

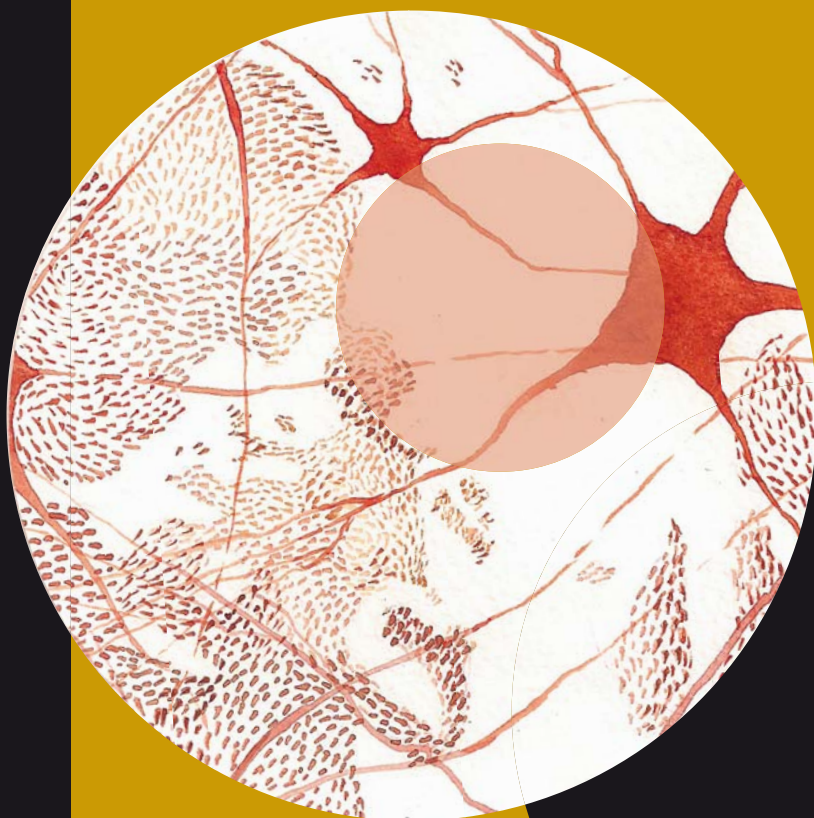
Városfejlődési trendek és állami szerepek

SZERKESZTŐK

Hardi Tamás és Somlyódyné Pfeil Edit



SZÉCHENYI
ISTVÁN
EGYETEM



VÁROSFEJLŐDÉSI TRENDEK ÉS ÁLLAMI SZEREPEK

VÁROSFEJLŐDÉSI TRENDEK ÉS ÁLLAMI SZEREPEK

A GYŐRI JÁRMŰIPARI KÖRZET, MINT A TÉRSÉGI FEJLESZTÉS
ÚJ IRÁNYA ÉS ESZKÖZE C. KUTATÁS MONOGRÁFIÁI 2.

Szerkesztők:

HARDI TAMÁS – SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT



Universitas-Győr Nonprofit Kft. 2014

Sorozat főszerkesztő: Rechnitzer János

Sorozatszerkesztő: Somlyódyné Pfeil Edit

Szerkesztő: Hardi Tamás – Somlyódyné Pfeil Edit

Szerzők: Baráth Gabriella, Hardi Tamás, Csizmadia Zoltán, Pintér Tibor, Uszkai Andrea,
Chavdar Mladenov, Boris Kazakov, Miklósné Zakar Andrea, Nagy Imre, Kralovacski Ágnes,
Faragó László, Lux Gábor, Kovács Szilárd, Somlyódyné Pfeil Edit, Balázs István,
Fekete Dávid

Olvasószerkesztő: Nemes Gábor

Technikai szerkesztő: Nagy Zoltán

Borítóterv: Nagy Judit

Felelős kiadó: Universitas-Győr Nonprofit Kft. ügyvezetője

Terjesztő: Universitas-Győr Nonprofit Kft.

Levélcím: 9026 Győr, Egyetem tér 1.

Nyomdai munkálatok: Palatia Nyomda

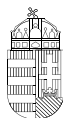
GYŐR, 2014

ISBN: 978-615-5298-38-7

A kiadvány a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 azonosító számú, „A Győri Járóműipari Körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze” című projekt keretében a Magyar Állam és az Európai Unió támogatásával az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósult meg.

SZÉCHENYI 2020

2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFECTETÉS A JÖVŐBE

TARTALOMJEGYZÉK

1. RÉSZ: EURÓPAI IRÁNYOK

- 7 BARÁTH GABRIELLA – HARDI TAMÁS:
Bevezető. Az európai városállomány fejlődésének irányai
- 12 HARDI TAMÁS:
Városnövekedési tendenciák Európában – demográfiai háttérrel
- 31 CSIZMADIA ZOLTÁN:
Az európai középvárosi térségek fejlettségének strukturális jellemzői
- 47 PINTÉR TIBOR:
Városhálózat-fejlesztési koncepciók az Európai Unióban
- 66 USZKAI ANDREA:
Helyzetkép az Európai Unió járműipari városairól
- 83 HARDI TAMÁS – CHAVDAR MLADENOV – BORIS KAZAKOV
– MIKLÓSNÉ ZAKAR ANDREA – NAGY IMRE – KRALOVACSKI ÁGNES:
A személygépkocsi-gyártás kialakulása és hatása a városok fejlődésére Délkelet-Európában

2. RÉSZ: ÁLLAMI SZEREPEK

- 103 SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT:
A városkérdés a módosult állami szerepfelfogás keretei között
- 112 BALÁZS ISTVÁN:
Franciaország térszerkezetének átalakítása és a városi térségek kezelésének eszközürendszere a várospolitika keretei között
- 134 SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT:
A városrégiók pozicionálásának eszközei Svájcban
- 149 FEKETE DÁVID:
A Nürnbergi Nagyvárosi Régió kormányzási modellje és gazdaságfejlesztési tevékenysége

3. RÉSZ: IPARI KÖRZETEK ELMÉLETE

- 163 FARAGÓ LÁSZLÓ:
Terrületi fejlesztéspolitikai elméletek és alkalmazásuk
- 168 FARAGÓ LÁSZLÓ:
Növekedési pólusok/centrumok a fejlesztéspolitikában
- 183 LUX GÁBOR:
Ipáragi körzetek: a szervezett gazdaság egységei
- 205 KOVÁCS SZILÁRD:
Egy bajor iparváros fejlődése az ezredfordulót követően

1. rész

Európai irányok

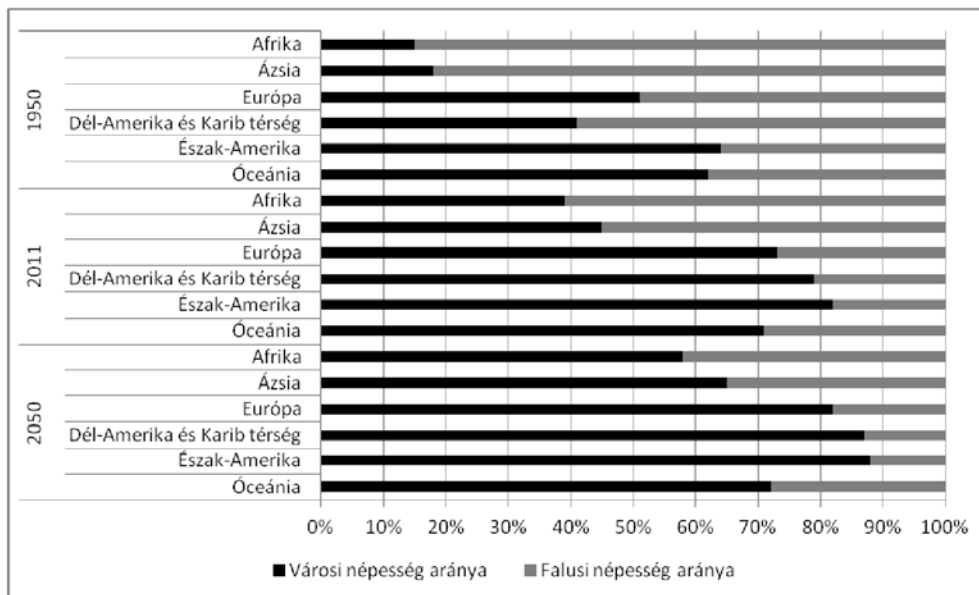
Az európai városállomány fejlődésének irányai

BARÁTH GABRIELLA – HARDI TAMÁS

Nem elvitatható, hogy a városok és térségeik a területi fejlődés és a növekedés motorjai Európában. A városi terekben koncentrálnak a gazdasági erőforrások, a fejlesztés intézményei és a szükséges humán erőforrások. Ezek a terek váltak a fejlesztéspolitika kiemelt területi egységeivé, melyek fejlődési irányai kölcsönkapcsolatban állnak a környezetükhöz tartozó térségek, funkcionális régiók lehetőségeivel, s a városhálózatban elfoglalt helyükkel.

Az európai városfejlődés számos tekintetben rokon a világ más térségeiben tapasztalt városfejlődési folyamatokkal, több vonatkozásban viszont jelentős különbségeket hordoz. A városok népességszám változását tekintve Európában is a városi népesség folyamatos növekedése jellemző, igaz ugyan, hogy más kontinensekkel összehasonlítva lassuló ütemben és más ok-okozati viszonyrendszerben (1. ábra).

1. ábra: A városi és falusi népesség aránya 1950–2050 között (%)



Forrás: http://esa.un.org/unup/Analytical-Figures/Fig_2.htm.

További közös vonás, hogy a városfejlődés szakaszai Európában is kimutathatók, az európai városok azonban e tekintetben nem egységesek, hanem az urbanizációs ciklus különböző állomásain tartanak, mely nagymértékben hozzájárul a városok szerepének változásához és a városhálózat diverzifikációjához.

Kelet- és Dél-Európában elsősorban a városok szétterülése, a szuburbanizáció a jellemző folyamat, Nyugat-Európa jelentős részében viszont a reurbanizáció jelenségének lehetünk tanúi. Kelet-Európában új metropolisz térségek vannak születőben (Budapest, Prága, Varsó és Pozsony térségei tekintetében), ezzel is hozzájárulva az európai területi kiegyenlítődés folyamatához, igaz ugyan, hogy nemzeti szinteken az egyenlőtlenségek növekedését eredményezve (Helyünk és jövőnk 2011).

Európa városfejlődése kapcsán kiemelendő továbbá az a jellegzetesség, hogy ugyan nagymértékben urbanizált területről van szó, mégis itt a legalacsonyabb a nagyváros-lakók aránya, vagyis kiemelkedő a kis- és középvárosok jelentősége az urbanizáció tekintetében. Ezekben a városokban és szuburbiaikban él az európai lakosság 50%-a, míg az 500 ezresnél népesebb városok mindössze az európai lakosság 17,9%-át adják (1. táblázat).

1. táblázat: A városi és falusi népesség aránya 1950–2050 között (%)

Kategóriák	A városok száma		Népesség	
	db	%	fő	%
Falusi népesség			154 125 040	32,1
Kisváros, szuburbia			156 398 720	32,6
50 000 – 100 000 fő	387	52,9	26 690 068	5,6
100 000 – 250 000 fő	224	30,6	35 708 402	7,4
250 000 – 500 000 fő	62	8,5	21 213 956	4,4
500 000 – 1 000 000 fő	36	4,9	27 041 874	5,6
> 1 000 000 fő	23	3,1	59 292 080	12,3
Összesen	732	100,0	480 470 140	100,0

Forrás: *Cities of tomorrow 2011.*

Az európai városhálózat szerkezete policentrikusabbnak tekinthető a többi kontinenssel való összehasonlításban. Az egymilliónál népesebb városok aránya meglehetősen alacsony a 100 ezresnél népesebb városok viszonylatában, és a népesség mindössze 7%-a él az 5 milliónál népesebb metropoliszokban (az Amerikai Egyesült Államokban ez az érték 25%), és ami talán ennél is lényegesebb, az Európai Unió (27 tagállam) teljes népességének 38, városi népességének 56%-a él kis- és középvárosokban, mely városok rendkívül fontosak a vidéki térségek elnéptelenedésének megakadályozásában és hozzájárulnak a regionális egyenlőtlenségek oldásához (Cities of tomorrow 2011).

Az európai nagyvárosok többi kontinenshez képesti alacsonyabb aránya mellett a nagyvárosok területi fejlődésének összefüggései is jelentős sajátosságokat hordoznak. Népességszám változásuk alapján öt fő nagyváros típus különböztethető meg. Az első ezek közül a korai szuburbanizációval jellemezhető és az elővárosaik fejlődése tekintetében élen járó, főként nyugat-európai városok csoportja (pl. Amszterdam, Bécs, Birmingham, Brüsszel, London, Manchester, Rotterdam). A második város csoportot főként

nyugat-németországi városok alkotják, melyek népességszáma az 1960-as évekig töretlenül növekedett, az első csoporthoz képest azonban megkésett szuburbanizáció jellemzi őket. Az 1990-es évektől ismét népességszám emelkedés zajlott ezekben a városokban a reurbanizációs folyamatok eredményeként (pl. Bréma, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Frankfurt, Göteborg, Hamburg). A harmadik város csoportba egyedi növekedési pályával rendelkező városok sorolhatók, így például Dublin és Valencia, míg a következő város csoportot a kelet-közép-európai növekedési pályához hasonló növekedési pályákkal rendelkező városok adják, az ezredforduló utáni ismételt népességnövekedéssel (pl. Szófia, Vilnius és Zaragoza). Az utolsó város csoportba főként a mediterrán városok kerültek a teljesség igénye nélkül: Athén, Barcelona, Genova, Madrid és Marseille (Jeney 2007).

Az európai nagyváros hálózat területi megosztottságára az ESPON-kutatások is rávilágítottak. Az ESPON 1.1.1. projekt – mely az európai város hálózat formálódását vizsgálta – (Potentials for 2005) a városok és térségeik tipizálása mellett azok hálózatosodásának jelentőségére is rávilágított. Az eredmények azt mutatják, hogy a népesség legnagyobb hányada a Pentagon (London, Párizs, Milánó, München, Hamburg ötszög területe) területén koncentrálódik, itt megtaláljuk a milliós agglomerációkat éppúgy, mint a 250 ezer és az 1 millió lakosságszám közötti városokat is. Kelet-Közép-Európa és Dél-Olaszország esetében is azonosíthatók a nagyvárosi térségek, melyek ezeken a területeken az európai város hálózat szerves részét képezik, míg Európa peremterületein, így Spanyolország déli részén, Portugáliában, továbbá Észak-Európában a nagyvárosi térségek elszigetelten fejlődnek.

A policentrikus területi fejlődés egyik legfontosabb tényezője a közlekedés. A vizsgálat (Potentials for 2005) rámutatott, hogy az európai kontinens belsejében, elsősorban a Pentagon területén található funkcionális várostérségek bírnak a leghatékonyabb és legjobban elérhető közlekedési hálózattal, mely jelentősen hozzájárul a városok és térségeik fejlődéséhez, város hálózati szerepeik erősödéséhez.

Az ipari termelés legnagyobb része szintén az Európa belső területén található várostérségekbe, továbbá a fővárosi térségekben koncentrálódik. Ezzel szemben a felsőoktatási intézmények hallgatói létszámával mért tudástényező kiegyenlítettebb képet mutat. Ennek oka elsősorban az intézmények területi elhelyezkedésében keresendő. Természetesen vannak kiemelt tudásközpontok, melyek a gazdaságilag is fejlett térségekhez és a fővárosokhoz kötődnek.

A döntéshozatali központok Stockholm kivételével szintén elsősorban az európai ötszög területén koncentrálódnak, köszönhető ez a kedvező közlekedés-földrajzi adottságokból eredő kiemelkedő gazdasági fejlettségnek, a vállalati központok koncentrációjának.

A vázolt egyenlőtlenségek oldásában kitüntetett szerepe lehet az ún. másodvonalbeli városoknak (Second Tier Cities 2012), azaz a metropoliszok és fővárosok mellett a népességszámuk, közlekedési kapcsolataik és gazdasági súlyuk alapján jelentős európai közép- városoknak.

Ezen városok növekvő súlyát jelzi például jelentős népességnövekedésük, melyet a pozitív migrációs ráta eredményez. A beköltözések mellett a városok gazdasága is fokozatosan erősödik. Az egy főre jutó vásárlóerő paritáson számított GDP alapján nagyobb mértékben, mint adott országok fővárosai esetében. A szabadalmi bejelentések alapján vizsgált innovációs kapacitások is inkább ezekben a másodvonalbeli városokban koncentrálódnak. A leginnovatívabb harminc város között mindössze négy főváros található (Helsinki, Koppenhága, Stockholm és Párizs).

Megállapítható tehát, hogy Európa térszerkezete rendkívül tagolt. A gazdasági, társadalmi és infrastrukturális értelemben is fejlett térségek jól elkülönülnek a kevésbé fejlett külső és belső „perifériáktól”. Ezt az elkülönülést azonban éppen Európa alacsonyabb lélekszámú városai oldhatják majd azáltal, hogy szűkebb térségüket szervezni képes egységekké válnak és felfűződnek az európai városhálózat folyamatosan fejlődő és változó ágaira. Az áttekintett kutatások egyértelműen azt mutatják, hogy megvan ezekben a városokban a szükséges erőforrás ezeknek a folyamatoknak az alakításához.

A városfejlődés meghatározó tényezői tekintetében elmondható, hogy Európa városainak népességnövekedése töretlen, mely folyamatban legnagyobb jelentősége az 500 ezer főnél kisebb lélekszámú városoknak van. A népességgyarapodás fő okának a kedvező költözési folyamatok tekinthetők. Európa lakossága növekvő mértékben preferálja a kisebb lélekszámú városokat, mely népességgyarapodásuk alapján nyomon követhető. Természetesen ez nem önmagában „álló” tendencia, hiszen a népességgyarapodás és a beköltözők új igényei (mennyiségi és minőségi egyaránt) jelentősen módosítják a városok területi struktúráját. Ez a módosulás elsősorban a városok területi terjeszkedését, továbbá a szűkebb térségükkel kialakított kapcsolataik módosulását eredményezi. Több központú, kevésbé hierarchizált, az infrastrukturális, gazdasági és társadalmi kapcsolatok hálózataival átszőtt várostérségek alakulnak ki, átértékelve mind a városok, mind pedig a vidéki térségek korábbi helyzetét. A városhálózatok létrejötte és fejlődése nagymértékben hozzájárul a policentrikus területi fejlődés megvalósulásához is.

Mivel az európai léptékű kutatások jellemzően a nagyvárosokkal, várostérségekkel foglalkoznak, munkánk keretében megpróbáltuk a kis- és közepes városok körét is bevonni a vizsgálatokba. Erre okot adott az a tény is, hogy kutatásunk egy, a járműipar térségi, városi hatásmechanizmusát feltáró kutatás része volt, s a járműipari városok döntően a kis- és középvárosok kategóriáiból kerülnek ki.

Ez a kibővítés ugyanakkor leszűkíti az elemzés lehetőségeit. A kontinensen nem egységes a „város” kategória értelmezése sem funkcionális, sem normatív értelemben, s a statisztikai adatgyűjtés egységként is jelentősek az eltérések. Így nagyon lecsökkentett adattartalommal kellett dolgoznunk, hogy összehasonlítható eredményeket kapjunk. Másrészt eltérő városkörrel foglalkoztunk. A teljes kontinensre vetítve a 20 ezer fő feletti városokra sikerült adatokat gyűjtenünk, de ez szinte csak a városok lélekszámát tartalmazta, igaz, több időpontra. Az Európai Unió területére, illetve a tagjelölt országok területére már bővebb adtbázis állt rendelkezésre az EUROSTAT jóvoltából. Itt, jellemzően az 50 ezer fő feletti városok esetében már bővebb demográfiai, vándorlási adatokkal dolgozhattunk, amelyekhez a NUTS 3 térségek gazdasági adatait rendelkezettük hozzá. Így már erre a területre vetítve mélyebben differenciálhattuk a városállományt.

Mindezen lehetőségek birtokában kutatásunk, s így a könyv ezen fejezetében található tanulmányok is az alábbi kérdéskörökre koncentráltak:

Hogyan alakul át a kontinens, s ezen belül az Unió területének városállománya a 21. század elején? A hierarchikus különbségeken túl vannak-e területi eltérések a városállomány fejlődésében? Ehhez egyrészt elvégeztünk egy vizsgálatot a kontinens teljes, 20 ezer fő feletti város (település) állományának lakosságszám-változását elemezve. Ezt mutatja be első tanulmányunk (Hardi Tamás). Összevetjük a városok lakosságszám

változását a demográfiai/vándorlási trendekkel, s mutatunk ki mindezekben Európán belüli területi jellegzetességeket. Mélyebb vizsgálatot rejt a második tanulmány (Csizmadia Zoltán), amely javarészt az uniós és csatlakozásra váró országok városait vizsgálja a demográfiai adatok mellett GDP adatok bevonásával is. Mindezek bevonásával klaszteranalízis segítségével különítettünk el várostípusokat a vizsgált térségen belül. Mindkét munka rávilágít arra, hogy a kontinens városállományának fejlődésében jelentősek a nagyregionális eltérések, tehát a városok fejlődését elsősorban az határozza meg, hogy a kontinens mely területén található. Külön kiemelhetjük azt a lényegi különbséget, amely a nyugat- és észak-európai területeken elhelyezkedő, valamint a kelet-közép- és délkelet-európai városok között található. Míg az előbbi kategória általában fejlettebb, s ezen belül mozaikosabb, addig az utóbbi térség városai szinte minden vizsgálati szegmensben, egyöntetűen egy fejletlenebb kategóriát képviseltek, különösebb belső differenciálódás nélkül. Ez alól csak a fővárosi térségek, s néhány nagyobb központ képeztek kivételt.

A kontinens városállományának sajátosságait – mint fentebb már említettük – leginkább a policentrizmus jellemzi, számos kis- és közepes központtal. Az uniós és számos nemzeti fejlesztéspolitika célozta ennek a lehetőségnek a kihasználását, a policentrikus városhálózatok megerősítését, illetve néhol kialakítását. Ezt a törekvést követi nyomon harmadik tanulmányunk (Pintér Tibor). Megvizsgálja az uniós fejlesztési dokumentumokat, s érdekességképpen néhány közép- és délkelet-európai állam fejlesztéspolitikáját. Ez utóbbi vizsgálati irány azért is érdekes, mert a két első tanulmány megállapításai alapján felmerül a kérdés, hogy milyen sajátosságai lehetnek a policentrikus városhálózat-fejlesztésnek az eltérő városfejlődési tendenciák függvényében? Ez a kérdés még továbbgondolásra vár. A munkánkat befogadó járműipari kutatási projekt fő céljából adódóan külön vizsgáltuk a járműipari telephelyeknek otthont adó településeket (Uszka Andrea), azok jellegzetességeit, s eltéréseit¹. A fejezet zárásaként esettanulmány jelleggel három délkelet-európai ország, Bulgária, Szerbia és Románia autóiparának fejlődését, valamint autóipari városainak jellegzetességeit mutatjuk be. Ez utóbbi tanulmány kiváltképp akkor lehet érdekes, ha összevetjük a kötet, illetve a sorozat más fejezeteiben található hasonló, más európai területekről származó esettanulmányokkal.

Összegzésként elmondhatjuk, hogy a 21. század városfejlődésében nagyon meghatározó magyarázó tényezővé vált a város földrajzi elhelyezkedése. Míg Európa nyugati felén, kiváltképp a Pentagon területén belül egy policentrikus fejlődést, lakosságszám-bővülést, gazdasági növekedést láthatunk, az urbanizáció egy új szakaszával találkozhatunk, addig Európa keleti felén egy megrekedtebb városi fejlődést tapasztalhatunk, lényegesen ritkább szövetet, amelyből csak néhány növekedési sziget emelkedik ki, s ezek közé tartoznak a fővárosok (kikötővárosok) mellett az autóipari központok is.

1 A fejezet alapjául szolgáló kutatás eredményei egy összefoglaló jellegű, közös cikkben közlésre kerültek a Tér és Társadalom 2014/2. számában.

Városnövekedési tendenciák Európában – demográfiai háttérrel

HARDI TAMÁS

KULCSSZAVAK: Európai városok, urbanizáció, demográfia

ABSZTRAKT: Európában a városok fejlődésének jellemzői nem egységesen jelentkeznek, hanem az egyes nagyrégiókban eltérő folyamatokat találunk. A korábban létező különbségek elsősorban az egyes államok gazdasági fejlődési szakaszaihoz kapcsolódtak, míg mára a változást elsősorban a globalizációs tendenciák, a dinamikus nagyvárosi térségek felértékelődése, és az összeurópai migrációs folyamatok alakítják. Ezeket a folyamatokat dinamizálta a 2008-ban bekövetkezett válság, amely az európai szegényebb területeket erősebben sújtotta. Így ma elmondhatjuk, hogy a szegényebb országokban a belső migráció és a nemzetközi emigráció együttesen alakítják a városi térségek fejlődését és az országok belső területi egyensúlyának megbomlását, addig a kontinens fejlettebb részén egyértelműen a fejlett városi régiók növekedésének vagyunk tanúi, míg a gazdagabb országok többi része a dezurbanizáció fázisában található, s ez egy kiegyensúlyozottabb területi fejlődést jelenthet ezen országok számára. Tanulmányunkban az európai országok (beleértve Oroszország európai részét) városállományának lakosság szám változását vizsgáljuk, s vetjük össze a demográfiai trendekkel. Ehhez a 20 ezer főnél népesebb települések adatait gyűjtöttük össze, s ezeket tekintjük „város”-nak. Nyilván, ez a lehatárolás nem pontos, mivel vannak kisebb lakosság számú városi települések is, de az egész kontinensre vetítve aránytalanul nagy kihívás ezek adatait megszerezni. Másik fontos szempont, hogy mely települést tekinthetjük városnak. Országonként változik a városi cím kritériumrendszere. E két szempont figyelembevételével jelöltük ki a tanulmány empirikus része számára a 20 ezer főnél népesebb települések csoportját, mint a vizsgálat tárgyát.

Bevezetés

Az urbanizáció folyamatát a földrajztudomány és a regionális tudomány a 20. század hatvanas éveitől vizsgálja intenzíven. Az addig tapasztalható városnövekedés megtorpant, s a fejlett országokban megindult a városokból a környező területekre irányuló kiköltözés, a szuburbanizáció. Világossá vált, hogy a városfejlődés nem egyirányú, hanem szakaszos folyamat. Az európai urbanizációt holland szerzők bontották szakaszokra (Berg van Den

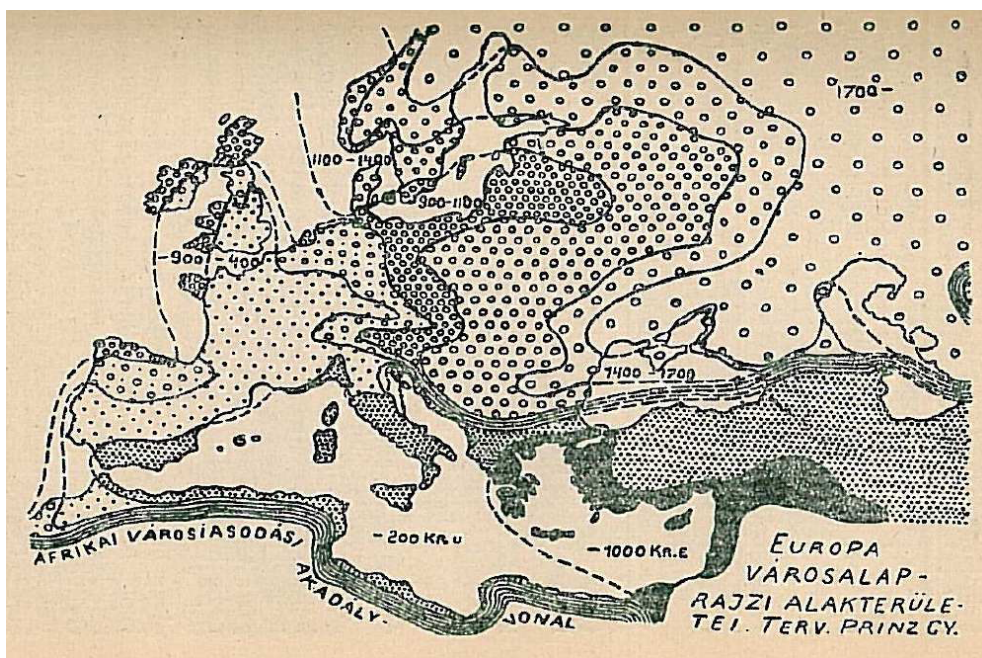
1981). Azóta számtalan formában közzé tett elméletük szerint az európai városfejlődés folyamatának négy fázisát különböztethetjük meg: 1) urbanizáció (a városok növekedése, elsősorban az iparosodáshoz kapcsolódóan); 2) szuburbanizáció (kiáramlás az elővárosokba); 3) dezurbanizáció (a vidéki térségek növekedése); 4) reurbanizáció (a felújított városközpontok ismételt lakosságszám-növekedése). Az ő munkájukat gondolta tovább Enyedi György, s mutatta ki a globálisan érvényesülő szakaszokat, valamint a közép-európai sajátosságokat, amiket elsősorban az urbanizációs folyamatok megkésettségében, s kisebb intenzitásban foglalhatunk össze (Enyedi 1988). Az urbanizációs szakaszok hátterében elsősorban gazdasági összefüggések álltak, Enyedi a szakaszokat összekapcsolta pl. a Kondratyev-ciklusokkal, bár késői cikkeiben e véleményét módosította a legújabb folyamatok hatására: a városodás folyamatai illeszkednek a gazdasági ciklusokhoz, de a globalizációs tendenciák új hatásokat generálnak, s kiemelkedik a nagyvárosi térségek népességvonzó képessége (Enyedi 2012). Mindenesetre egyre világosabban rajzolódik ki a kép, hogy a fenti szakaszok Európában nem egységesen érvényesülnek, s nem is feltétlenül követik egymást szabályosan, s ez elsősorban nem országonként, hanem a kontinens nagyrégiói szerint változik (Cheshire 1995; Chorianopoulos 2002). Különösen fontos globalizációs folyamat véleményünk szerint a határok átjárhatóságának növekedése, az utazás és költözés lehetőségének elterjedése (legalábbis a világ népességének egy része számára). Így ma már a városfejlődési folyamatok nem csupán a nemzetállamon belüli migráció eredményeként formálódnak, hanem egyre nagyobb arányban a nemzetközi migráció is látható hatást gyakorol rájuk.

Jellegzetes területi eltérések a városfejlődésben a múltban és a jelenben

Az európai városállomány fejlődési folyamatai nem csupán a városnagyságok vagy országok szerint differenciálhatók, hanem területi (regionális) jellegzetességeket mutatnak. Ez nem új keletű jelenség: Van den Berg és szerzőtársai klasszikus művükben vizsgálták az európai országokban az országon belüli regionális különbségeket (Van den Berg et al. 1982). Ugyanakkor kimutathatók nagy, több országon áthúzódó övezetek, ahol a városok fejlődési tendenciái hasonlóan mondhatók. Ezeket a területi eltéréseket elsősorban az államok, államcsoportok eltérő gazdasági fejlettsége, migrációs jellemzői, valamint az államokon belüli különbségek alakítják.

Ez az övezetesség ugyanakkor a városállomány történelmi fejlődési különbségeiben is fellelhető már. Prinz Gyula (1923) a városok morfológiai vizsgálata alapján arra a következtetésre jutott, hogy az eltérő jellegzetességek összefüggésbe hozhatók a történelmi kialakulás szakaszosságával. Nyilván, az alaprajzi jellegzetességeket ugyanakkor a gazdaság és a társadalom sajátosságai is befolyásolták. Bár a mai fejlődési különbségek mögött ezeket az okokat legfeljebb nagyon áttételes formában értelmezhetjük, de Prinz térképe sok hasonlóságot mutat a mai fejlődési zónákkal, amelyeket tanulmányunk további fejezeteiben láthatunk (1. ábra).

1. ábra: Városi alaprajzi típusok elterjedése Európában Prinz Gyula szerint



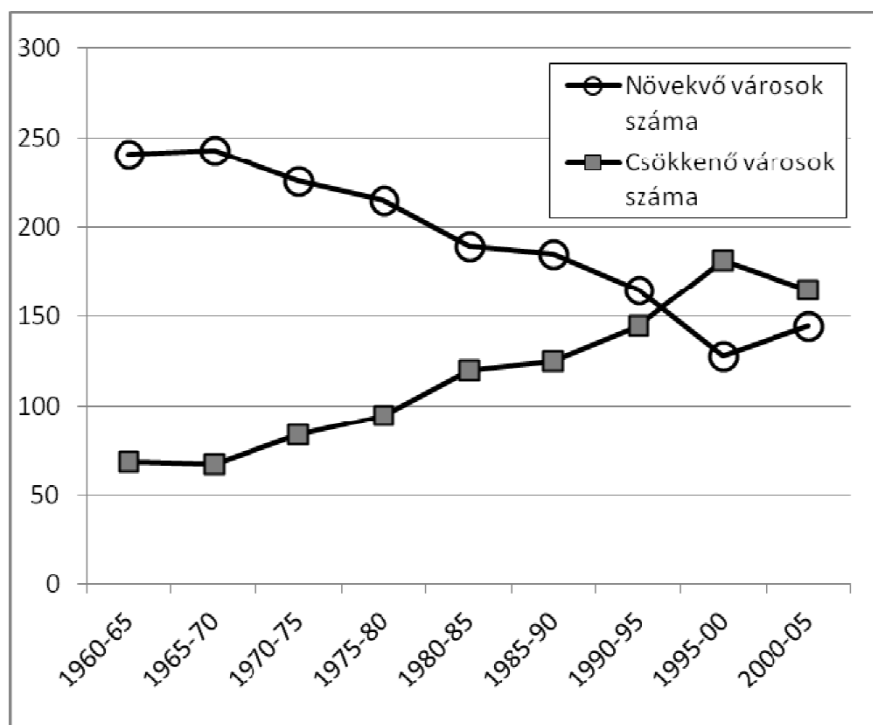
Forrás: Prinz 1923.

A városok eltérései visszavezethetők a kialakulás és a fejlődés területi és időbeli szakaszosságára. Az első európai városok a Kr. e. 11. században a Mediterraneum térségében alakultak ki. A Kr. u. 2–3. században a római gyarmatterületek (Ibéria, Gallia, Britannia) városai indultak fejlődésnek, míg a 4–9. században a germán területeken jelentek meg a városok. A középkor érett szakaszától az ipari forradalomig Hohenberg – Lees (1996), illetve Enyedi (2013) három olyan városfejlődési korszakot különböztetett meg, amelyek egyben népességnövekedési, gazdasági és társadalomfejlődési szakaszok is voltak egyúttal. 1000–1350 Rajna-völgy és Észak-Olaszország volt a súlypont, Európa legnagyobb városai ekkor Regensburg, Bruges és Konstantinápoly voltak. A 10–11. században ez a városfejlődés a Balti-tenger mellékéig, illetve a Morva folyóig terjedt. Kelet-Európában a 12–13. században az orosz városok indultak fejlődésnek, mely fejlődést a mongol hódítás korán megakasztott.

A második növekedési szakaszt 1450–1650 közé teszik, amikor a városok számának bővülése kiterjedt Közép- és Észak-Európára is, majd a 18. század második felére tehető az újabb szakasz. Mindemellett a történelmi és gazdasági okok következtében Közép- és Délkelet-Európa városhálózata ritkább maradt, itt az urbanizáció csak a 19. század végén, a 20. század elején indult el, sőt Délkelet-Európa egyes területein csak a 20. század második felében. Bár a városi lakosság aránya így a kontinens jelentős részén hasonló értékeket ért el (legalábbis a radikális különbségek az országok szintjén eltűntek), de elsősorban keleten és délkeleten a városhálózat ritkább maradt, s néhány kivételtől eltekintve nem alakultak ki olyan városhalmazok, agglomerációk, amelyek a fejlett gazdaságú térségeket jellemzik.

A városállomány fejlődésében, szűkebben az urbanizációs folyamatban időbeli és térbeli eltéréseket egyaránt tapasztalhatunk Európában. Turok és Mykhnenko (2007) a földrajzi Európa 310 városának lakosságszám változását vizsgálta 1960 és 2005 között. A nagy városba áramlás, városnövekedés korszaka a hatvanas-hetvenes évekre tehető, majd a városok rohamos növekedése lassult, de az utóbbi évtizedben egyre több város, város-térség indult újra növekedésnek (2. ábra).

2. ábra: A növekvő és csökkenő lélekszámú városok számának alakulása Európában 1960 és 2005 között



Forrás: Turok – Mykhnenko 2007 alapján saját szerkesztés.

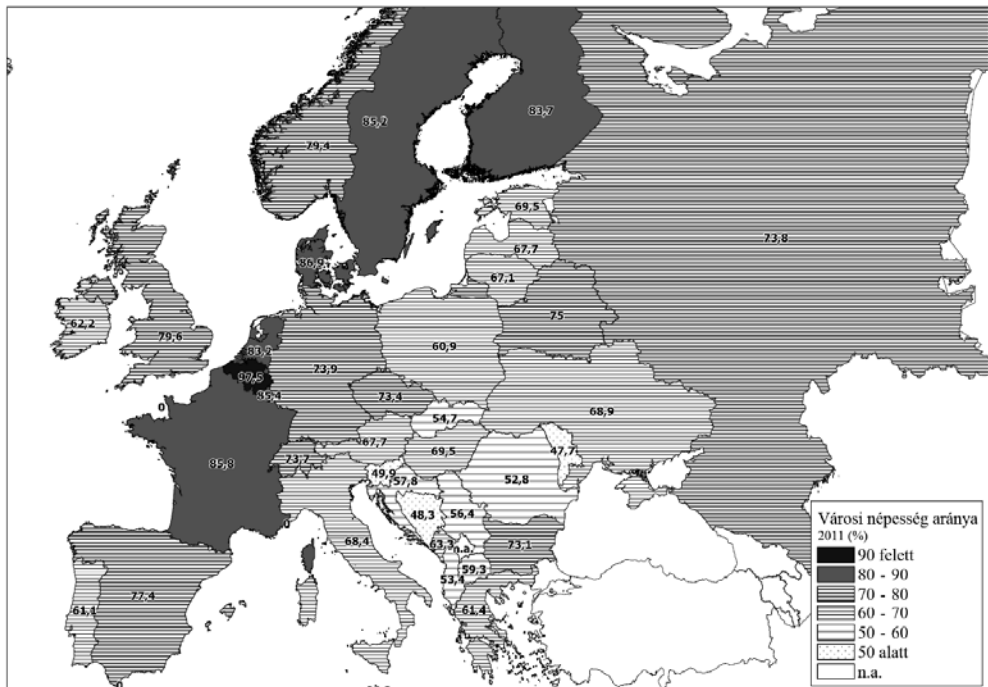
A klasszikus, leírt urbanizációs folyamatok, mint a koncentráció, relatív dekoncentráció, dekoncentráció folyamatait tapasztalhatjuk Európa különböző régióiban, de látnunk kell, hogy az egyes szakaszok nem párhuzamosan zajlanak, hanem vannak időbeli eltérések. Másrészt mértékükben, a társadalomra gyakorolt hatásukban eltérőek lehetnek, hiszen eltérő társadalmi, gazdasági körülmények között találkozunk velük. Vagyis az egyes városfejlődési folyamatok nem egységesen jelentkeznek egész Európában, hanem területi különbségeket tapasztalunk. A városhálózat fejlődési iránya egyértelműen a monocentrikus modelltől a policentrikus modell irányába változik Európában, ami megkérdőjelezheti azokat a vizsgálatokat, amelyek a város mint egység adatait helyezik fókuszba. Viszont az a viszonylag csekély számú, összehasonlítható adat, ami a városokra

elérhető a településekre vonatkozik, így a policentrikus várostérség jellemzőire ezekből következtethetünk.

Európa a világ egyik legurbanizáltabb kontinense, hiszen lakóinak mintegy háromnegyede él városi körülmények között.

Az ENSZ közreadott urbanizációs vizsgálatai szerint (UN 2011) megfelel a Föld fejlett területein tapasztalható átlagnak (77%). Természetesen országonként eltérő ez a mutató (3. ábra). A leginkább urbanizált területeknek kontinensünk nyugati és északi részei, valamint az egykori szovjet területek mutatkoznak, míg a középső és délkeleti térségekben a városi lakosság aránya kisebb, van ahol nem éri el az 50%-ot sem. (Jelezzük, hogy ezek a területek is még magasabb urbanizációs szintet mutatnak, mint a Föld szegényebb területei, pl. Afrika döntő többsége.)

3. ábra: Az egyes országok urbanizációs szintje, 2011 és 2005 között



Forrás: UN 2011 alapján saját szerkesztés.

A településállomány népességszám szerinti összetétele

Európa településállományának összetétele azonban eltér más kontinensekétől, mivel a városaink jellemzően kisebbek, s városi lakosságunk jelentős része él kis- vagy közepes városokban (1. táblázat).

1. táblázat: A városi népesség aránya az egyes országokban, s megoszlása a 20 ezer főnél népesebb és kisebb városok között, 2011.

Ország	Városi népesség aránya*	20 ezer lakosnál nagyobb településen élők aránya**	20 ezer lakosnál kisebb városban élők***	Ország	Városi népesség aránya*	20 ezer lakosnál nagyobb településen élők aránya**	20 ezer lakosnál kisebb városban élők***
Albánia	53,4	34,9	18,5	Montenegró	63,3	33,5	29,8
Ausztria	67,7	37,8	29,9	Macedónia	59,3	50,8	8,5
Bosznia-Hercegovina	48,3	26,7	21,6	Málta	94,8	5,2	89,6
Belgium	97,5	60,8	36,7	Hollandia	83,2	87,7	
Bulgária	73,1	55,7	17,4	Norvégia	79,4	58,5	20,9
Belarusz	75,0	62,0	13,0	Lengyelország	60,9	47,8	13,1
Svájc	73,7	26,8	46,9	Portugália	61,1	30,8	30,3
Ciprus	70,5	46,4	24,1	Románia	52,8	37,6	15,2
Csehország	73,4	43,2	30,2	Svédország	85,2	79,1	6,1
Dánia	86,9	48,5	38,4	Szlovénia	49,9	25,2	24,7
Észtország	69,5	46,7	22,8	Szlovákia	54,7	38,4	16,3
Finnország	83,7	69,0	14,7	Szerbia	56,4	46,3	10,1
Görögország	61,4	56,2	5,2	Ukrajna	68,9	53,9	15,0
Horvátország	57,8	37,3	20,5	Franciaország	85,8	36,3	49,5
Magyarország	69,5	48,1	21,4	Németország	73,9	61,7	12,2
Írország	62,2	21,5	40,7	Spanyolország	77,4	69,0	8,4
Litvánia	67,1	49,7	17,4	Olaszország	68,4	51,4	17,0
Luxemburg	85,4	28,7	56,7	Egyesült Királyság	79,6	68,5	11,1
Lettország	67,7	52,4	15,3	Oroszország****	73,8	66,1	7,7
Moldova	47,7	38,1	9,6	Összesen	73,0	55,7	17,3

Forrás: World Urbanization Prospects 2011; www.citypopulation.de alapján.

*= World Urbanization Prospects 2011 adatai alapján.

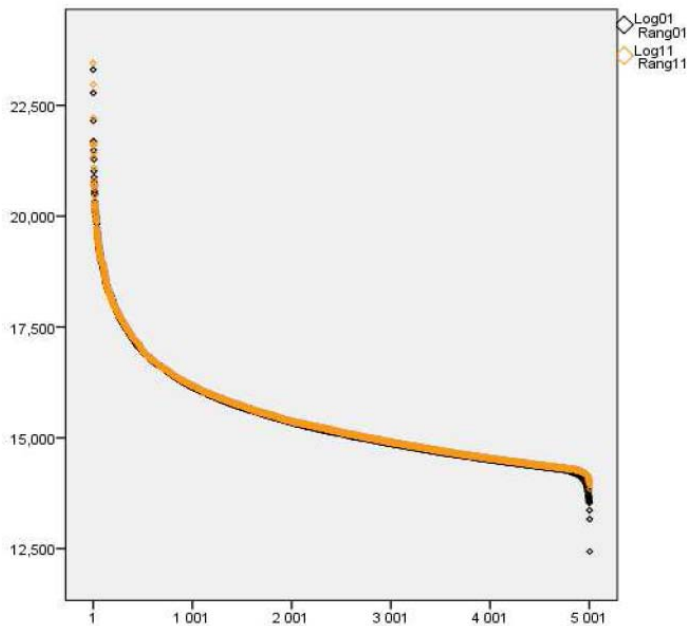
**= www.citypopulation.de adatai alapján.

***= Saját becslés a két adatbázis adatainak összevetésével.

****= Oroszország európai részének városait és lakosságát vizsgálva.

Az ún. rang-nagyság analízis világosan összefoglalja egy térség városállományának nagyságrendi összetételét. A koordináta-rendszerben a függőleges tengelyen az egyes városok lakosság száma látható (az ábrázolás egyszerűsítése érdekében annak 2 alapú logaritmus), míg a vízszintes tengelyen pedig a nagyság szerint kialakított sorrendi rangszáma, tehát, hogy hányadik helyet foglalja el a rangsorban. Az ezek alapján keletkezett görbe lefutása jellemzi a térség városállományának nagyság szerinti megoszlását. Európa 39 országának városaira végzett vizsgálatunk alapján a 4. ábrát mutathatjuk be.

4. ábra: Európa 39 országának rang-nagyság görbéje 2001-ben és 2011-ben



Forrás: saját szerkesztés.

A görbéről jól látszik, hogy az igazán nagy városok (1 millió lakos felett) száma csekély, de a félmilliónál nagyobb középvárosok aránya sem jelentős a kontinensen. A kis-közepes és kisvárosok száma nagy, s ezek tömörítik a városi lakosság jelentős részét.

Ha megvizsgáljuk az egyes országok településállományát részletesen (2. táblázat), akkor csak 17 országban találunk milliós nagyságrendű települést, tehát az országok többsége nem rendelkezik ilyen metropolisszal. A gyorsan csökkenő görbe azt is mutatja, hogy a nagyméretű középváros (500 ezer és 1 millió közötti népességgel) sem található minden országban. 20 országban, tehát csak minden második vizsgált államban található ebből a középkategóriából. 11 országban ez a legnagyobb város, mert az ország népessége és/vagy a területe kicsi, vagy pedig azért, mert az ország városhálózata decentralizált.

A középvárosok alsó kategóriája (300–500 ezer közötti népességgel) adja hat, kisebb területű ország városállományában a legnagyobb méretű várost. A városi népesség zöme a 300 ezer alatti városokban tömörül. Természetesen országonként nagyok az eltérések különböző okok miatt, de látható, hogy kontinensünkön a kisebb városok vizsgálata kiemelt jelentőségű kell, hogy legyen.

2. táblázat: A 20 ezer fő feletti településeken élő lakosság megoszlása nagyságkategóriák szerint 2011-ben

Lakosság- szám	1 mill felett	500 e - 1 mill	300 - 499 e	100 - 299 e	20 - 99 e	Lakosság- szám	1 mill felett	500 e - 1 mill	300 - 499 e	100 - 299 e	20 - 99 e
Ország	%					Ország	%				
Albánia	0,0	0,0	36,2	0,0	63,8	Montenegró	0,0	0,0	0,0	63,2	36,8
Ausztria	53,8	0,0	0,0	23,1	23,0	Macedónia	0,0	0,0	45,9	0,0	54,1
Bosznia- Hercegovina	0,0	0,0	38,9	13,3	47,8	Hollandia	0,0	9,8	3,2	23,0	64,0
Belgium	0,0	0,0	7,6	18,2	74,2	Norvégia	0,0	21,0	0,0	24,4	54,6
Bulgária	25,8	0,0	15,4	19,5	39,4	Lengyelor- szág	9,0	14,8	10,3	26,1	39,7
Belarusz	29,2	0,0	25,7	26,0	19,1	Portugália	0,0	17,8	0,0	32,5	49,7
Svájc	0,0	0,0	19,2	31,6	49,2	Románia	19,6	0,0	16,0	31,4	33,1
Csehország	25,5	0,0	15,1	5,8	53,5	Svédország	0,0	11,0	6,8	16,1	66,1
Dánia	44,7	0,0	0,0	20,4	34,9	Szlovénia	0,0	0,0	0,0	51,9	48,1
Észtország	0,0	0,0	58,5	14,8	26,7	Szlovákia	0,0	0,0	19,8	10,9	69,2
Finnország	0,0	16,3	0,0	29,3	54,4	Szerbia	34,1	0,0	0,0	15,6	50,3
Görögország	52,5	13,1	0,0	9,4	24,9	Ukrajna	28,1	10,7	13,1	20,3	27,9
Horvátor- szág	0,0	39,9	0,0	19,2	40,9	Franciaor- szág	9,5	3,6	5,3	21,4	60,3
Magyaror- szág	35,9	0,0	0,0	24,0	40,0	Németor- szág	12,1	11,5	6,0	21,7	48,6
Írország	0,0	0,0	56,1	13,9	29,9	Spanyolor- szág	16,8	9,7	7,7	28,0	37,9
Litvánia	0,0	29,5	20,6	24,3	25,5	Olaszország	16,2	7,3	4,6	16,5	55,4
Lettország	0,0	61,0	0,0	9,2	29,8	Egyesült Királyság	18,2	6,7	7,8	24,1	43,2
Moldova	0,0	50,5	0,0	22,5	27,0	Oroszor- szág*	33,4	12,0	12,1	18,1	24,5
						Összesen	18,8	9,2	8,8	21,2	41,9

*= Oroszország európai részén

Forrás: saját szerkesztés. Adatok: www.citypopulation.com és UN2011

A demográfiai változások és az urbanizáció összefüggése

A gazdasági hatások mellett a városfejlődés fontos összetevői a demográfiai változások is (3. táblázat). Az elmúlt két évtizedben Európa fejlett országaiban az urbanizációra ható legfontosabb demográfiai folyamatok között meg kell említenünk a korábbi évtizedekhez képest alacsonyabb természetes lakosságszám növekedést, a várható élettartam kitolódását (így a népesség korösszetételében az idősek arányának növekedését), a növekvő nemzetközi migrációt, s az átalakuló belső migrációt. A házasságok számának csökkenése, az együttélés elterjedése, s az alacsony termékenységi mutatók hozzájárultak ahhoz, hogy a háztartások átlagos mérete lecsökkent, így a háztartások száma megnövekedett (Champion 2001).

3. táblázat: Néhány demográfiai mutató változása Nyugat-Európában

	1960-as évek közepe	1990-es évek közepe	2020-as évek közepére várható
Várható életkor (év)	69,8	72,6	77,5
Csecsemőhalandósági ráta (1000 élve születésre)	37	13	8
65 év feletti aránya (%)	9,4	12,6	20,2
Életkor medián	30,9	36,0	44,0
1 fős háztartások aránya (EU15 országaira) (%)	13	26	?
Egyszülős családok aránya (EU15 országaira) (%)	7	16	?
Nem fehér népesség aránya (Nagy-Britannia) (%)	1,5	6,0	?

Forrás: Champion 2001, 660.

Munkánk során a 21. század első évtizedének folyamatait kívánjuk vizsgálni, elsősorban demográfiai adatok tükrében. Úgy gondoljuk, hogy ez az évtized sok változást hozott az Európán belüli migrációs folyamatokban, valamint egyfajta átalakulást a természetes népmozgalmi mutatókban is. Úgy látjuk, hogy ezeknek a demográfiai jelenségeknek határuk volt a városállomány mennyiségi átalakulási folyamataira is.

A demográfia mutatóinak változása Európában

A korábban egyértelműen negatív demográfiai folyamatok körében történtek bizonyos változások az európai országokban. Ezek a változások érintették a migrációt és a természetes folyamatokat is, s ennek eredményképpen az országok között találunk növekvő népességű és csökkenő népességű országokat egyaránt. Általánosságban az EU népessége növekszik, s várhatóan növekedni is fog, elsősorban az EU-n kívüli országokból történő bevándorlásnak köszönhetően. Egész Európára vonatkoztatva a vizsgálatot ez már nem igaz, mivel a kontinensen belüli vándorlási folyamatok megerősödtek, s ami nyugaton növekedésnek látszik, az keleten népességvesztést okoz. A kontinensen kívülről érkezők is a nyugati országok népességét emelik számottevően.

A természetes demográfiai folyamatok tekintetében történtek jelentős változások az elmúlt másfél évtizedben is. A kilencvenes évtizedben a természetes szaporodás mutatói erősen csökkentek az egész kontinensen, néhol súlyos negatív értékeket (természetes fogyás) értek el. Az új évezred elején ezt a tendenciát enyhe növekedés váltotta fel, ami több országban (Nyugat- és Észak-Európa) természetes népességnyereséget okozott, miközben a kontinens keleti felén jelentős természetes népességvesztést tapasztalhatunk továbbra is. Ebben is meglátszik a kontinensen belüli kettősség: a keleti országok közül több ország természetes demográfiai mutatóinak egyenlege maradt negatív értékű. Az évtized folyamán a biztató kezdet után a mutatók növekedési üteme megállt, vélhetően a válság következtében is. Tehát az országok jelentős részében javultak a természetes demográfiai mutatók az új évezred első évtizedében, de még így sem várható az európai lakosság természetes növekedése, illetve a fogyó, öregedő tendencia megállítása.

Ha a legfrissebb statisztikai adatokat nézzük (EUROSTAT alapján), 2012 elején az EU-27 lakosságát 503.700.000 becsülték, s ez 1,3 millió fővel volt több, mint egy évvel korábban. Az országok összesített népességnövekedése folyamatosnak mondható 1960 óta, amikor 402.600.000 fő volt a lakosok száma. 2011-ben a természetes szaporodás következtében 400 ezer fővel bővült a népesség, ami a teljes növekmény 32%-át teszi ki. A fennmaradó 68% a külső migrációnak köszönhető.

Bár az EU-27 lakosság száma összességében nőtt 2011-ben, a népesség növekedése egyenlőtlenül oszlik meg az egyes tagállamokban. Összesen 18 uniós tagállamban figyelhető meg növekedés, míg kilencben a lakosság száma csökkent. Ciprus, Luxemburg, az Egyesült Királyság, Svédország és Franciaország népességnövekedése volt a legdinamikusabb 2011-ben (több mint 5 ezrelék), ami több mint kétszerese az EU-27 átlagának (2,5 fő 1000 lakosra). A legnagyobb relatív népességszám-csökkenést Lettország (-16,0‰) és Litvánia (-14,8‰) könyvelhetett el.

2011-ben a legmagasabb természetes népességnövekedést az alábbi országokban regisztrálták: Írország (10,0‰), Ciprus (4,8‰), Franciaország (4,2‰) és az Egyesült Királyság (4,1‰). A természetes csökkenés legmagasabb értékei: Bulgária (-5,1‰), Lettország (-4,7‰) és Magyarország (-4,1‰). A nemzetközi vándorlási adatokat vizsgálva relatív értelemben Ciprus (21,3‰) és Luxemburg (21,2‰) rendelkezett a legnagyobb vándorlási nyereséggel, míg Litvániában (-12,6‰) és Lettországból (-11,2‰) tapasztalhatjuk a legnagyobb veszteséget.

A születésszámok és a természetes szaporodás értékei akár évente is jelentős különbségeket mutatnak, ráadásul nem világítanak rá arra, hogy a családok hány gyermeket vállalnak. Kis átlagos gyermekszám mellett a pozitív természetes szaporodási értékek mellett is várható hosszabb távon a népességszám csökkenése.

A hosszabb távú demográfiai változások megismeréséhez ezért a teljes termékenységi arányszámot alkalmazzuk. A teljes termékenységi arányszám (Total Fertility Rate – TFR) a szülőképes korú (15–49 éves) nőkre számított hipotetikus gyermekszám, amelyet egy nő szülne élete folyamán, ha az adott évi gyakoriság egész élete folyamán állandósulna. Egyszerűbben: a szülőképes korú női népességre jutó születések átlaga. A népesség középtávú fennmaradásához a rátának el kell érnie vagy megközelítenie a 2,1-es szintet, csak ebben az esetben biztosított a populációban a két szülő, az idő előtt elhalálozottak és a gyermektelen egyének pótlása. 1,3-es érték alatt a népesség gyors ütemű fogyása valószínűsíthető, hosszabb távon bekövetkezhet teljes eltűnése, asszimilációja.

A javuló születésszámok ellenére az európai népesség természetes reprodukciója továbbra sem biztosított, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a népesség öregedő korstruktúrája következtében a halálozási ráták emelkedése várható. Általános tendenciának nevezhető a TFR értékek radikális csökkenése a kilencvenes évek során. Mélypontjukat az évezred-forduló környékén érték el, s a következő évtizedben enyhe javulás volt kimutatható. 2011-ben több országban megközelítette vagy elérte a teljes termékenységi mutató a 2 értéket, ami már közel van a reprodukciós szinthez (Írország 2,05; Izland és Törökország 2,02; Franciaország 2,01; Egyesült Királyság 1,96; Svédország 1,9; Norvégia 1,88). Az országok többségében azonban továbbra is jóval ez alatt a szint alatt marad (1,5–1,6). Az átlag alatt sok közép- és délkelet-európai országot találunk, s a kritikusnak számító 1,3 alatti értéket is ezeknél az országoknál tapasztalhatunk: Magyarország és Moldova 1,23; Románia 1,25; Lengyelország 1,3. Kikerült viszont ebből a rossz helyzetű körből Bulgária, amely 1997-ben a valaha mért legalacsonyabb TFR-t produkálta 1,09 értékkel, de mára ez 1,51-re növekedett. Sajnos Magyarország sereghajtó ebben a tekintetben Európában, hiszen 2011-ben Moldovával együtt 1,23 értékkel rendelkezett az EUROSTAT adatai szerint. (Igaz, ezek az értékek 2012-ben némileg javultak valamennyi országban, így Magyarországon is, de a hivatalos, összehasonlítható adatok 2011-ig állnak rendelkezésünkre.)

A migráció Európában

A lakosságszám változásban nagy a migráció jelentősége. A migrációs nyereség 1992 óta teszi ki a 27 uniós ország népességnövekedésének nagyobbik részét. Legnagyobb arányát 2003-ban érte el, amikor a növekmény 95%-át adta. Azóta a természetes szaporodás részesedése javult, 2009-ben érte el a legnagyobb részesedést 37%-kal, azóta enyhén csökkent az aránya ismét.

A migrációs egyenleg adatait a legtöbb ország esetében a KSH nemzetközi statisztikáiból merítettük, illetve az ott nem szereplő országok esetében a nemzeti statisztikai hivatalok adatbázisából. Jellemző, hogy a nemzetközi migráció adataiban nagyon magas a látencia, mivel a nemzetközi vándorlási egyenleg kiszámítása közvetetten történik:

az ország népességszámának változását és a természetes demográfiai egyenleget vetik össze, s nemzetközi vándorlási egyenlegként jelentkezik az az érték, amit a természetes (mért) mutatók nem magyaráznak. A teljes migráció valódi mérésére csekély a lehetőség, különösen az uniós tagállamok esetében, mivel a kivándorló gyakran megtartja az anyaországi lakcímét, így a küldő ország részéről beszámítódik a népességbe, s így eltűnik, mint migráns. Ezért, különösen a kibocsátó országok esetében valószínűsíthető, hogy a kivándorlás nagyobb mértékű annál, mint amit az adatok mutatnak. (Természetesen a befogadó országok statisztikáiból vissza lehet következtetni a migránsok egy-egy szegmensének számszerű adataira, de ez a vizsgálati mód nem teljes körű, nehezen összeítható adatokat tartalmaz, s a jelen tanulmányba bevont valamennyi államra elvégezni terjedelmes feladat, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy munkánk célja nem migrációs vizsgálatok lebonyolítása.)

Az EUROSTAT adatai szerint az EU 27 államainak területén 2011-ben mintegy 33,3 millió olyan lakos élt, aki más ország állampolgára volt. (Ez az össznépesség 6,6%-a. A valós szám ennél nyilván magasabb lehet, tekintve, hogy az unión belüli mozgások egy része nem regisztrált, s vannak olyan beköltözöttek is, akik időközben megszerezték a befogadó ország állampolgárságát.) Közülük 12,8 millió származott valamely más uniós tagállamból, s 20,5 millió más országokból. Ez utóbbiak 37,2%-a, tehát mintegy 7,6 millió fő származott Európa nem uniós-tag államaiból. Ezek a számok nem tűnnek nagyon magasnak, de jelentősek a területi különbségek. Az unió új tagjainak területén alacsony a bevándorló népesség aránya (kivéve a balti államokat, ahol az orosz népesség jelenléte miatt magas a más állampolgárságúak aránya), míg a régi tagok területén magas, néhol meghaladja a lakosság 10%-át is.

A nem uniós, jobb módú államok jelentős számú és arányú bevándorló népességgel rendelkeznek. A kelet- és délkelet-európai nem uniós országok ugyanakkor jellemzően kibocsátók, de a kilencvenes évek geopolitikai folyamatai miatt jelentős befogadók is voltak. Így a Szovjetunió felbomlása miatt jelentős visszavándorlás folyt az egykori tagállamokba, hasonló folyamatok zajlottak az egykori Jugoszlávia területén is, itt ráadásul a háborús menekültek is növelték a vándorló népesség számát. Napjainkra ez a helyzet konszolidálódott. Ezekből az országokból is fontosabb folyamatnak tekinthető a más, gazdagabb országokba történő migráció. Ugyanakkor fel kell hívnunk arra a figyelmet, hogy Európa keleti felén (Belorussziából, Ukrajnából, Moldáviából) Oroszország ugyanúgy migrációs cél, mint Nyugat-Európa, sőt, időnként fontosabb célterület.

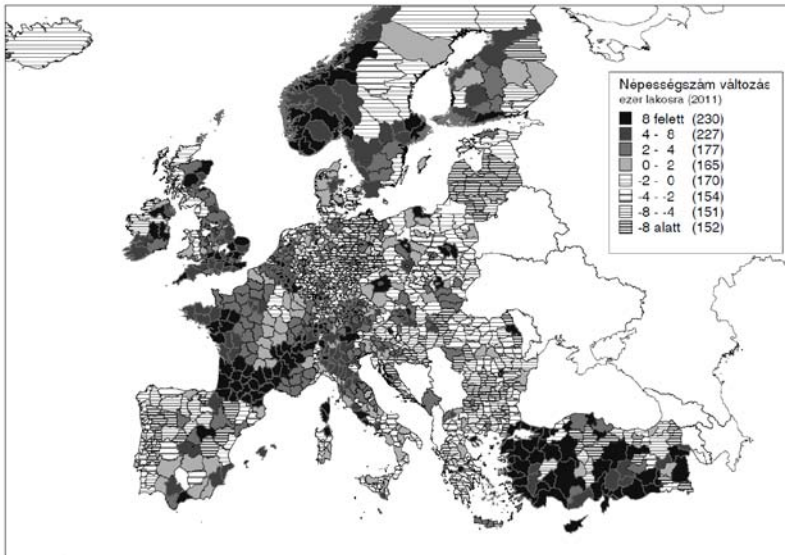
Mindezekből látható, hogy Európa középső és délkeleti részére az elvándorlás, míg a nyugati és északi területeire a bevándorlás jellemző inkább.

Mindennek a demográfiai helyzeten túl a városodás folyamataira is hatása van. A bevándorlók céljai a fejlett régiókban található nagyvárosok. Így ott a városnövekedéshez lényegesen nagyobb mértékben járulnak hozzá, mint amit átlagos arányuk mutat az Unió területén. Tehát a nyugat-európai koncentrációs folyamatok újraéledésében nagyon nagy szerepe van a nemzetközi migrációnak, a nagyvárosok esetében joggal feltételezhetjük, hogy nagyobb, mint az országon belüli migrációnak.

Ha NUTS 3 területek szintjén vizsgáljuk a népességszám változást (5. ábra), akkor jól látható, hogy Közép- és Kelet-, valamint Délkelet-Európában szinte kizárólag a nagyvárosi térségek növekednek (itt ebben elsősorban a belső migráció játszik szerepet). A nagyobb

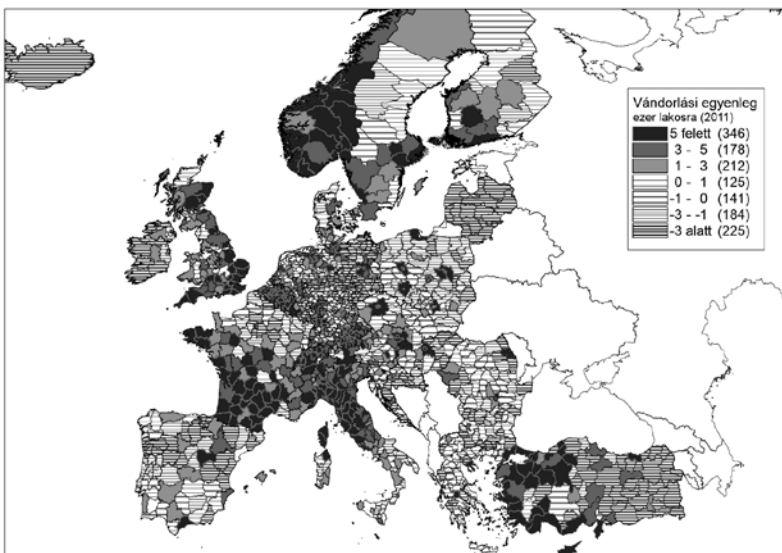
befogadó államoknál is látunk területi eltéréseket a népességnövekedésben, de ezeknél már jól kivehető, hogy vannak preferált zónák, s vannak, amelyek népessége csökken, nyilván jelentős a belső elvándorlás, ugyanakkor a nemzetközi migráció szempontjából sem jelentenek célterületet (6. ábra).

5. ábra: A népességszám változása Európában a NUTS 3 egységek szintjén



Forrás: EUROSTAT alapján saját szerkesztés.

6. ábra: Az egyes NUTS 3 egységek migrációs egyenlege, 2011



Forrás: EUROSTAT alapján saját szerkesztés.

Az alábbiakban csoportosítjuk az országokat a fő demográfiai folyamataik, s azok meghatározó oka szerint. Az EUROSTAT osztályozását egészítjük ki saját adatainkkal az Unión kívüli, nem tagjelölt államok esetében (4. táblázat).

4. táblázat: A fő demográfiai folyamatok Európa országaiban

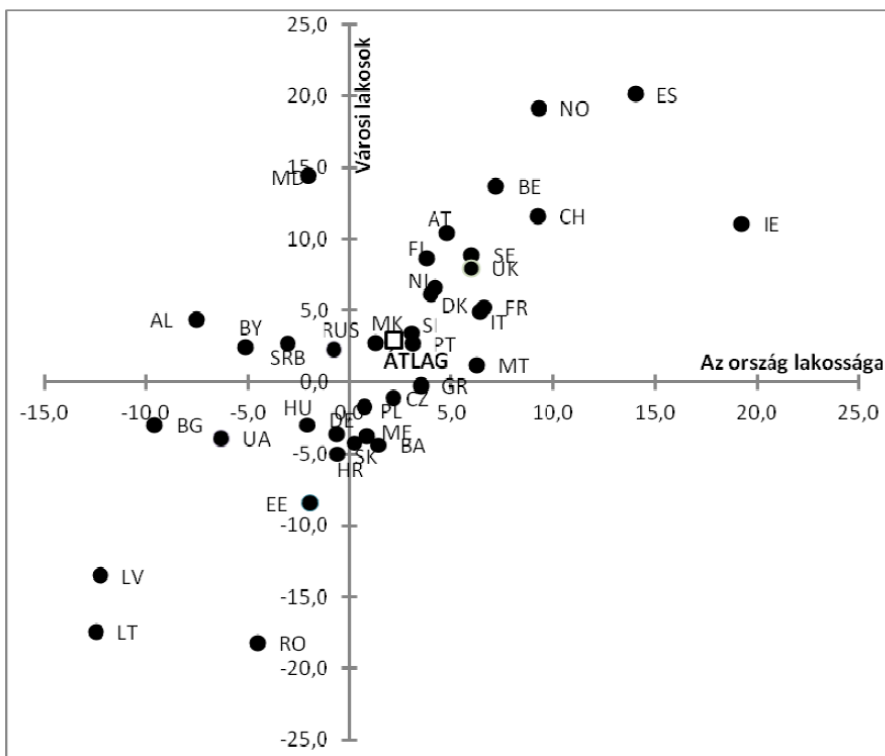
Demográfiai folyamatok	Országok
Lakosságszám növekedés, köszönhetően	
Csak a természetes változásnak	Írország, Spanyolország, Málta, Lengyelország, Izland, Macedónia
Nagyrészt a természetes változásnak	Belgium, Franciaország, Hollandia, Szlovénia, Szlovákia, Egyesült Királyság, Törökország
Nagyrészt a pozitív migrációs egyenlegnek	Csehország, Dánia, Ciprus, Luxemburg, Ausztria, Finnország, Svédország, Liechtenstein, Norvégia, Svájc
Csak a pozitív migrációs egyenlegnek	Németország, Olaszország
Lakosságszám csökkenés, köszönhetően	
Csak a természetes változásnak	Észtország, Magyarország
Nagyrészt a természetes változásnak	Bulgária, Románia, Horvátország, Szerbia*, Montenegró*, Belorusszia*, Oroszország*, Ukrajna*
Nagyrészt a negatív migrációs egyenlegnek	Görögország, Lettország, Litvánia, Portugália, Bosznia-Hercegovina*, Moldova*
Csak a negatív migrációs egyenlegnek	Albánia*

Forrás: Eurostat és saját kiegészítés (*).

A városi lakosságszám és az ország lakosságszám változásának összevetése

Ha egy koordináta-rendszerben ábrázoljuk a városokban élők és a teljes lakosságszám változását az egyes országokban, akkor világosan elkülönülő országcsoportokat figyelhetünk meg. Valójában a koordináta-rendszer négy síknegyedében egyenként különböző helyzetű országokat találunk. Mivel a két mutató változása mögött demográfiai folyamatok (természetes népességszám változás és migráció) állnak, így ezek elemzésével kísérleljük meg magyarázni a beállt változásokat (7. ábra).

7. ábra: Az európai országok lakosságának és a városi lakosok számának változása 2001 és 2011 között (%)



Forrás: Adatok forrása: EUROSTAT, www.citypopulation.de és a nemzeti statisztikai hivatalok alapján saját számítás és szerkesztés.

1. Az első síknegyedben az a tizenhat ország szerepel, ahol a lakosságszám, s a városokban élők száma egyaránt növekszik. (A vizsgált országok átlagértéke is ebben a tartományban található. Eszerint a lakosságszám 2,2%-kal, míg a városi lakosság 2,9%-kal növekedett 2001 és 2011 között Európában, tehát összességében egy enyhe növekedés és koncentráció

jellemzi a kontinenst.) Macedónia kivételével a tizenhat ország Európa gazdaságilag jó helyzetben lévő államai, amelyek jellemzően migrációs célpontok, s természetes lakosságszám változásuk is általában pozitív. A negyeden belül is világosan elkülöníthetők országcsoportok. Elkülönülésüket jellemzően a demográfiai mutatóik dinamikája okozza.

- Szlovénia, Portugália és Macedónia az átlaghoz közeli növekedést produkált. Mindegyik országra jellemző, hogy lakosság száma növekszik. Macedóniában magas természetes szaporodási mutatók tapasztalhatók (évi 1,6–5,0‰). Szlovénia és Portugália a 2000-es években váltak migrációs célországgá, s az évtized közepén a bevándorlás közepes mértéket öltött. Szlovénia ráadásul negatív természetes lélekszám változása pozitívba fordult az évtized végére. Tehát közös jellemzőjük, hogy a kétezres években demográfiai szempontból javuló tendenciát mutattak, de ezek a tendenciák csak a saját méretükhöz viszonyítva jelentősek, s hosszú távú meglétük sem várható.
- A második országcsoport tagjai, Olaszországtól Belgiumig közepes méretű növekedést mutatnak mindkét változó esetében. Ezekről az országokról elmondható, hogy (az olasz fogyó népesség kivételével) pozitív természetes szaporulat jellemzi őket, s a bevándorlóból származó népességnyereség is régóta fennáll, s stabilnak mondható.
- A harmadik országcsoport fő jellemzője, hogy a vizsgált évtizedben nagyon gyors, akár 20%-os népesség és városi népesség növekedést könyvelhetett el. Ezek az országok, Norvégia, Spanyolország és Írország korábban nem voltak kiemelkedő bevándorlási célterületek, viszont a 2000-es évek közepén gyorsan váltak azzá, s akár évi 9–15%-es vándorlási nyereséget mutattak fel. Igaz, a válság hatására ez a migrációs egyenleg Spanyolországban és Írországban lecsengett, de Norvégiában változatlanul magas maradt.

2. A koordináta-rendszer második negyedében azokat az államokat találjuk, ahol az ország lakosság számának csökkenése mellett városi koncentrációt (a városi lakosok arányának növekedését) figyelhetjük meg. Az öt érintett ország: Oroszország, Moldova, Albánia, Szerbia és Fehéroroszország mindegyike más folyamatok révén került ebbe a kategóriába.

- Oroszország és Fehéroroszország esetében a szovjet rendszer hagyományosan a városi lakosság számának és arányának növelésére koncentrált. A városokban élők aránya ma is meghaladja a vizsgált országok átlagát. A nagy arányok mellett a vizsgált időszakban a városi népesség számának és arányának további növekedését tapasztalhatjuk. Mivel mindkét ország jelentős negatív természetes szaporodási mutatókkal küzd, ezért elsősorban a belső migrációs folyamatokra vezethetők vissza a változások. Mindkét országban jelentős az elszegényedő vidéki térségekből a városba áramlás. Másrészt a hivatalos adatok szerint az időszokban az említett országok nemzetközi migrációja pozitív volt. Ezt elsősorban a FÁK országaiból történő beáramlás okozta. Belorussziában az itt születettek visszaáramlása (elsősorban Oroszországból) lényeges (Bobrova – Shakhotska – Shymanovich 2012), míg Oroszország esetében valamennyi FÁK államból jelentős a bevándorlás. Oroszország esetében a nagyobb városok arányának növekedését (a városi népességen belül) segítette az is, hogy több kisváros kérte visszaminősítését faluvá. Ez számos előnnyel járt a földprivatizáció során, továbbá egyes adómentességek igénybe vételénél (Lappo – Poljan – Szelivanova 2008). Mindenképpen a természetes fogyás, a bevándorlás és a belső migrációs folyamatok vezettek a csökkenő népesség melletti városnövekedéshez.

- Albánia és Moldova esetében az Európai kontinens két legszegényebb államáról beszélünk. Ezek az országok a szocialista iparosítás idején értek el viszonylag magas urbanizációs szintet, hiszen kiinduló állapotuk, a huszadik század közepén rendkívül alacsony volt. Így napjainkra is a lakosságnak mintegy harmada él 20 ezer főnél népesebb településen. Azonban napjainkban mindkét országban egy gyors urbanizáció zajlik, hiszen az elszegényedő vidéken jelentős demográfiai tartalék rejlik. Moldovában negatív természetes szaporulat mellett találunk erős nemzetközi vándorlási veszteséget, így az ország népessége csökken. Ezzel szemben Albánia fő jellemzője a magas természetes szaporodási ráta. (Ennek mértéke ugyan csökkent az elmúlt húsz évben, de így is jelentős, 6–12% között mozgott a vizsgált időszakban, ami a legmagasabb érték Európában.) Az albán nemzetközi vándorlási egyenleg ugyanakkor a világ egyik legnagyobb veszteségét mutatja (arányait tekintve), az albánság kb. 45%-a él külföldön, s 2001 és 2011 között, a becslések szerint 470.000 ember hagyta el a 3,5 milliós országot (Gedeshi – Jorgoni 2012). A belső vándorlási folyamatok ugyanakkor a magas ruralitási index és a rossz rurális gazdasági körülmények miatt dinamikusak, s elsősorban a főváros és a kikötőváros irányába mutatnak (Hardi 2010).
 - Szerbia esetében a negatív természetes szaporodás mellett némi vándorlási nyereséget tapasztalhatunk a 2000-es években. Ez elsősorban a menekült szerb családoknak köszönhető, akik az egykori Jugoszláviáról leváló új államokból, legutóbb Koszovóból érkeztek az anyaországba, de velük együtt is az ország népessége csökken. A városok népessége ugyanakkor növekszik: egyrészt a belső vándorlás következtében, amelynek mértékére jellemző, hogy egyre több falusi település marad üresen, különösen az ország keleti, szegényebb részében. A városok növekedéséhez hozzájárultak a menekültek is, akik közül sokan városokban (a fővárosban, Újvidéken stb. telepedtek le.) (A kilencvenes években jelentős menekült létszám érkezett a falvakba is, különösen a Vajdaság területén.)
3. A koordináta-rendszer harmadik negyedében található államok jelentős demográfiai problémákkal küzdenek, népességük csökken, egyúttal a városi lakosság aránya is csökken.
- Jelentős népességcsökkenéssel, de alacsony városi arány csökkenéssel Ukrajna és Bulgária rendelkezik. Bulgária lakosságszám csökkenését elsősorban az elmúlt évtizedek tragikus természetes szaporodási mutatói okozták. Az ezredforduló éveiben az ország a világranglista legrosszabb helyén állt az egy szülőképes korú nőre jutó gyermekek számában (1997-ben a termékenységi mutató 1,09 volt). Ehhez képest egy kis javuló tendencia tapasztalható, de az ország így is az Unió és Európa legrosszabb eredményeit produkálja. Ezt tetézte a kivándorlás, amely ugyan nem volt különlegesen nagymértékű a statisztikai adatok szerint, de a kettő együtt hozzájárult ahhoz, hogy az ország az évtized alatt elveszítse népességének mintegy a tizedét. A városok lélekszámának kismértékű csökkenése elsősorban a belső vándorlásnak köszönhető, ami a falusi térségekből és a kisebb városokból a nagyvárosok irányába mutat. Ezért az átlag elfedi azt a tényt, hogy a szegényebb régiók városai jelentős népességvesztést szenvedtek el, amely egyes esetekben elérte a rendszerváltás kori népesség 30–40%-át is. Hasonló helyzet alakult ki Ukrajnában is.

- A síknegyed kiugró értékeit Litvánia, Lettország és Románia produkálja. A két balti állam jelentős népességvesztést szenvedett el (-12,5 és -12,3%) részben a természetes fogyásnak köszönhetően, részben az erős vándorlási veszteségnek köszönhetően. Nyilván ez köszönhető volt a többi uniós államba irányuló kivándorlásnak (ami különösen Litvánia esetében gyorsult fel a válság hatására az évtized végén), de ezen országok esetében számolni kell a korábban itt élő oroszok hazatelepülésével is, ami az időszak elején volt számottevő. Románia esetében – a statisztikák szerint – a kivándorlás mérséklődött az évtized végén. (Erre magyarázatot adhat, hogy a román kivándorlók fő célterületének tekinthető Spanyolország maga is válságba került ebben az időszakban, s mint a fentiekben láttuk, a dinamikus növekvő vándorlási nyeresége negatívba fordult az évtized végén.) Mindemellett itt is jelentkezik a természetes fogyás jelensége. Románia esetében a városi népesség arányának csökkenése szembetűnő (-18,2%). Ebben szerepet játszott a rendszerváltás óta hagyományos erős város-vidék migráció, a korábbi évtizedek erőltetett urbanizációjának visszahatásaként, valamint az évtized második felében jelentkező erős szuburbanizáció a nagyobb városok körül.
 - Észtország egy különálló kategóriát alkot: Magyarorszáéhoz hasonló a lélekszám csökkenése (-2%), ez elsősorban az évtized második felében javuló (fogyásból stagnálásba átmenő) természetes változásnak, valamint a 0 közeli migrációs egyenlegnek köszönhető. Viszonylag jelentős a városi lakosok arányának visszaesése (-8,4%), amit elsősorban a meginduló szuburbanizáció okoz.
 - Az origóhoz közel helyezkedik el néhány ország (Magyarország, Németország és Horvátország), ahol mindkét mutatóban fogyást tapasztalhatunk, de ez a fogyás nem olyan mértékű, mint az eddig bemutatott országok esetében. Mindhárom országban a természetes fogyás jelensége tapasztalható, különösen magas értéket Magyarországon mutat (-4‰ körül). Mindhárom ország statisztikai jellemzően vándorlási nyereséggel számolnak az évtized során, csupán Németországban találunk két évben enyhe veszteséget, s a horvát adatok mutatnak erősödő kivándorlást az évtized végén. A magyar adatoknál, saját tapasztalataink szerint minden bizonyítással közrejátszik a kivándorlás alulbecslése. A városi lakosok számának csökkenése viszont egyértelműen a szuburbanizáció számlájára írható ebben az időszakban.
4. A negyedik síknegyedben a legutóbb bemutatott három országhoz hasonló helyzetű országokat találunk (Lengyelország, Csehország, Szlovákia stb.), ahol a szuburbanizáció következtében csökken a városok lélekszáma. De itt mindehhez az össznépség enyhe emelkedése társul, ami a pozitív, illetve javuló természetes szaporodási mutatóknak köszönhető. Ebben a negyedben kiugró értékeket nem találhatunk. Ezek az országok az urbanizáció tekintetében hasonló kategóriát képviselnek, mint az előbb bemutatott Magyarország, Németország és Horvátország, de növekvő országos népességszám mellett. Tehát városfejlesztés szempontjából mindezek együttesen tekinthetők egy közép-európai kategóriának.

Következtetések

Mindezek alapján az európai városfejlődésre tekintettel az alábbi kategóriákba sorolhatjuk a vizsgált országokat:

1. Az első, városi népességét ismét növelő országok sorába az EU 15 államainak nagy része (Németország és Görögország kivételével), valamint Svájc és Norvégia került. Adataikból látható, hogy a városi növekedést a nemzetközi vándorlási nyereség és a természetes szaporodás pozitív értékei biztosítják. Ezért ezeket az eseteket legfeljebb „relatív koncentráció” jelzővel foglalhatjuk össze. A viszonylag stabil gazdaságú országok fejlett térségei nyerne az Európán belüli népességmozgásból, s városi térségeik nem csupán saját országukon belül növelik arányukat, szerepüket, hanem a teljes kontinensen belül is.
2. Jól elkülöníthetőek Közép-Európa országai, amelyek urbanizációs jellemzőiket tekintve a szuburbanizáció, illetve a „relatív dekoncentráció” időszakát élik. Függetlenül országuk kisebb-nagyobb mértékű népességvesztésétől vagy nyereségétől a belső migrációs folyamatok hajtják az urbanizációs folyamatokat, amelyek az évtized gazdasági körülményeihez igazodva egy erősödő, majd csökkenő szuburbanizációs folyamatban jelentkeztek.
3. A szegény vidéki térségekből a városokba irányuló belső migráció alakította a részben Kelet-Európára, részben a Balkánra jellemző csoportot, ahol az urbanizációra a „valódi koncentráció” jellemző. A második síknegyed országai mellett ide kell még sorolnunk Bulgáriát és Ukrajnát is, ahol a városi népesség aránya csökkent ugyan valamelyest, de mint említettük, ez a kivándorlás és a belső vándorlás egyenlegeként jöhetett létre. A belső vándorlást pedig elsősorban a nagyvárosok felé történő mozgás jellemezte.
4. Urbanizációs szempontból depressziósnak minősíthető a harmadik síknegyed három országa: Lettország, Litvánia és Románia, amelyek jelentős népességvesztés mellett a városi népesség csökkenését érték meg, s a belső vándorlási folyamatok sem tudták ezt pótolni. Az ismert urbanizációs szakaszok egyikével sem jellemezhetjük ezeket az országokat, hiszen a városok lélekszámának csökkenése nem írható egyértelműen a szuburbanizáció rovására.

Európában a városok fejlődésének jellemzői nem egységesen jelentkeznek, hanem az egyes nagyrégiókban eltérő folyamatokat találunk. A korábban létező különbségek elsősorban az egyes államok gazdasági fejlődési szakaszaihoz kapcsolódtak, míg mára a változást elsősorban a globalizációs tendenciák, a dinamikus nagyvárosi térségek felértékelődése, és az összeurópai migrációs folyamatok alakítják. Ezeket a folyamatokat dinamizálta a 2008-ban bekövetkezett válság, amely az európai szegényebb területeket erősebben sújtotta. Így ma elmondhatjuk, hogy a szegényebb országokban a belső migráció és a nemzetközi emigráció együttesen alakítják a városi térségek fejlődését és az országok belső területi egyensúlyának megbomlását, addig a kontinens fejlettebb részén egyértelműen a fejlett városi régiók növekedésének vagyunk tanúi, míg a gazdagabb országok többi része a dezurbanizáció fázisában található, s ez egy kiegyensúlyozottabb területi fejlődést jelenthet ezen országok számára.

Az európai középvárosi térségek fejlettségének strukturális jellemzői

CSIZMADIA ZOLTÁN

KULCSSZAVAK: középvárosi térségek, gazdasági fejlettség, klaszterelemzés, fejlettségi csoportok területi eloszlása

ABSZTRAKT: Az európai városhálózat empirikus kutatása relatíve egyszerű. Az elmúlt két évtizedben egyértelműen felértékelődött a nagyvárosi urbánus terek, zónák, térségek vizsgálata, a legfrissebb európai léptékű elemzések is elsődlegesen a fővárosokra és a nagy regionális központokra fókuszálnak. Az európai városhálózat középső szegmensének, a 100–500 ezer fő közötti középvárosi tereknek és tágabb értelemben vett térségi környezetének fejlettsége, dinamizmusa, a településhalmaz strukturális jellemzői kevésbé került eddig az érdeklődés középpontjába. Az elemzés célja az európai városhálózat 50–500 ezer fő közötti, közepes méretű tagjainak fejlettségbeli különbségeinek vizsgálata az elérhető statisztikai adatok alapján. A NUTS 3-as szintű adatokra építve a várostérségeket társadalmi és gazdasági statisztikai indikátoraik alapján klaszterelemzés segítségével osztályoztuk, és a fejlettségbeli különbségek mértéke mellett, a városhálózat területi, földrajzi tagozódásának nagytérségi, makroregionális szerkezeti jellemzőire fordítottunk kiemelt figyelmet. A vizsgálat másik kulcspontja a hazai közepes- és nagyvárosok várostérségi jellemzőinek a pozicionálása az európai városhálózat ezen szegmensében.

Az országon belül kevésbé, vagy Győr kapcsán már markánsabban figyelhető meg, hogy a belső regionális egyenlőtlenségek tompulnak az európai léptékű viszonyítási pontok használata során. Mindkét csoportosító eljárás során a teljes magyar középvárosi településhalmaz azonos klaszter tagjaként jelenik meg egy földrajzilag nagyobb homogén térség alkotóelemeként. A gazdasági és társadalmi állapotokat együttesen kezelő klaszterelemzés során négy nagyobb méretű csoportra lehetett osztani a teljes európai városhálózatot. Győr, illetve az összes többi vizsgált városunk megyei szintű térsége, sőt valójában Kelet-Közép-Európa egésze egyetlen homogén klaszter tagja. A városok több mint ötödét tömörítő csoport megkülönböztető jegyei, hogy a fejletlen, alacsony gazdasági potenciál mellett kimondottan kedvezőtlen népesedési dinamikával rendelkeznek, komoly népességvesztés jellemzi ezeket a térségeket átlag alatti népsűrűség mellett.

Bevezetés

Az urbanizációs folyamatok komplex hatást gyakorlanak a lokális, a középszintű és a makroléptékű gazdasági-társadalmi mechanizmusokra és struktúrákra megteremtve a városi világok sokféleségét (Enyedi 2012). Az európai városhálózat empirikus kutatása relatíve egyoldalú. Az elmúlt két évtizedben egyértelműen felértékelődött a nagyvárosi urbánus terek, zónák, térségek vizsgálata a globális városoktól (Sassen 1991) kezdve a megacity-ken (Hall 1997) keresztül a techno-city kategóriájáig (Castells – Hall 1994). A legfrissebb európai léptékű elemzések is elsődlegesen a fővárosokra és a nagy regionális központokra fókuszálnak (State of European Cities 2007; Second State of European Cities 2010; Cities of tomorrow... 2011) elsősorban az European Urban Audit eredményeire építve. Az európai városhálózat középső szegmensének, a 100–500 ezer fő közötti középvárosi tereknek és tágabb értelemben vett térségi környezetének fejlettsége, dinamizmusa, a településhalmaz strukturális jellemzői kevésbé került eddig az érdeklődés középpontjába. A hazai regionális kutatások esetében is hasonló fókuszpontokat találhatunk. Európai léptékben gondolkodva az elsődleges súlypont például a „nagyvároshálózat” fejlettségének duális jellemzőin (Jeney 2007), vagy az új európai növekedési központok „metropolisrégióinak” sajátosságain (Schneider 2010) volt az elmúlt időszakban. Elkezdődött a szakmai diskurzus a kelet-közép európai térség lehetséges várostipológiájával kapcsolatban is (Egri – Paraszt 2013).

A fent hivatkozott empirikus tanulmányok közös pontja az európai nagyvárosok és régióik vonatkozásában, hogy a komoly, markáns fejlettségbeli eltérések strukturális szempontból erősen kötődnek bizonyos földrajzi, nagytérségi, makrorégiós mintázathoz. Másrészt a keleti blokk összeomlása utáni rendszerváltás, a gazdasági szerkezetváltás, a globalizáció felerősödő hatásai nem hagyták érintetlenül a városhálózatot sem. Elinult egy látványos kiegyenlítődési folyamat a kilencvenes években. Jeney szerint (2007) a kilencvenes évek közepén még meghatározó centrum-periféria alapú modell árnyaltabb lett, az átlag feletti és az átlag alatti térségek választóvonalára nyugatabbra tolódott, amelynek hatására egy határozottabb nyugat-kelet lejtő látszik kibontakozni, de továbbra is az egykori vasfüggöny vonala marad a legmarkánsabb fejlettségi lépcső.

Az elemzés célja az európai városhálózat 50–500 ezer fő közötti, közepes méretű tagjainak fejlettségbeli különbségeinek vizsgálata az elérhető statisztikai adatok alapján. Városi adatok hiányában az elemzés valójában a város tágabb térségére fókuszál. A NUTS 3-as szintű adatokra építve a várostérségek társadalmi és gazdasági statisztikai indikátorait elemezzük, és a fejlettségbeli különbségek mértéke mellett, a városhálózat területi, földrajzi tagozódásának szerkezeti jellemzőire fordítunk kiemelt figyelmet. A vizsgálat másik kulcspontja a hazai közepes- és nagyvárosok várostérségi jellemzőinek a pozicionálása az európai városhálózatban belül.

Az elemzést irányító alapvető kérdésfeltevéseink a következők voltak:

- Milyen az európai várostérségek társadalmi és gazdasági fejlettségének az alapvető mintázata?
- Milyen nagytérségi (nemzeti szint fölötti földrajzi egységek) szintű differenciálódás figyelhető meg ezekben a fejlettségi indikátorokban?

- Miként oszthatóak a várostérségek a szűkebb, gazdasági fejlettséget és fejlődési pályát mérő GDP adatok alapján?
- Milyen a városok megoszlása ebben a gazdasági alapú csoportosítási módszerben, és hol helyezkednek el a magyar városok?
- Hány, és milyen egyéni paraméterekkel jellemezhető fejlettségi klaszter különböztethető meg a városhálózatban egy összetett, demográfiai-társadalmi jellemzőket is hordozó indikátorkészlet használata során?
- Mennyire erősen jelennek meg a kontinens regionális különbségeinek törésvonalai az osztályozási eljárás során?
- Hol helyezkedik el Győr és térsége, illetve a többi hazai város eme vizsgálati dimenziókban?

Összesen 1238 db 50 ezer főnél népesebb európai városhoz rendeltünk NUTS 3 szintű térségi adatokat.¹ A vizsgálat hatóköre harminc országra terjed ki. Ekkora adatbázis esetében nagyon korlátozott az összehasonlítható adatok köre.² Városi szinten kizárólag a népességszám érhető el ilyen léptékben. A többi adat minden esetben a város fölötti következő területi egységre vonatkozik. Ebből fakadóan nyomatékosítani kell, hogy nem a városok gazdasági és társadalmi fejlettségére vonatkozóan teszünk majd állításokat, hanem az azok tágabb földrajzi környezetének egésze szintjén értelmezhető fejlettségre. Módszertani szempontból a másik fontos kérdés, hogy az adatok nem alkalmasak országos szintű összehasonlító elemzésekre, mivel nem rendelkezünk minden országból teljes körű adatmennyiséggel. Hazánkból összesen 18 város került be a leválogatási kritériumok alapján az elemzésbe. Az országokra épülő osztályozás helyett egy nagyobb léptékű, földrajzi alapú csoportosítással fogunk dolgozni, amelyeket nagyrégióknak nevezünk. Összesen öt nagy földrajzi egység alá rendeztük a vizsgált várostérségeket. A városok megoszlása nem egyenletes ezekben a földrajzi térségekben az urbanizáltság különbségéből fakadóan. A legtöbb város a nyugati-európai zónában található (34,5%), Közép- és Dél-Európa súlya nagyjából azonos (28% és 24%), míg Észak- és Délkelet-Európa súlya természetesen kisebb (6,3% és 7,5%).

Az európai városhálózat néhány fontosabb alapjellemezője

Első lépésben az elemzéshez használt indikátorok alapvető leíró jellegű statisztikáit mutatjuk be (1. táblázat). A medián, a szórás és a szélső értékek adatai alapján az első fontos jellemző az 1181 nagyvárosi térség kiemelkedően heterogén összetétele. Szélsőséges értékek között mozognak a fejlettségi indikátorok. Az átlagos városnagyság 80 000 lakos körül becsülhető. A városok többsége 10 éves távlatban, az új évezred első évtizedében

1 Az adatok forrása: Eurostat és a www.citypopulation.de honlap adatai.

2 Az elemzés során használt változók listája a mellékletben található.

növelni tudta a népességét (átlagosan 2,3 százalékkal). A városok NUTS 3-as térségei átlagosan 530 ezer főt számlálnak magas népsűrűségi ráta mellett. Az évenkénti természetes és migrációs népességváltozás pozitív, a függőségi ráta különösen az idős korosztály esetében magas, átlagosan 30 százalékos GDP növekedés volt megfigyelhető az évtized kezdő és záró évei között 8–10 éves távlatban. Az évtized végére számított egy főre jutó GDP ráta 25 000 euró körül mozog.

1. táblázat: A vizsgált változók átlagértékei (medián) négy város csoport vonatkozásában

Változó neve	50– 500 e fős városok N=1181	100– 150 e fős városok N=200	Hazai nagyvárosok N=18	Győr N=1
Város népessége	81 014	120 738	77 067	131 267
Népesség változása 10 év alatt	2,2%	2,7%	-1,2%	1,4%
NUTS 3 térség átlagos népessége	530 900	523 600	405 400	450 900
Népsűrűség /km ²	266	241	87,5	107,0
Természetes népesség változás – 1000 főre	0,7	1,2	-4,7	-3,2
Nettó migráció – 1000 főre	1,2	1,1	-0,5	7,4
Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 / 15–64)	23,6%	23,7%	20,7%	20,7%
Időskorú függőségi ráta (65–x / 15–64)	26,9%	26,5%	24,6%	22,8%
Egy főre jutó PPS GDP aránya az EU27 átlagában	96,6%	101,3%	46,4%	69,4%
Egy főre jutó GDP	24 700	26 500	7 100	11 500
Egy főre jutó GDP válto- zása 2000 és 2007–2010 között	131,7%	128,9%	180,9%	176,9%

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

A magas szóródási mutatókból pedig arra következtethetünk, hogy az európai közép- városok rendszerének belső differenciálódása igen jelentős. Találkozhatunk olyan városokkal, amelyek népességük negyedét elveszítették 10 év alatt, és olyanokkal is, amelyek megduplázták. A városok NUTS 3-as szintű régióiban a népsűrűség is jelentős ingadozást mutat (2 fő/km² – 9000 fő/km²), de hasonló szélsőségekre bukkanhatunk a demográfiai változások, a korszerkezettel összefüggő függőségi ráta és természetesen a gazdasági fejlettséget jelző adatok esetében is.

A Győrhez hasonló méretű városok térségeinek statisztikai nem különböznek jelentősen a teljes városhálózat adataitól, minden indikátor esetében a 100–150 ezer fő közötti városok NUTS 3-as szintű térségei a teljes európai városhálózathoz nagyon közeli értékekkel jellemezhetők. Ezzel szemben a hazai nagyvárosok és a megyei adatok jelentős eltéréseket mutatnak a társadalmi és gazdasági fejlődésben. A hazai nagyvárosok esetében az európai átlagtól eltér a népességváltozás (negatív tendencia, tíz éves léptékben népességvesztés jellemző), a jóval alacsonyabb népsűrűség, a kedvezőtlen demográfiai folyamatok (népességfogyás és negatív migrációs tendenciák), illetve nagyon kedvezőtlen GDP adatok is szembetűnőek (még a vásárlóerő paritást is figyelembe véve). Győr és a megye adatai ennél valamelyest kedvezőbb képet mutatnak: kiemelendő a pozitív nettó migrációs ráta, az aktív korú népesség magas aránya és ebből következő alacsonyabb függőségi ráta, illetve a dinamikus GDP növekedés, és a magasabb egy főre jutó GDP állomány.

A fentebb megfigyelhető fejlettségbeli különbségek jobb megértését teszi lehetővé az indikátorok összehasonlítása a városok elhelyezkedése és mérete alapján. A nyugati- és az északi nagytérségek régióinak demográfiai-társadalmi és gazdasági indikátorai alapvetően elkülönülnek a másik három földrajzi egység adataitól. Európa fejlettebb zónáinak adatai minden szempontból kedvezőbbek, kivéve a korszerkezettel összefüggő sajátosságokat, ami a magas összesített függőségi rátában, az egyre zsugorodó aktív korú népességben ölt testet (2. táblázat). Az eredmények megerősítik az európai térség markáns regionális különbségeit még abban az esetben is, ha a nemzeti szint fölötti földrajzilag körülhatárolt nagyobb tömbökbe rendezve közelítünk az indikátorokhoz (lásd. Eta asszociációs együttható értéke).

2. táblázat: A mutatók átlagértékei nagyrégióként, ANOVA elemzés

Változók	Nyugat-Európa	Észak-Európa	Közép-Európa	Dél-Európa	Délkelet-Európa	Eta együttható
Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 / 15–64)	27,4%	26,1%	20,7%	22,1%	21,6%	,780
NUTS3 GDP változás 2000 és 2007–2010 között (egy főre jutó érték %-os változása)	114,7%	124,9%	137,6%	140,7%	224,9%	,663
Természetes népesség változás – 1000 főre	3,100	1,250	-1,700	,800	-2,750	,635
Egy főre jutó GDP	27 500	33 100	22 850	21 800	4 850	,485

Változók	Nyugat-Európa	Észak-Európa	Közép-Európa	Dél-Európa	Délkelet-Európa	Eta együttható
Város népességének változása 10 év alatt, %	3,1%	7,3%	-1,6%	6,6%	-8,7%	,470
Egy főre jutó PPS GDP aránya az EU27 átlagában	105,7%	105,5%	89,4%	95,3%	40,2%	,396
Népsűrűség /km ²	506,0	42,5	303,0	226,0	76,5	,354
Időskorú függőségi ráta (65-x / 15-64)	25,8%	29,3%	27,5%	27,7%	24,0%	,208
Nettó migráció - 1000 főre	2,3	3,6	0,6	0,6	-0,2	,202

Csak a szignifikáns csoportátlag eltérések vannak feltüntetve. Az adatok a kapcsolat erőssége, az Eta együttható alapján vannak rendezve.

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Amennyiben a városok mérete alapján képzett csoportokban keresünk statisztikailag is szignifikáns eltéréseket, akkor ebben az esetben már sokkal kisebb a differenciálódás mértéke. Az általunk használt mutatók közül csak a vándorlási különbözet és a két függőségi ráta mutat szignifikáns eltéréseket városméret csoportok szerint. A 200–500 ezer fő közötti városok migrációs népességváltozása a legmagasabb (éves szinten 2 fő/1000 lakos, ami évente átlagosan kb. 400–1000 fő közötti nettó migrációs többletet jelenthet). A két függőségi ráta esetén viszont éppen fordított a kapcsolat: a nagyobb városokban alacsonyabb a fiatal (22%) és az idős korosztály (24%) aktív korcsoportra jutó aránya, tehát egy relatíve egészségesebb korszerkezet a jellemző, míg az 50–200 ezer fő közötti városokban nagyjából azonos mértékű a két függőségi ráta (fiatal: 24%; idős: 27%).

A gazdasági fejlettség és fejlődés térségi sajátosságai

A városok csoportosításának első változata a gazdasági fejlettségre fókuszál és a GDP adatokra épül. A NUTS 3-as térségek szintjén két adattal rendelkezünk. Egyrészt a legfrissebb egy főre jutó GDP euróban kifejezett összegével, másrészt a 2000-től számított GDP változás mértékével százalékos formában. Az összes vizsgált város szintjén az átlagértékek a következők: 2007–2010 közötti medián GDP értéke egy főre vetítve 25 000 euró, ami a

2000-es szint 131%-a. Tehát 10 év alatt átlagosan 31 százalékpontos volt a gazdasági bővülés a városhálózat térségeiben. A két mutató sajátos viszonyban van egymással, hiszen a magas GDP melletti fejlődési ráta általában már jóval kisebb léptékű, mint az alacsony GDP szint mellett elért gazdasági felzárkózás üteme. Ennek ellenére mégis érdemes a két változót kombinálni, és olyan csoportokat kialakítani, amelyek e két tulajdonság mentén különböző adottságokkal rendelkeznek. A módszer egyedüli hátulütője, hogy a 2000. évi GDP adatok hiányos volta miatt az elemszám lecsökken 991 városra, ezért 190 város (főként az olasz térségek) kimarad az ilyen formájú csoportosító eljárásból. Ennek ellenére is érdemes megvizsgálni, hogy milyen az egyes fejlettségi csoportok aránya, súlya, és ezekben a megoszlási struktúrákban milyen szerepe van a városméretnek és a földrajzi elhelyezkedésnek. Másrészt az is érdekes kérdés, hogy a hazai megyék és Győr térsége miként pozícionálható egy ilyen osztályozási rendszerben.

Amennyiben kombináljuk a két indikátort egy olyan osztályozási rendszerben lehet elhelyezni a vizsgált városokat, ahol logikailag kilenc lehetséges pozíció valamelyike rendelkezhető hozzájuk (3. táblázat). Ezek közül néhánynak elenyésző a valószínűsége, ezek kisszámú és különleges helyzetű térségek. Mindkét változó mentén három, nagyjából egyenlő elemszámú csoportra osztottuk a városokat, és kereszttábla elemzés segítségével kilenc lehetséges osztályba soroltuk őket. Az alsó harmad az átlag alatti (alacsony), a középső harmad az átlagos (közepes), a felső harmad pedig az átlag feletti (magas) paraméterekkel rendelkező városokat tartalmazza.

3. táblázat: Egy főre jutó GDP (2007–2010) és annak változása 2000 és 2007–2010 között

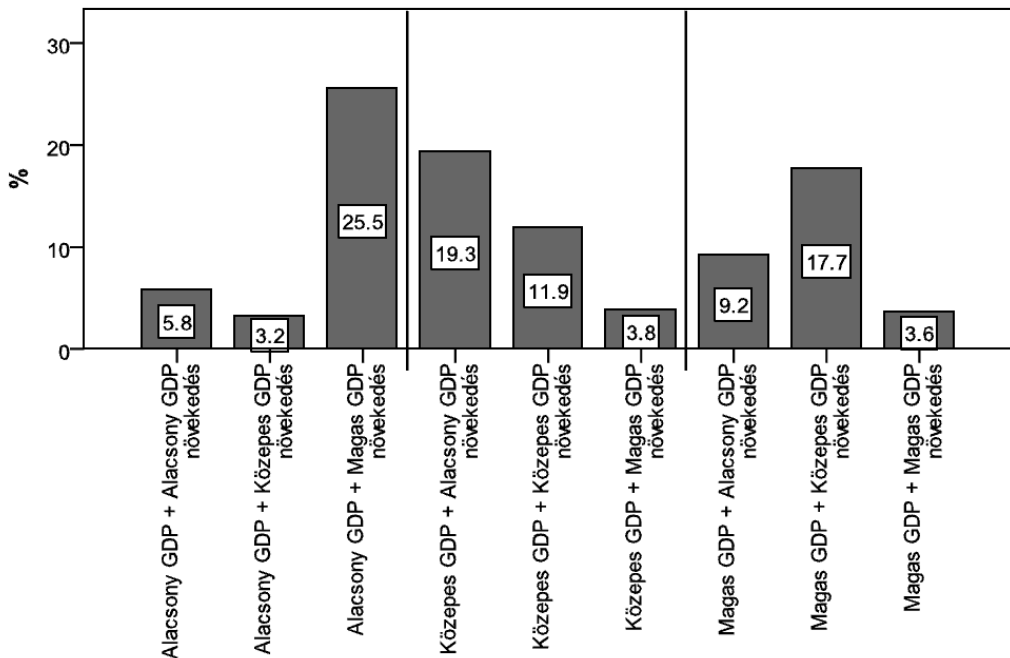
Egy főre jutó GDP – 2007–2010 (Euro)	Egy főre jutó GDP változás 2000 és 2007–2010 között, %
<= 19 900	<= 122%
19 901 – 29 500	123 – 141 %
29 501 +	142 +

Forrás: Saját szerkesztés.

A várakozásoknak megfelelően a 991 város megoszlása nem egyenletes a kilenc lehetséges tulajdonságkombináció mentén (1. ábra). A legnépesebb csoportot az alacsony GDP ráta melletti magas GDP növekedést produkáló városok jelentik (25,5%), majd a közepes GDP ráta mellett alacsony GDP növekedést mutató városok következnek (19,3%). A harmadik domináns csoport tagjai (17,7%) a magas GDP ráta mellett közepes GDP növekedéssel jellemezhető várostérségek. A két indikátor csoportbontási sávjából fakadóan (20 ezer euró alatt már átlag alatti egy főre jutó GDP-ről beszélünk) mind a 18 hazai nagyváros az alacsony GDP mellett megfigyelhető magas GDP növekedést felmutató városhalmaz tagja.

A földrajzi elhelyezkedés alapján történő felosztás mentén statisztikailag szignifikáns eltéréseket mutat a városok gyakorisági eloszlása (4. táblázat). Közép-Európa keleti felének (55%) és Délkelet-Európa egészének (30%) a térségei felülreprezentáltak a dinamikus növekvő alacsony fejlettségű típusban. A csoport 85%-a ennek a két nagyrégióhoz tartozik. A magas GDP-vel jellemezhető csoportokban pedig a kontinens nyugati (64%) és északi zónája dominál, illetve a közép-európai térség nyugati fele (a német térségek). A kisebb méretű csoportok esetén néhány „kilógó” jellemző is figyelmet érdemel. Egyrészt a legrosszabb helyzetű kisméretű, speciális első csoportban (57 db) a nyugat-európai városok száma magas. Ezek elsődlegesen az Egyesült-Királyság relatíve rosszabb helyzetű, stagnáló térségeit tömörítik. Természetesen ebben az esetben a kedvezőtlenebb GDP adat még így is a duplája a keleti és délkeleti régiókéénak. A második csoportban (32 db) viszont a dél-európai térségek aránya magasabb: itt a spanyol várostérségek alkotnak egy markáns tömböt. A hierarchia másik végén helyezkednek el azok a területek (36 db), amelyek kimagasló GDP ráta mellett (41 ezer euro feletti egy főre jutó átlagértékkel) is átlag felett tudtak növekedni az elmúlt 10 évben. Ebben a csoportba német (pl. Duisburg, Ingolstadt), holland (pl. Groningen), osztrák (pl. Linz, Klagenfurt) és néhány kisebb francia terület a meghatározó.

1. ábra: Az egy főre jutó GDP, és a GDP 10 éves változása alapján képzett város csoportok megoszlási szerkezete, N=991



Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

4. táblázat: A kilenc város csoport területi alapú eloszlása földrajzi nagyrégióként, N=991
The spatial frequency of the city groups by macro-regions, N=991

NUTS 3 GDP/fő (2010) és GDP változás (2000–2010) alapján 9 fejlettségi csoport	GDP/fő 2007– 2010	NAGYRÉGIÓK				
		Közép-Európa	Nyugat-Európa	Dél-Európa	Észak-Európa	Délkelet-Európa
Alacsony GDP + Alacsony GDP növekedés	17 328	7,0%	77,2%	12,3%		3,5%
Alacsony GDP + Közepes GDP növekedés	17 000	6,3%	3,1%	75,0%		15,6%
Alacsony GDP + Magas GDP növekedés	9 481	54,9%		15,4%		29,6%
Közepes GDP + Alacsony GDP növekedés	24 708	27,2%	69,1%	1,6%	2,1%	
Közepes GDP + Közepes GDP növekedés	25 643	21,2%	44,9%	27,1%	6,8%	
Közepes GDP + Magas GDP növekedés	23 765	15,8%	5,3%	60,5%	2,6%	15,8%
Magas GDP + Alacsony GDP növekedés	37 034	40,7%	35,2%	1,1%	23,1%	
Magas GDP + Közepes GDP növekedés	40 301	24,6%	49,1%	11,4%	14,9%	
Magas GDP + Magas GDP növekedés	41 483	19,4%	63,9%	8,3%	8,3%	

Khi-négyzet próba: 725,235; Sig: 0,000; Cramer's V: 0,428

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

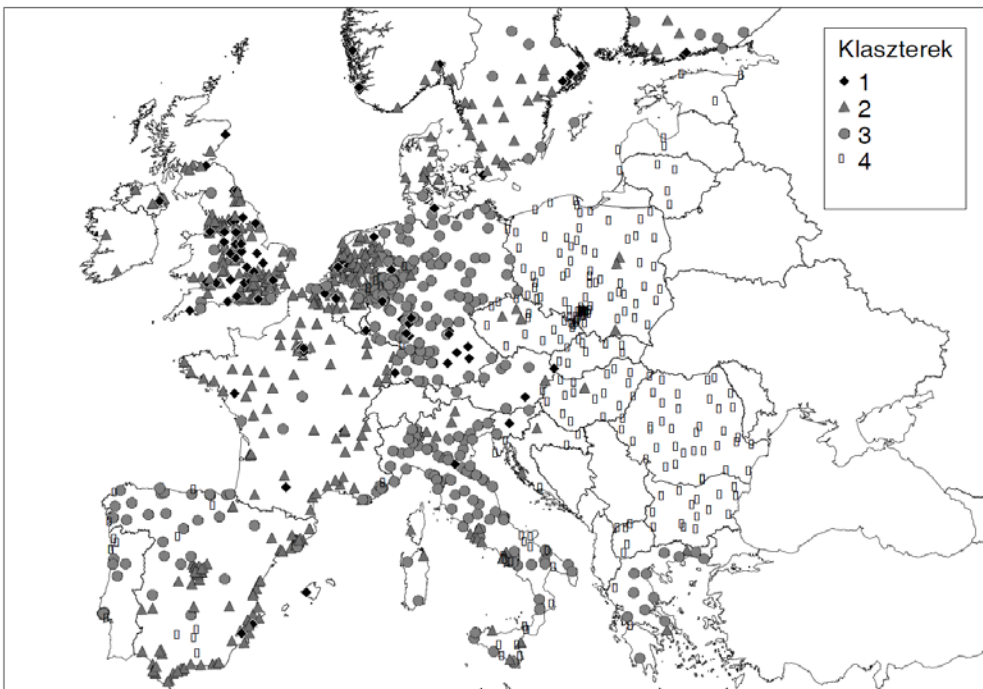
A korlátozott elemszám és a szükségszerű egyszerűsítés (numerikus indikátorok harmadolása csoportosítás céljából) ellenére a módszerrel kialakított város csoportok jól tükrözik a területi alapú differenciálódás mintázatát, a fejlettség és annak irányában megfigyelhető intenzitásbeli különbségeket, regionális egyenlőtlenségeket. A következő lépésben egy összetettebb, a GDP adatokon túlmutató, demográfiai és társadalmi helyzetjelzőkre épülő mutatókészlettel dolgozva fogjuk klaszterelemzés segítségével rendszerezni a vizsgált térségeket.

Az európai városhálózat lehetséges fejlettségi klaszterei

Kétlépcsős klaszterelemzés során nyolc fejlettségi indikátor használatával osztályoztuk az 50–500 ezer fő közötti európai városok térségeit NUTS 3-as szintű statisztikai adatokkal dolgozva (lásd módszertani bevezető). A célunk az volt, hogy az egy főre jutó GDP adat mellé olyan indikátorokat is be tudjunk építeni a csoportosítási folyamatba, amelyek a térségek népesedési és korszerkezeti mintázatát, a populációs változások trendjeit is képesek megmagyarázni. A klaszterelemzésbe bevont változók között vagy egyáltalán nincs, vagy csak gyenge korreláció figyelhető meg. Átlagosan +/- 0,1–0,2 között mozognak a páronkénti korrelációs együtthatóik. Az egyedüli kivételt – közepes korrelációs együtthatóval – a népesség növekedése, valamint a népsűrűség és az egy főre jutó GDP ráta közötti pozitív összefüggés jelenti (korrelációs együtthatójuk 0,479 és 0,552).

Négy nagyobb klaszterbe rendezhetőek a városok (2. ábra). A legnagyobb csoportot az átlagos gazdasági fejlettség mellett kedvező, növekedést mutató demográfiai folyamatok jellemzik a népességszám változása tekintetében. Az aktív korosztály meghatározó súlya mellett az átlagosnál nagyobb fiatal függőségi ráta is jellemző erre a csoportra (2. számú klaszter: 424 db, 37,3%). A második legnagyobb elemszámú csoport (3. számú klaszter: 335 db, 29,4%) szintén átlag körüli GDP rátával rendelkezik, de itt a demográfiai paraméterek pont ellentétesek: stagnáló népesség melletti előregedési folyamat zajlik. A vizsgált térségek harmadik csoportja (4. számú klaszter: 246 db, 21,6%) a fejletlen, alacsony gazdasági potenciál mellett kimondottan kedvezőtlen népesedési dinamikával jellemezhető, évenkénti és 10 éves távlatban is komoly népességvesztés jellemzi ezeket a térségeket átlag alatti népsűrűség mellett (a hazai városok mindegyike ebbe a csoportba sorolható). Negyedik klaszterként sikerült kialakítani egy olyan kisebb elemszámú városhalmazt (1. számú klaszter: 133 db, 11,7%), amely minden szempontból fejlett, növekvő és dinamikus pályán mozog, magas GDP rátával, magas népsűrűség melletti lakosságszám növekedéssel. Ez a csoport tartalmazza a legfejlettebb térségeket.³

2. ábra: A négy fejlettségi klaszter területi megoszlása



- 1 – Fejlett, növekvő, sűrű
- 2 – Átlagos, növekvő, fiatalos
- 3 – Átlagos, stagnáló, előregedő
- 4 – Fejletlen, csökkenő, ritka

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> (készítette Hardi Tamás).

3 A klaszterközpontok a 2. Mellékletben találhatóak meg.

Amennyiben összevetjük a győri térség konkrét adatait a saját klaszterének a középértékeivel, mint klaszterközéppontokkal alapvető egyezéseket találunk, viszont néhány ponton komolyabb eltéréseket is megfigyelhetünk (5. táblázat). Egyértelműen látszik, hogy a megye a klaszter fejlettebb térségei közé tartozik, mindhárom GDP adat ezt támasztja alá. A másik sajátosság, hogy a népességvesztés nem olyan mértékű, mint a klaszter átlagánál, sőt inkább többletről beszélhetünk 10 év távlatában (+1,4%). Ennek a kisebb léptékű növekedésnek pedig az odavándorlás az oka, szemben a természetes szaporulattal, amely még a klaszterátlagnál is kedvezőtlenebb a megyében (-3,3 fő/1000 lakos).

5. táblázat: A magyar térségeket tömörítő klaszter és Győr-Moson-Sopron megye tulajdonságainak összehasonlítása

Kód	Változó neve	Fejletlen, csökkenő, ritka klaszter N=246	Győr és a megye adatai N=1
VPOP2011	Város népessége	94 014	131 267
VPOPCH01_11	A város népességének változása 10 év alatt	-3,7%	1,4%
N3POP08_10	NUTS 3 térség átlagos népessége	554 000	450 900
N3NPCH11	Természetes népesség változás - 1000 főre	-1,1	-3,2
N3MIG11	Nettó migráció - 1000 főre	-1,4	7,4
N3YOU12	Fiatalkorú függőségi ráta (0-14 / 15-64)	21,1	20,7%
N3OLD12	Időskorú függőségi ráta (65-x / 15-64)	22,7	22,8%
N3PPSINH09	Egy főre jutó PPS GDP aránya az EU27 átlagában	53,6%	69,4%
N3GDP07_10	Egy főre jutó GDP	8000	11 500
N3GDPCH	Egy főre jutó GDP változása 2000 és 2007-2010 között	192,1+	176,9%

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Vajon ezen osztályozás alapján is jelentkeznek a térségek közti fejlettségbeli eltérések korábban megismert földrajzi demarkációs vonalait? Az egyes fejlettségi klaszterek területi eloszlása milyen mintázatot követ? Mennyire markánsan mozognak együtt a földrajzi alapú és a gazdasági-társadalmi fejlettségbeli statisztikai térben realizálódó lehatárolások? Amennyiben a klasztereket és a földrajzi térségeket is rangsoroljuk, majd keresztábra elemzés segítségével vizsgáljuk a két csoportváltozó összefüggését, akkor az ellenőrző statisztikákból egyértelműen kiderül, hogy az egyes városklaszterek területi eloszlása nem egyenletes. Egyfajta lépcsőzetes struktúrába rendeződve haladunk a fejlett klaszter + északi és nyugati fekvéstől a fejletlen klaszter + keleti és déli fekvés irányába (6. táblázat).

6. táblázat A fejlettségi csoportok területi megoszlása

	Városcsoportok – 8 változó alapján – 4 csoport				Összes
	Fejlett, növekvő, sűrű	Átlagos, növekvő, fiatalos	Átlagos, stagnáló, előregedő	Fejletlen, csökkenő, ritka	
Nyugat-Európa	69,2%	59,7%	7,8%	0,4%	32,7%
Észak-Európa	8,3%	10,1%	6,0%		6,5%
Dél-Európa	3,0%	26,4%	36,4%	17,1%	24,6%
Közép-Európa	15,0%	2,4%	46,3%	56,5%	28,5%
Délkelet-Európa	4,5%	1,4%	3,6%	26,0%	7,7%

Khi-négyzet próba: 719,2; Sig: 0,000; Cramer's V: 0,459. A táblázat az oszlopszázalékokat jeleníti meg.

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

A nyugat-európai városoknak kétszer nagyobb az előfordulási valószínűsége az első, legfejlettebb klaszterben (mintaarányuk 32,7 százalék, klaszterarányuk viszont 69,2 százalék). A dél-európai városok a középső klaszterekben vannak felülreprezentálva. A közép-európai térség keleti felének térségei inkább az utolsó két klaszterben sűrűsödnek. A fejletlen csoportban kétszer nagyobb a bekerülési valószínűségük a mintaátlagukhoz képest (28,5%, szemben az 56,5%-os klaszteren belüli aránnyal). A délkelet-európai térségek mintaaaránya csak 8% körül mozog, de a legrosszabb helyzetű klaszterben 26 százalékos az előfordulási arányuk, ami több mint háromszor nagyobb bekerülési valószínűségekre utal. Összességében a klaszterek jól megragadják az európai léptékű területi egyenlőtlenségek gazdasági és demográfiai aspektusait, világosan elkülönülő fejlettségi zónák körvonalazódnak a nemzetállami keretek fölött. Az észak+nyugat versus keleti és az észak+nyugat versus délkeleti „lejtő”, vagy „lépcső” egyértelműen kirajzolódik akkor is, ha a GDP adatok mellett a népesedéssel, korszerkezettel, vándorlással, aktivitási rátával összefüggő társadalmi jellemzők is szerepet kaphatnak az értékelésben.

Összegzés

A vizsgált városok népességszámának adatai alapján fogalmazhatóak meg az első lényeges szerkezeti sajátosságok. A közepes- és nagyvárosok szintjén mozogva az európai átlag valahol a nyolcvan ezer fő körüli lakosságszám körül mozog (abban az esetben, ha nem vesszük alapul a néhány megacity kiugró értékének felfelé torzító hatásait). Gyakorlatilag a vizsgált városcsoport fele nem rendelkezik 80 ezer főnél több lakossal, 64%-uk nem nagyobb 100 ezer főnél, és 89%-uk pedig 200 ezer főnél. A magyar városok átlagmérete mindössze 4000 fővel kisebb az európai átlagnál. Győr a kb. 130 ezer fős népességével a

városhálózat felső negyedének alsó szegmensében helyezkedik el, valahol a 75%-os kumulált gyakorisági arány környékén. Tehát négy városból három biztosan kisebb Győrnél az adatbázisunkban szereplő középvárosok között.

A medián, a szórás és a szélső értékek adatai alapján fontos jellemző az 1181 nagyvárosi térség kiemelkedően heterogén összetétele is. Nagyon szélsőséges értékek között mozognak a gazdasági és a társadalmi fejlettségi indikátorok. A Győrhez hasonló méretű városok térségeinek statisztikai nem különböznek jelentősen a teljes városhálózat adataitól. Minden indikátornál a 100–150 ezer fő közötti városok NUTS 3-as szintű térségei a teljes európai városhálózathoz nagyon közeli értékekkel jellemezhetőek. A magyar térség esetében azonban ez az azonosság már nem figyelhető meg, szinte az összes indikátor a kedvezőtlenebb irányokba és tartományokba mozdul el.

A nyugati- és az északi nagyterületek régióinak demográfiai-társadalmi és gazdasági indikátorai alapvetően elkülönülnek a másik három földrajzi egység adataitól. Európa fejlettebb zónáinak adottságai minden szempontból kedvezőbbek, kivéve a korszerkezettel összefüggő sajátosságokat, ami a magas összesített függőségi rátában, az egyre zsugorodó aktív korú népességben ölt testet.

A GDP egy évtizednyi intervallumon mért változásával megragadható gazdasági fejlődés, és annak legfrissebb aktuális állapotával mért fejlettség kombinációja adta az alapját az első, egyszerűbb csoportosításnak. A kilenc lehetséges város csoport közül három meghatározó méretű emelkedett ki a városok több mint 60%-át tömörítve. A hazai városok a legnagyobb, az összes vizsgált város negyedét magába foglaló alacsony fejlettségű, de dinamikus növekedő térségek csoportjának a tagja. Győr-Moson-Sopron megye a többi megyéhez képesti kiugróbb GDP értékével (11500 euro), és a hazai viszonyok közepette mérsékeltebb 77 százalékpontos 10 éves növekedési rátájával ennek a fejlettségi csoportnak a felső harmadába tartozik, míg a többi megyénk a nagyon alacsony GDP érték miatt inkább az alsó harmadába. Ez a csoport gyakorlatilag Közép-Európa középső és keleti részeit, valamint Délkelet-Európa teljes egészét fogja össze (85% a két nagy régió összesített aránya).

Az országon belül megfigyelhető kisebb, vagy Győr kapcsán már markánsabb, belső regionális egyenlőtlenségek tompulnak az európai léptékű viszonyítási pontok használata során. Mindkét csoportosító eljárás során a teljes magyar középvárosi településhalmaz azonos klaszter tagjaként jelenik meg egy földrajzilag nagyobb homogén térség alkotóelemeként.

A gazdasági és társadalmi állapotokat együttesen kezelő klaszterelemzés során négy nagyobb méretű csoportra lehetett osztani a városhálózatot. Győr, illetve az összes többi vizsgált városunk megyei szintű térsége ebben az esetben is egyetlen klaszter tagja. A városok több mint ötödét tömörítő csoport megkülönböztető jegyei, hogy a fejletlen, alacsony gazdasági potenciál mellett kimondottan kedvezőtlen népesedési dinamikával rendelkeznek: évenkénti és 10 éves távlatban is komoly népességvesztés jellemzi ezeket a térségeket átlag alatti népsűrűség mellett.

A földrajzi demarkációs vonalak az összetett mutatórendszerre épülő csoportosításnál talán még markánsabban kirajzolódtak. Amennyiben a klasztereket és a földrajzi térségeket rangsoroljuk és keresztábra elemzés segítségével vizsgáljuk a két csoportváltozó összefüggését, az ellenőrző statisztikákból egyértelműen kiderül, hogy az egyes városklaszterek területi eloszlása nem egyenletes. Egyfajta lépcsőzetes struktúrába rendeződve haladunk a fejlett klaszter + északi és nyugati fekvéstől a fejletlen klaszter + keleti és déli fekvés irányába.

Mellékletek

1. melléklet: A vizsgálat leíró adatai és lehetséges függő változói

Települési szint			
Változó kódja	Változó neve	Mértékegység	Időpont
VPOP2001	Város népessége	fő	2001
VPOP2011	Város népessége	fő	2011
VPOPCH01_11	Népesség változása 10 év alatt	%	2001–2011
NUTS 3 szint			
Változó kódja	Változó neve	Mértékegység	Időpont
N3POP01	NUTS 3 átlagos népessége	fő	2001
N3POP08_10	NUTS 3 átlagos népessége	fő	2008–10
N3PDEN11	Népsűrűség	fő/km ²	2011
N3PCH11	Népesség változás (elsőző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
N3NPCH11	Természetes népesség változás (előző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
N3MIG11	Nettó migráció (előző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
N3DEP12	Teljes függőségi ráta (0–14+65–x / 15–64)	%	2012
N3YOU12	Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 / 15–64)	%	2012
N3OLD12	Időskorú függőségi ráta (65–x / 15–64)	%	2012
N3GDP00	Egy főre jutó GDP	EURO	2000
N3GDP07_10	Egy főre jutó GDP	EURO	2007–2010
N3PPSINH09	Egy főre jutó PPS GDP aránya az EU27 átlagában	%	2009
N3GDPCH	Egy főre jutó GDP változása 2000 és 2007–2010 között	%	2000–2010

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

2. melléklet: Az egyes klaszterek tulajdonságai, klaszterközéppontok (csoportátlagok), ANOVA elemzés

	1. számú	2. számú	4. számú	3. számú	Összes
Változók	Fejlett, növekvő, sűrű	Átlagos, növekvő, fiatalos	Átlagos elöregedő	Fejletlen, csökkenő, ritka	
Természetes népesség változás (előző évhez képest), fő/1000 lakos	5,7	2,7	-2,0	-1,1	,7
Egy főre jutó GDP változása 2000 és 2007–2010 között, %	122,6	126,7	124,9	192,1	131,7
Időskorú függőségi ráta (65-x / 15–64), %	20,6	26,1	32,5	22,7	27,0
Népesség változás (elszívó évhez képest), fő/1000 lakos	10,8	4,8	,7	-2,6	2,6
Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 / 15–64), %	26,2	26,5	20,9	21,1	23,4
Egy főre jutó GDP – 2007–2010 (euro)	38 000	26 600	27 100	8 000	25 000
Egy főre jutó PPS arányos GDP, EU27=100%	140,0	99,6	103,4	53,6	96,6
Népsűrűség, fő/km ²	2 127	320	281	103	270
Teljes függőségi ráta (0–14+65-x / 15–64), %	48,5	52,7	53,4	43,7	51,1
Város népességének változása 10 év alatt, %	5,7	5,7	1,1	-3,7	2,3
Nettó migráció (előző évhez képest), fő/1000 lakos	6,8	1,8	1,9	-1,4	1,2
Város népessége	127 747	75 770	73 581	94 014	81 017
NUTS 3 átlagos népessége, ezer fő	850,9	750,7	312,6	554,0	530,9
Klaszter mérete	133 (12%)	424 (37%)	335 (29%)	246 (22%)	1138/100%

ANOVA elemzés, csak a szignifikáns csoportátlag eltérések vannak feltüntetve, az Eta értékek 0,308 és 0,754 között mozognak. A változók az asszociációs mérőszám (kapcsolat ereje) alapján vannak rendezve csökkenő sorrendben.

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Városhálózat-fejlesztési koncepciók az Európai Unióban

PINTÉR TIBOR

KULCSSZAVAK: policentrizmus, területi tervezés, települési szerkezet, hálózatok

ABSZTRAKT: A policentrikus városhálózatok kialakítása meghatározó szerepet tölt be az Európai Unió fejlesztési dokumentumaiban. A többközpontú fenntartható integrált városi hálózatok elképzelése egyre erőteljesebben kristályosodik ki a közösségi területpolitikai dokumentumok evolúciójában. A területi politika tervezési intézményei és a kutatói szféra is pozitív jövőképként tekint a policentrikus elképzelésekre. Ezek jelenthetik a későbbi városi hálózatok előfutárait. A közösségi dokumentumok és a közösségi források hatására a nemzetállamok kormányai, valamint a helyi önkormányzatok támogatják a települési hálózatok fejlesztését. A jelenkor elképzeléseit azonban számos jövőbeni vita is követheti, abból fakadóan, hogy a kérdéskör összetett és problematikus elemeket is magában hord.

Bevezetés

Az Európai Unió döntéshozatalában és fejlesztési politikájában a városhálózatok kiemelt helyzetben vannak, a városok és régiók együttes kezelése meghatározó szerepet tölt be. A már 28 tagállamot számláló közösségben más-más mintákat fedezhetünk föl a településszerkezeteket vizsgálva.

A policentrizmus és a városok hálózatossodása, pontosabban a jobbra azonos hierarchiaszinten megfigyelhető városi hálózatok kialakulása fölkelte az uniós aktorok, jogalkotók figyelmét is, ez az oka annak, hogy az elmúlt 10–15 évben ebbe az irányba mozdult el a regionális politika figyelme. Ennek a hangsúlyváltásnak a lényege, hogy a régiók mint szubnacionális, több esetben nemzethatárokat átlépő területi entitások mellett vagy azok kárára megjelent a politikai/jogi dokumentumokban a városi térség fogalma is. Ennek egyik legfontosabb oka az volt, hogy a közgazdaságtudományi vizsgálatokból levont következtetések egyértelműen ezeket a tereket nevezték meg a gazdasági növekedés motorjaiként.

A tanulmányban éppen ezért a gazdasági növekedésben kulcsszerepet betöltő városok, városhálózatok kerülnek előtérbe. Az EU tagállami példáiban keleti és nyugati, gazdasági-lag és politikailag meghatározó és kevésbé jelentős országok egyaránt helyet kaptak.

Városhálózat-fejlesztés és regionális politika kapcsolata az Európai Unióban

A városhálózat-fejlesztési koncepciókat az Európai Unióban különböző tervezési dokumentumokban dolgozták ki. Az 1990-es évek elejétől öt meghatározó dokumentum született, ezek részletesebb ismertetése olvasható a következőkben.

Az 1994-ben aláírt Aalborgi Charta kifejezetten a környezeti fenntarthatóságot helyezte előtérbe a városok tekintetében. A Charta három részéből az elsőben 14 területet jelöltek ki az aláírók, amelyekkel a fenntartható fejlődés feltételeit kívánták a felek megalapozni. Nemcsak a zöldebb és tisztább városok kialakítását tartották fontosnak, hanem a társadalmi feszültségek csökkentését, a konfliktusok megoldását is. Ezen kívül a helyi civileknek a városi döntéshozatalban elfoglalt szerepét is erősíteni kívánták, ilyen módon közelebb kerülve az önfenntartóbb városi koncepcióhoz (Charter of 1994).

Az Aalborgi Charta második részében az Európai fenntartható városok kampányát körvonalazták, amellyel összefüggésben kiemeljük, hogy a városi hálózatok kialakítását előmozdítandó a pozitív városi tapasztalatok kölcsönös megosztását indítványozták.

A Charta harmadik részében pedig meghatározták, hogy milyen kritériumoknak kell eleget tennie a helyi városfejlesztő akcióterveknek. A feltételek között szerepelt a nyilvános elfogadás, a problémák és a célok egyértelmű azonosítása, az elvégzendő feladatok prioritizálása, az alternatív forgatókönyvek megalkotása, a gazdaság és társadalom minden szektorának figyelembe vétele, olyan hosszabb távú tervek megalkotása, amelyek mérhető célokkal rendelkeznek (Barta 2009), a feladatok időbeli ütemezése és a felelőségek megosztása, a monitoringot és időközi jelentéseket előíró tervezés. Ezzel a napjainkban integrált városfejlesztésnek nevezett koncepció társadalmi támogatottságát kívánták elérni.

Az 1999-ben megfogalmazott ESDP-ben (European Spatial Development Perspective – Európai Területi Fejlesztési Jövőkép) a policentrikus térszerkezet iránti igény közvetlenül is megfogalmazódott. A fenntarthatóságnak itt már nem kizárólag a környezeti, hanem a társadalmi vetületei is előtérbe kerültek. A 2000 és 2006 közötti időszakra vonatkoztatva azt fogalmazták meg a dokumentum írói, hogy az adminisztratív határokon túlmenően is értelmezett funkcionális vonzaskörzetekben minél inkább törekedjenek a településhálózat policentrikussá tételére. Mindez szolgálta a város-vidék ellentét csökkentését, az endogén erőforrásokra alapozott innovációk előretörését, a minőségi környezet létrehozását és a szociális értelemben vett területi kiegyenlítődést (ESDP 1999).

A Lipcsei Charta a fenntartható európai városokról az Aalborgi Chartánál szélesebb összefüggésrendszerbe helyezte az európai várospolitikát. A városokkal szembeni követelményként fogalmazták meg, hogy a területi kohézió alapvető egységeként kell működnie. Ehhez a kontinens egészére kiterjedő hálózatként kell tekinteni a városokra. Mindehhez a városrégiók versenyképességének erősítését tűzték ki célként a következő esetleges intézkedésekkel (Leipzig Charter 2007):

- Magas minőségű épített környezet megteremtése.
- Az infrastrukturális hálózatok és az energiahatékonyság javítása.

- Az oktatási rendszerek és az innovatív kezdeményezések megerősítése.
- A leszakadó területek fizikai és társadalmi megújítása.
- A helyi gazdasági erők és a helyi munkaerőpiac megerősítése.
- A tömegközlekedési rendszerek intelligens fejlesztése.

A 2007-ben elfogadott Lipcsei Chartával szorosan összefügg a szintén 2007-ben elfogadott Területi Agenda (területi menetrend), amely minden addiginál komplexebben értékelte a térszerkezeti sajátosságokat már az EU regionális politikájának szemszögéből. Ebben a dokumentumban is megjelenik – ahogyan már a korábbi ESDP-ben is – a többközpontú (idegen szóval élve policentrikus) településszerkezet megalkotásának igénye az európai kontinensen (Territorial Agenda 2007).

A policentrizmus kifejezés arra utal, hogy egy adott területi entitásban a túlzottan erőteljes központ szerepét gyengíteni, szerencsésebb esetben ellensúlyozni szükséges, többközpontú térszerkezet kialakítása a cél. Egy ilyen kívánatos állapot létrehozására a dekoncentráció helyett a decentralizáció a megfelelő módszer. Az előbbi koncepció ugyanis csak látszólagos – főleg a központtól való anyagi függőségben rekedt – „funkció- és tevékenységeosztást” jelent, utóbbi viszont ténylegest. A globalizáció pedig a változások ütemének gyorsulásával jár, ebben a környezetben az önálló döntésekre képes területek lehetnek képesek a tartós túlélésre (Faragó 2006).

A többközpontú, kiegyensúlyozott településszerkezet kialakításában nagy jelentőséget tulajdonítottak a dokumentum megfogalmazói a hálózatok kiépítésének. Ezek a hálózatok a közlekedési és infokommunikációs szférát, valamint a kutatóintézeteket és egyetemeket is magukba foglalják az elképzelések szerint. A versenyképesség fokozása érdekében a gazdasági növekedés hajtóerői – azaz a nagyvárosi terek – számára több fejlesztési lehetőséget és forrást helyeztek kilátásba uniós szinten, emellett pedig a helyi civil erők és önkormányzatok számára is nagyobb mozgásteret biztosítottak volna. Fontos továbbá megjegyezni, hogy a városoknak mint pontszerű entitásoknak az értelmezése helyett sokkal kívánatosabbnak tartották a városok és régióik egymástól elválaszthatatlan vizsgálatát, értelmezését. Ezeket funkcionális városrégióknak nevezték. Mindemellett a környezeti, ökológiai és társadalmi válsághelyzetekre való rugalmasabb reagálást és a történelmi-kulturális örökség erőteljesebb védelmét is elérendő célként határozták meg.

A 2020-ig szóló európai uniós Területi Agenda az Európa 2020 stratégiával szorosan összefüggő dokumentum. A 2007 óta tartó globális gazdasági és egyesek szerint társadalmi válság, valamint az egyre nyilvánvalóbbá váló gyors ütemű klímaváltozás, ezek mellett az európai kontinens versenyképességének csökkenése óvatosabb célkitűzésekre, de komplexebb nézőpontrendszer alkalmazására sarkallta a legújabb területi menetrend megfogalmazóit. 2020-ig terjedően hat prioritást fogalmaztak meg az európai térszerkezet befolyásolása szempontjából (Territorial Agenda, 2020):

- A policentrikus és kiegyensúlyozott településszerkezet kialakítása.
- A nagyvárosi és a vidéki terek számára is elfogadható integrált fejlesztési perspektíva.
- A belső és külső határokon átnyúló, régiók és nemzetek közötti kapcsolatok, hálózatok erősítése.
- A helyi, főleg emberi erőforrásokon alapuló gazdaság fejlesztése.
- A területi összeköttetés javítása az egyének, a közösségek és vállalkozások érdekében.
- A régiók ökológiai, táji és kulturális értékeinek kezelése és összekapcsolása.

A prioritások megvalósulását segítő az Európai Unió intézményeinek és a tagállamok, régiók vezetőinek is törekednie kell az együttműködési hálózatok kialakítására. Mindehhez elengedhetetlennek tartják a dokumentum megfogalmazói a közösségi szinten egységes indikátorrendszerek kialakítását, melyek segítséget nyújthatnak a kérélt területi tervek megalkotásához.

Az úgynevezett policentrikus városrégiók (PUR – Polycentric Urban Region) megteremtése egyre erőteljesebben jelenik meg a területi politika célkitűzéseiben. A fogalom definícióját Fleischer Tamás 2009-ben megjelent tanulmányában találjuk Parr 2003-as írására hivatkozva (Fleischer 2009; Parr 2003). Ezek alapján a policentrikus városrégiók legfontosabb tulajdonságai a következők: egymástól elkülönült városok hálózata; nem jellemzője a folyamatos metropolisz-szövet; olyan térbeli sűrűsödés, amely elkülönül közvetlen környezetétől; a hálózat tagjai közötti viszony nem hierarchikus; erős és kölcsönös kapcsolat van a hálózat tagjai között; a hálózat egyes centrumai specializálódnak, sajátos profiljuk alakul ki az együttműködésben. A policentrikus várostérség nem keverhető össze a többpólusú városi térséggel, a belső struktúra nélküli homogén térséggel, a centralizált régióval, az egyes városrégiókkal sem. Azért volt fontos a policentrikus térség definiálása, mert a tagállami példákban látni fogjuk, hogy PUR-definíciótól eltérő, egyéb említett városhálózat-fejlesztési elképzelések is születtek. Ezek egy állam egyetlen – jellemzően fővárosi – központjának funkcionális vezető szerepét kívánják csökkenteni a többi, regionális jelentőségű központ javára a decentralizáció segítségével.

Az ESPON kutatási projektjei közül a Secondary Growth Poles and Territorial Development in Europe: Performance, Policies and Prospects (SGPTD 2012) foglalkozik az egyes európai országok várospolitikai koncepcióival, kifejezetten a másodlagos növekedési pólusokkal (second tier cities) és a városhálózatokkal. A Demographic and Migratory Flows Affecting European Regions and Cities című projekt (DEMIFER 2010) az európai régiók és városok demográfiai, migrációs folyamatait dolgozza föl, a Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe: Evidence Based Strategic Options projekt (POLYCE 2012) a funkcionálisan integrált térbeli-társadalmi egységeket veszi számba európai példákat említve. Az európai nemzetállami koncepciókról alkotott kép összeállításában nagy szerepet kaptak a fentebb említett kutatási projektek jelentései.

Nemzetállami tapasztalatok, koncepciók

Az Európai Unió országaiban különböző – történelmi örökségen alapuló – térszerkezeti adottságokkal szembesül a területi politika (Gertheis et al. 2010). A szakmai konszenzus, a világgazdasági folyamatok és az Európai Unió fentebb említett dokumentumai, területpolitikai irányai azonban minden tagországban életre hívták a városhálózatok fejlesztésével foglalkozó politikákat. Jellemző célkitűzése ezeknek az intézkedéseknek, hogy egy kiegyensúlyozottabb térszerkezetet kívánnak megteremteni, ellensúlyozva ezzel a jellemzően főváros-központú területi struktúrát.

Bulgária

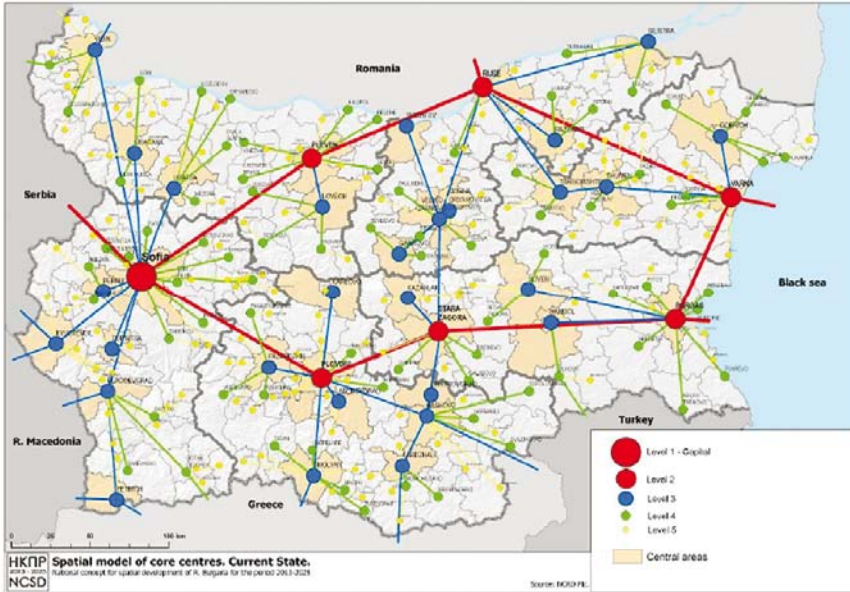
Bulgária az Európai Unió gazdasági szempontból vége periférikus országa, amelynek térszerkezete is a válság jeleit mutatja. Az országnak egy igen meghatározó – az európai kontinensen ritkaságnak nem számító – kihívással kell szembeesülnie, azzal hogy erőteljesen fogy a népessége, az egyre csökkenő számú lakosság pedig a nagyobb városokba, főleg a fővárosba, Szófiába összpontosul. Az ország további hat, százezer főnél nagyobb lélekszámú települése (Plovdiv, Várna, Burgasz, Rusze, Sztara Zagora, Pleven) szintén vonzza a vidékről kiáramló népességet, Szófia valódi ellenpólusa hosszabb távon azonban csak Várna, Burgasz és Plovdiv lehet. Monocentrikus az ország jelenlegi térszerkezete, amelynek megváltoztatásában nem segít a centralizált unitárius államberendezkedés sem (Ilieva – Iliev 2010).

Annak ellenére, hogy a policentrikus szerkezet kialakítására kellene fordítani az erőforrások jelentős részét, az eredeti tervek szerint 2014 és 2020 között 36 kiválasztott város is szerepelt a városfejlesztési és városregenerációs tervek célkeresztjében, ez a források elaprózódását jelenti. Az is fokozta a problémákat, hogy a fejlesztési koncepciók szigorúan a településhatároknál húzták meg a várospolitikai által felkarolandó régiók határait, ezért nem tudták a funkcionális városrégiókat megfelelően fejleszteni, hiszen már a definiálásnál problémákba ütköztek. Éppen ezért a 2012-ben publikált nemzeti regionális fejlesztési stratégia (National Regional Development Strategy – NRDS 2012–2022) már hat funkcionális városrégió kialakítását, megerősítését tűzte ki célként.

Ebben már a közlekedési hálózatok mentén kívánják kialakítani Bulgária fejlődési tengelyeit. Az ország legfontosabb nemzetközi jelentőségű tengelye a Dragoman–Szófia–Plovdiv–Szilengrad útvonal, míg a Plovdivot Burgasszal összekötő ér nemzeti jelentőségű, emellett a Dimitrovgrad felé vezető nemzetközi útvonal szintén meghatározó, amelyet három észak–déli párhuzamos útvonal keresztesz. A National Concept for Spatial Development (NCS) elnevezésű dokumentum 2013 és 2025 közötti időszakra vonatkozóan határozza meg a területi fejlődést az országban. Ennek kiemelt célkitűzése, hogy a monocentrikus településszerkezetet policentrikussá változtassa. Négy lehetséges forgatókönyv szerint képzeli el a jövőbeni fejlődési lehetőségeket, ezek közül azonban a legvalószínűbbnek a monocentrikus szerkezet bebetonozódása tűnik. A hat NUTS 3-as szintű fejlesztési régió harmonikus fejlődéséhez 5 települési szintet különít el a terv, amelynek az első szintjén a MEGA besorolásban Szófia előrelépését szeretnék elérni, míg a második szinten a hat, százezernél nagyobb lélekszámú település gazdasági felemelését tűzték ki célként. Emellett a klasszikus centrum-periféria viszonyokat szüntetnék meg. A centrum-periféria viszony alatt a folyamatosan leszakadó belső területek és a fejlődést mutató főváros, valamint a szintén prosperáló tengerparti városok közti jövedelmi különbségek fennállását értik.

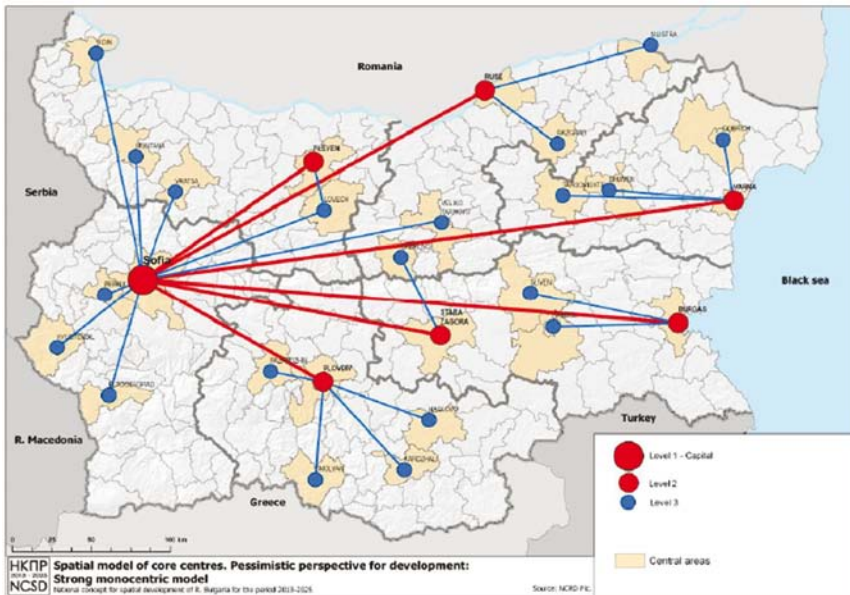
Bulgária jelenlegi térbeli szerkezetét szimbolizálja az 1. ábra. Jól látható, hogy az ország nyugati részén elhelyezkedő Szófia domináns funkcionális centruma egyfajta erőforrás-elszívó szerepet játszik a területi szerkezetben. Amennyiben a területi politikának sikerülne a kisebb piros pontokkal feltüntetett városokat, Plevent, Ruszét, Várnát, Burgaszt, Sztara Zagorát és Plovdivot megerősíteni, akkor kiegyensúlyozottabb területi szerkezettel rendelkezhetne a balkáni ország.

1. ábra: Bulgária városhálózatának jelenlegi állapota



Forrás: NCSD 35.

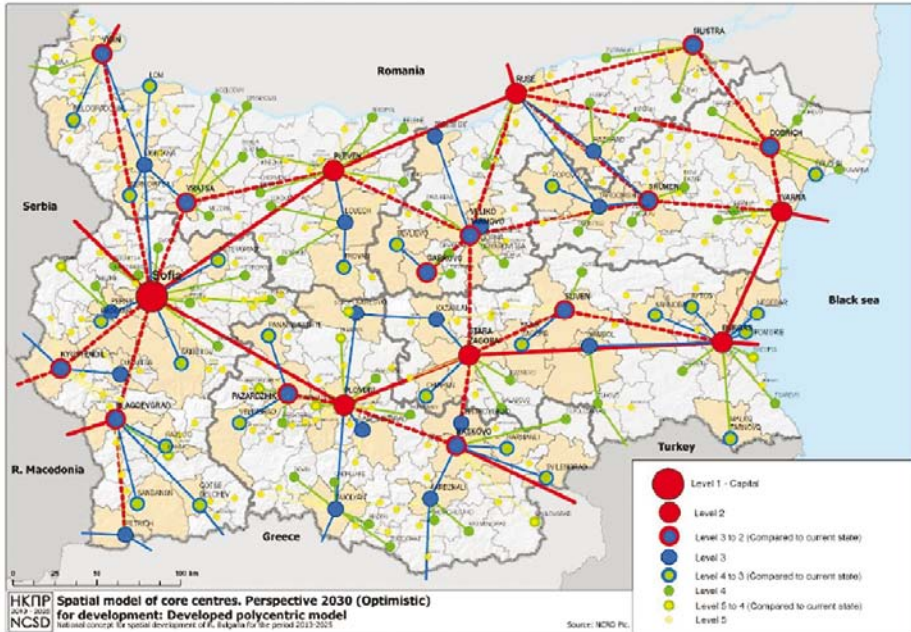
2. ábra: Pesszimista modell, a jelenbeli térszerkezet-változási trendek folytatódása Bulgáriában



Forrás: NCSD 36.

A második ábra azt a térszerkezeti változást mutatja be, amely akkor következnek be, ha minden társadalmi-gazdasági folyamat a mostani trendeknek megfelelően zajlik tovább. Azért nevezik ezt pesszimista kimenetnek, mert sokkal erőteljesebb centrumként működne a főváros, ezáltal erősödne a monocentrizmus. Amennyiben erőteljes politikai beavatkozások nélkül telnek el a következő évek, akkor várhatóan ilyen térbeli tagozódása lesz Bulgáriának (2. ábra).

3. ábra: Optimista modell, sikeres területi politikai beavatkozás utáni Bulgária



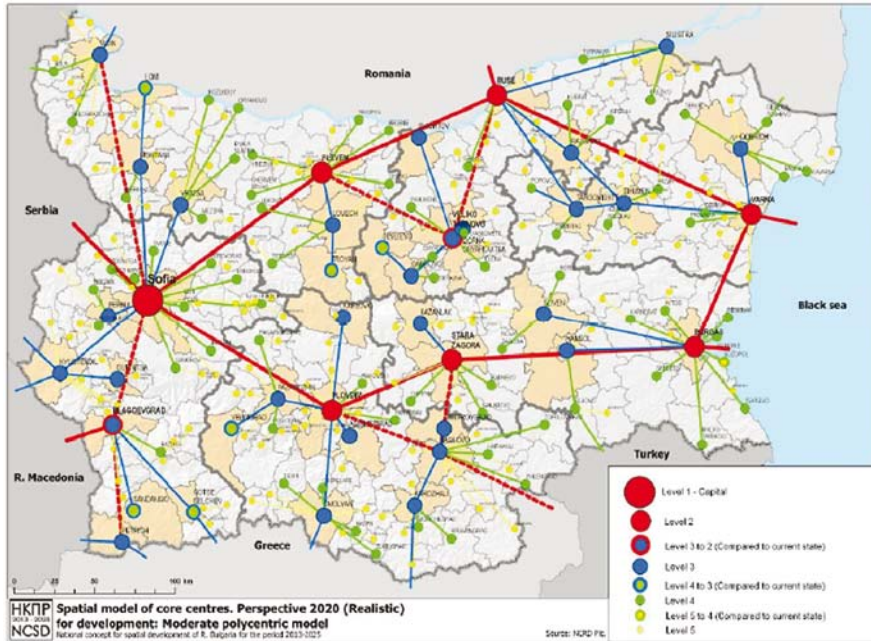
Forrás: NCSД 38.

A harmadik ábra a sikeres bolgár területfejlesztési politikai beavatkozások megvalósulása után létrejövő területi szerkezetet illusztrálja. Ahogyan látható, az ország középső és északkeleti nagyvárosainak megerősítése is benne foglaltatik ebben a koncepcióban, ilyen módon kiegyenlítve a különbségeket.

A 4. ábra a mérsékelt policentrikus modell megvalósulásával 2020-ra létrejövő területi struktúrát mutatja meg. Ebből az látható, hogy az ország jelenlegi szerkezetében a másodlagos növekedési pontok szerepét kívánják megkissé megerősíteni.

A különböző forgatókönyvek elméleti modellek felhasználásával készültek el, ezek a modellek pedig adott feltételek és feltételezések között működnek. A térszerkezet kiegyensúlyozódását a gazdasági növekedés forrásainak kiegyenlített kihasználásával kívánják elérni Bulgáriában ezen intézkedésekkel:

4. ábra: Mérsékelt policentrikus modell megvalósítása utáni bolgár városhálózat



Forrás: NCSO 39.

- Közlekedési hálózatok építése, fejlesztése – elmaradt területek feltárása.
- FDI beáramlás erősítése, szétterítése.
- Természeti erőforrások erőteljesebb kihasználása.
- Geopolitikai pozíció adta lehetőségek kihasználása.
- Humán erőforrás állapotának javítása intézményesített képzéssel.

A fejlesztési elképzelések egyik legfontosabb hiányossága, hogy az infrastrukturális befektetések túlsúlyban vannak, a társadalmi tőke potenciálja pedig nem jelenik meg a dokumentumokban.

A bolgár területfejlesztési dokumentum kifejezetten fontosnak tartja a másodlagos növekedési pólusok közötti hálózatépítést, amelyhez kapcsoltan teendőket is megnevez (NRDS, 106.):

- Az említett városok közti funkcionális, civil kezdeményezések által támogatott hálózatok építése.
- Az életminőség figyelembe vétele a fejlesztési tervek megfogalmazásakor.
- A humán erőforrás fejlesztése az alternatív foglalkoztatási módok előretörésének segítésére.
- A társadalombiztosítási és egészségügyi rendszer kiépítése.
- Kommunikációs és szállítási infrastruktúra kiépítése.
- A természeti és kulturális értékek megőrzése, felértékelődésük hasznosítása.

Az átlátható tervek ellenére csak részleges eredményeket tudunk kiemelni a városfejlesztés szempontjából, ezek azonban távol állnak a funkcionális városregió-értelmezés és a hálózatfejlesztés elképzeléseitől.

Lengyelország

Lengyelország területi szerkezetének lényeges tulajdonsága, hogy egyenlőtlenül oszlik el a GDP-növekedés és a népességnövekedés, a nagyvárosi területeken kívül jelentős és tartósan magas szinten áll a munkanélküliségi ráta, a periférikus térségekből hagyományosan nagy a kivándorlás, zsugorodik és öregszik a munkaképes korú lakosság. Sok esetben hiányos az alapvető városi infrastruktúra, töredezett a területi kormányzás rendszere, a szuburbán területek jellemzője a területi túlterjeszkedés, az ezzel járó környezeti terhelés (Fiedorowicz – Fiedorowicz 2006).

Varsón kívül további kilenc város¹ lakossága haladja meg a háromezernél többet, ezek közül a legnagyobb városrégióval Katowice rendelkezik. Ezek a városok főleg Varsótól nyugatra, délnyugatra helyezkednek el, a fővárostól keletre csak Lublin található. A regionális fejlődést szolgáló nemzeti stratégia „The National Strategy for Regional Development – NSRD 2010–2020”, valamint a „National Spatial Development Concept – NSDC 2030” a lengyel területi fejlődést meghatározó két jelentős politikai dokumentum. A 2010 és 2020 közötti időszakot felölelő stratégia egyik kiemelt célja a nagyvárosi régiók megerősítése a regionális központokban, mindemellett pedig a főváros európai metropolisszá emelése. A jelentős városok revitalizálásával, a társadalmi-gazdasági funkciók megőrzésével, gyarapításával kívánják fejlődést elérni.

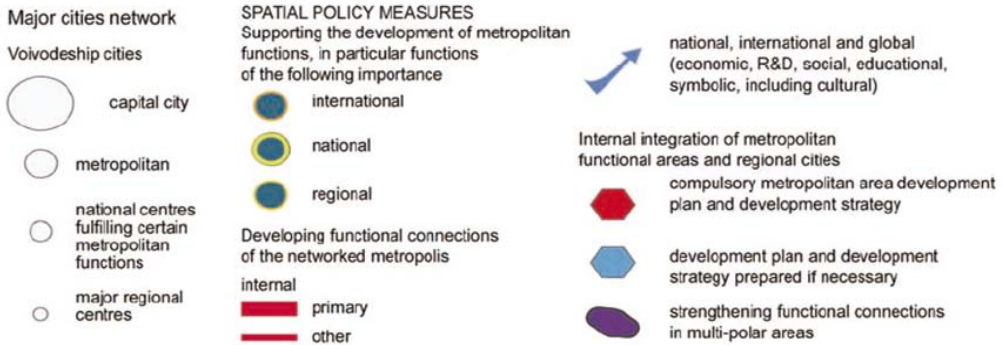
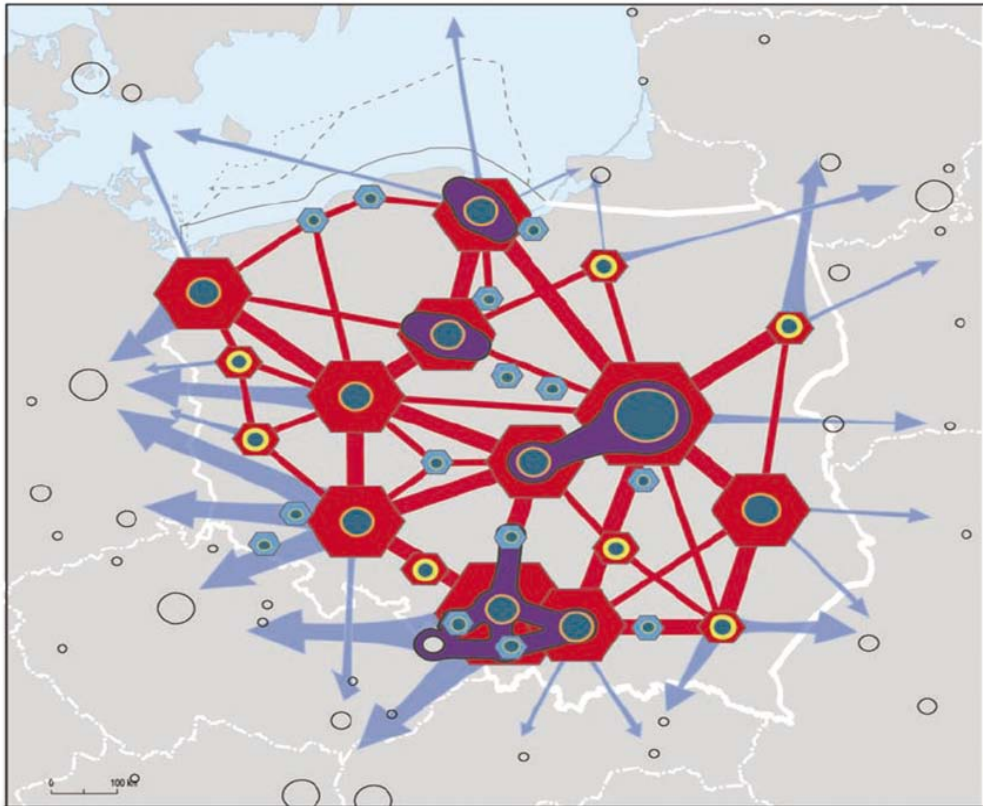
Mindkét terv kiemelten kezeli, hogy a politikai rendszerváltást követően a hagyományos öngazgatási rendszer alapelemei ismét megjelentek a területi rendszerben, mindez szerepet játszott abban, hogy diverzifikálni lehetett az ország termelési szerkezetét, ilyen módon ellenállóbbá vált az ország a 2000-es évek végének válságával szemben. A városi hálózat alapvető elemeinek együttműködése csak burkolt célként jelenik meg a dokumentumokban, az integrált fenntarthatóság követelménye szintén szerepel benne, valamint elengedhetetlennek gondolták a területi tervezés szakemberei a lengyel közlekedési hálózatnak a modernizálását, annak a nemzetközi vérkeringésbe való bekapcsolását.

Az 5. ábra szemlélteti azt, hogy a lengyel nagyvárosok hogyan helyezkednek el az országban, valamint jelzi a valós vagy esetleges külföldi gazdasági kapcsolatfölvétel irányát is. Lublin a többi városhoz képest lényegesen kisebb fejlődési potenciállal rendelkezik, míg Felső-Szilézia, amely a szlovák és cseh határ mentén helyezkedik el, a Parr-féle policentrikus térszerkezet tulajdonságait veszi föl.

Lengyelország egyik meghatározó része a sziléziai iparvidék, amelynek kiemelkedő városa Katowice. A város tágabban értelmezett régiója több mint 2,5 millió lakost olvaszt magába, a sziléziai vajdaság lakossága – amely adminisztratív, de nem funkcionális régióként értelmezhető – 4,5 millió főt tesz ki. Az ESPON SGPTD-projektje sikertörténetként kezeli Katowice városrégiójának fejlesztését. A tízedik legnagyobb lengyel város a szén- és acélipar válsága miatt az 1980-as évek végétől lefelé tartó pályára állt. A szakképzett lakosság elvándorolt, a társadalmilag leszakadó területek száma gyarapodott, a termelékenység nem tudott elmozdulni a nyugatihoz képest addig is alacsonyabb szintről. A városrégió nem tudta kihasználni

1 Lodz, Krakkó, Wrocław, Poznan, Gdansk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice.

5. ábra: Lengyelország térszerkezete, nagyvárosai



Forrás: NSDC 33.

a térség kedvező adottságait sem: a kiváló közlekedési rendszert, a sok műszaki egyetemet, az ország második legjelentősebb kutatói potenciálját, a jó kulturális adottságokat és a kiváló egészségügyi rendszert.

A városregió – és a policentrikus városhálózat követelményeinek megfelelő Felső-Szilézia – részben sikeres felemelkedését eredményező fejlesztési próbálkozásnak az alapját egy intézményi reform is támogatta, méghozzá az, hogy 1999 óta a 16 lengyel vajdaságnak van választott regionális közgyűlése is, amely decentralizáltabb területpolitikát eredményezett az országban, és Sziléziában is. Az intézményi reformok hatására a sziléziai városok közös vasút-modernizálási programba kezdtek, szállítási szövetséget hoztak létre az alkuerejük megnövelésére, jelentős oktatáspolitikai kiadásokkal nagy hangsúlyt helyeztek a szakképzett munkaerő tömeges képzésére, mindez azt eredményezte, hogy új iparágak jelentek meg a régi infrastruktúrát és társadalmi miliőt kihasználva. Ma már autópári, elektronikai, információ-technológiai, élelmiszeripari, gépipari, pénzügyi szolgáltatási centrumként tekintünk Katowice-re és környékére, a kohászat és fémipar igen sokat veszített jelentőségéből (SGPDT 2012).

A lengyel városhálózat egészének együttműködését, együttes egészként való kezelésének igényét is megfogalmazza a 2030-ig terjedő nemzeti területfejlesztési koncepció, ennek ellenére mindössze a közlekedési hálózatok fejlesztésében volt és van előrelépés a kelet-európai országban, a gazdasági-társadalmi funkciókra alapozott együttműködő szövet kialakulása még várat magára. 2030-ra a következő csomópontokat vizionálja az NSDC Lengyelország településhálózatára:

- A legnagyobb népességű városok közötti funkcionális hálózatok megerősítése, ezen kívül a felső-sziléziai agglomeráció megerősítése.
- A vajdaságok központjainak megerősítése, mindenekelőtt a nagyvárosi funkciók meghonosításával.

A Gdansk-Sopot-Gdynia „háromváros”² koncepció és Szczecin városregiójának fejlesztése a szakirodalom szerint pozitív példaként szolgál az urbánus területek felemelését vizsgálva. A Balti-tenger partján fekvő három város együttműködése pozitív perspektívát kínál, mert koncentrálnak a tagvárosok a magasan képzett, rugalmas munkaerőt, a vízi és szárazföldi infrastruktúrát sokszínűen tudják hasznosítani, már közös városi tömegközlekedési jegyrendszert fejlesztettek ki, valamint példaként szolgálnak a többi város együttműködése számára is. Hátránya azonban az együttműködésnek, hogy többféle nagyvárosi szövetség, formáció is fedi egymást, nem kiérlelt a városfejlesztési intézményrendszer és hiányzik az együttműködés kultúrája a városvezetésben (Meijers – Hollander – Hoogerbrugge 2012b).

Románia

Románia térszerkezetét első ránézésre policentrikusnak mondhatjuk, mert 7 regionális centrum is 300.000-nél több lakossal rendelkezik, Bukarest a K+F ráfordítások tekintetében jelentős részarányal rendelkezik, de az egy főre jutó jövedelmi adatokat figyelembe véve már nem beszélhetünk a főváros dominanciájáról. A nemzeti fejlesztési tervek közül a területi tervezés stratégiai dokumentuma³ 2030-ig fogalmaz meg célkitűzéseket az ország területének fejlesztésére.

2 Gdansk-Sopot-Gdynia Tricity angol megnevezésből.

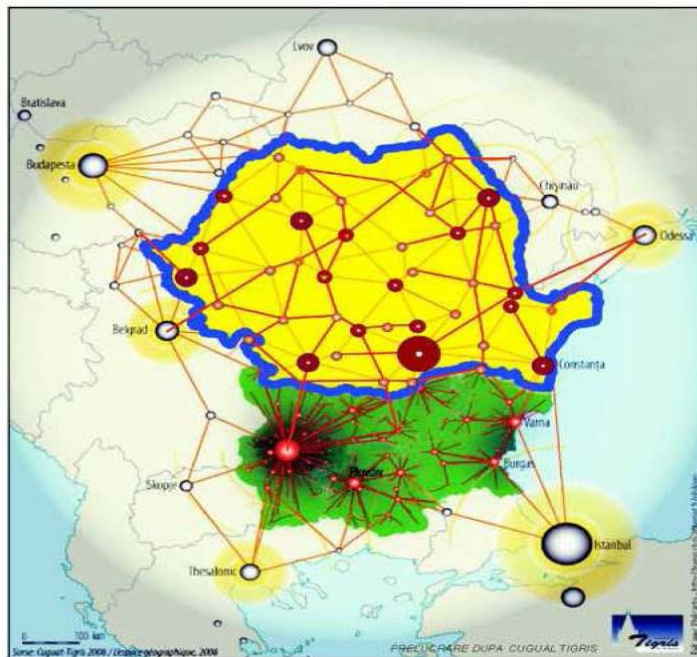
3 Strategic Concept of Territorial Development – SCTD 2030.

tésére vonatkozóan. Az egyik domináns prioritása a dokumentumnak, hogy 7 növekedési pólust hozzon létre a Bukaresten kívüli nagyvárosok támogatásával, ezek a városok a következők: Iasi, Konstanca, Ploiesti, Craiova, Temesvár, Kolozsvár és Brassó.

Mindegyik város közös jellemzője, hogy a politikai rendszerváltás erőteljes gazdasági visszaeséssel is párosult, valamint az ipari szerkezetváltás igénye is fölmerült, mindez pedig erőteljes társadalmi polarizációhoz és hihetetlen mértékű környezetszennyezéshez és környezetterheléshez is vezetett (Grigorescu et al. 2012).

Vannak politikai próbálkozások, amelyek a ma is centralizált és unitárius Romániát egy decentralizáltabb országgá kívánják változtatni. A világgazdaság és Románia gyenge teljesítménye azonban nem erre a célra koncentrálnak az erőforrásokat, ráadásul a civil társadalom részvétele sem erőteljes a politikai döntéshozatalban (Ianos et al. 2012).

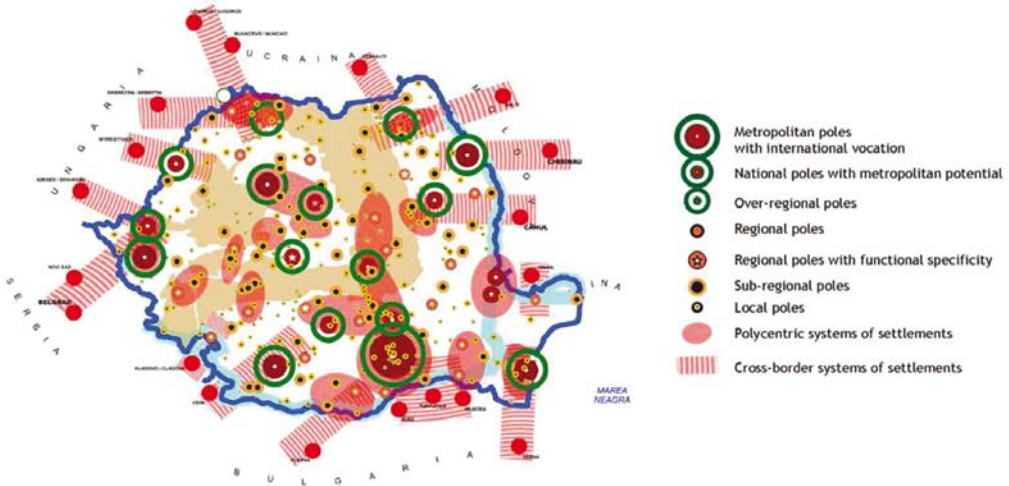
6. ábra: Románia térbeli fejlődésének releváns makroregionális környezete



Forrás: SCTD 23.

A 6. ábra Bulgáriával igen erőteljes társadalmi-politikai-gazdasági kapcsolatokat vizionál, ezek mellett pedig Budapest, Odessza, Thesszaloniki, Isztambul, valamint Belgrád és Kisinyov fontos külgazdasági partnervárosként vannak feltüntetve a dokumentumban.

7. ábra: Románia nagyvárosi terei, policentrikus hálózatai, valamint a nemzetközi kapcsolatok



Forrás: SCTD, 25.

A 7. ábra arra hívja föl figyelmünket, hogy Bukarest környékén észak–déli és kelet–nyugati irányban is rendkívül nagy kiterjedésben található policentrikus hálózatok, ettől különváltva azonban csak Kolozsvár környékén helyezkedik el jelentős, többközpontú tömörülés. Temesvár és Arad viszonylagos közelségük ellenére inkább külön utakon járnak nemzetközi kapcsolataikat építve, ennek a későbbi példánknál lesz jelentősége.

A nemzeti várospolitikai prioritásai a következő pontokban foglalhatók össze a Bukaresten kívüli 7 legnagyobb településre vonatkoztatva (SCTD 2008):

- A városok területi túlterjedését meg kell gátolni.
- Fenntartható, versenyképes és területi kohézióval bíró városokat és várostérségeket kell megalkotni.
- A lakás- és ingatlanhelyzet áldatlan állapotainak kell változtatni.
- A lakosság kockázati kitettségét csökkenteni kell a műszaki és természetes veszélyekkel szemben (itt a vegyipar, energiatermelés és a lepusztuló természetes felszín elleni védelem erősítése meghatározó).

A területpolitikai célkitűzésekből látható, hogy realista képet festettek a romániai helyzetről, nem szabad azonban arról sem megfeledkeznünk, hogy bizonyos infrastrukturális fejlesztésekkel és városképrendezéssel jelentős eredményeket értek el Romániában, amely a kereskedelem, a turizmus és a külföldi működőtőke beáramlása szempontjából a jövőben fejlődést hozhat. A belső, emberi erőforrások megerősítésével lehet viszont hosszabb távon kiegyenlített társadalmi-gazdaságifejlődést elérni, ebben viszont kevés pozitív példát találunk keleti, délkeleti szomszédunk. Policentrikus városhálózati együttműködésre nehéz példát mondani, egyes városok és régiók fejlesztése azonban megemlíthető.

Az ESPON SGPTD projektje fölhívja a figyelmünket Temesvár esetére, mely fekvéséből adódóan az Olaszországból, Ausztriából, Németországból és Hollandiából Romániába

áramló tőke egyik fogadóvárosa volt. Emellett az ország nyugati régiójának növekedési motorjaként is szolgált. Két tényező miatt játszik vezető szerepet a többi nagyvárossal, bizonyos tekintetben a fővárossal szemben is: komplex oktatási és kulturális központ; fiatal, kozmopolita és képzett lakossággal rendelkezik. Temesvár városrégiójára Romániában először készült fejlesztési koncepció 2000-ben, amelyben az integrált fenntarthatóság követelményét fogalmazták meg a városfejlesztéssel szemben. A város mára Románia legmagasabb jövedelmű funkcionális városrégiójának magjává vált, amelyben a logisztikai iparág, az autóiipari beszállítók, energiaszolgáltatók, az élelmiszeripar, kozmetikai cikkek gyártása is otthonra leltek. A kedvező földrajzi fekvés és a jó minőségű úthálózat, valamint a regionális jelentőségű repülőtér mind a város sikerének alapját képezik, mindemellett a turizmus jelenti a legnagyobb bevételi forrást, mivel a város-rehabilitációs programmal sikerült vonzóvá tenni az idegenforgalom számára a települést, amelyet a vendéglátóhelyek magas színvonalú szolgáltatások nyújtásával támogatnak. Komoly akadályozó tényezőt jelent azonban az, hogy a szomszédos nagyobb településekkel – mindenekelőtt Araddal – nem alakult ki tartós együttműködés, mindez ezt jelenti, hogy klasszikus értelemben vett városhálózat nem veszi körbe Temesvárt. Tradicionális eleme a román várospolitikának, hogy a közeli nagyvárosok a központi támogatásokért folyó versenyben egymást riválisként és nem partnerként szemlélik, mindezt támogatja az ország centralizált berendezkedése is (Popescu 2011).

Olaszország

Olaszország területi szerkezete az olasz egyesítés óta küzd a társadalmi-gazdasági különbségekkel, amelyek az ország északi és déli része között húzódnak meg. A fejlettebb nagyvárosok döntően Rómától északra helyezkednek el, emellett a realizált gazdasági teljesítmény és a képzett munkaerő is ezen a területen koncentrálódik.

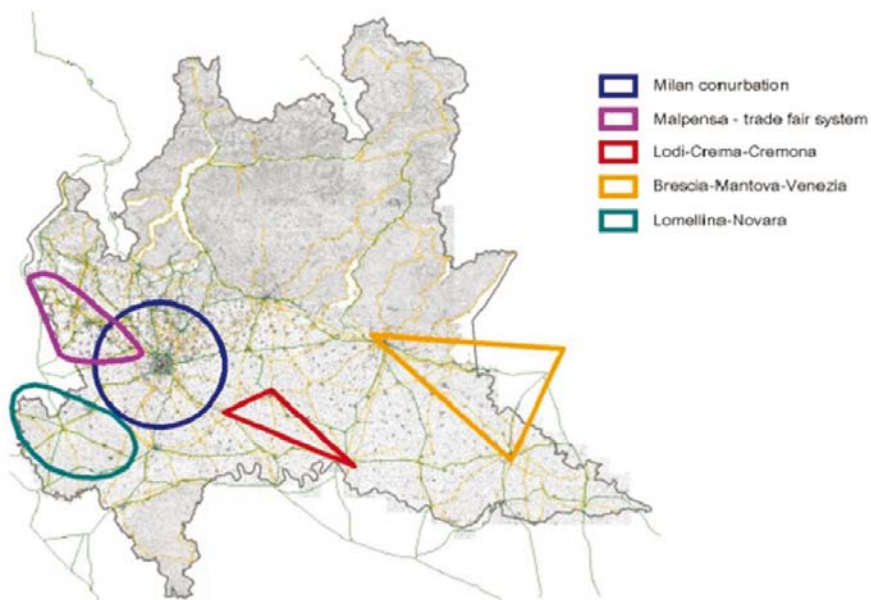
Olaszország alapvetően unitárius közigazgatási struktúrájú, de sok tekintetben mégis a regionalizált államok közé sorolhatjuk, nagyszámú szervezeti és intézményi reformot hajtott végre az utóbbi évtizedekben. Gyengíti a hatékonyságot, hogy instabilak a kormányok, nem hajtották végre szervezeten a decentralizációt (Rivolin 2012). A területfejlesztési programok túlburjánzottak, széttöredezettek és hiányzik a finanszírozási stabilitás is. Általános vonás, hogy túlzottan komplex célokat tűznek ki a területfejlesztési koncepciók, felülreprezentáltak a kisebb települések, egyszerre akár több száz települést is támogatnak, de a fővároson kívüli növekedési pólusok kimaradnak a célzott beavatkozások célkeresztjéből. A szociális fölzárkóztatás permanensen jelentősebb szerepet játszott, mint a versenyképesség fokozása, ez pedig azt eredményezte, hogy statikus és nem termelékeny gazdasági szerkezettel rendelkeznek az olasz városrégiók, mindezek mellett a kisvárosi maggal rendelkező csomóponti régiók sikeres helyi együttműködési gyakorlatokat alkottak meg (SGPTD 2012).

Az olasz nagyvárosok közötti kiforrott hálózatos együttműködésekre nem találunk példát, Torinó városának megújulása, sikeressé válása azonban példaként szolgálhat a

városrégiók fejlesztése szempontjából. A torinói modell sikerének a kulcsa, hogy megfelelően tudták integrálni a társadalmi, gazdaság, történelmi, kulturális és politikai dimenziók érdekeit. Az Olaszországba költöző migránsok jelentős része Torinóba özönlött, éppen ezért jelentős munkanélküliséggel kellett megküzdenie a városnak. Egy klasszikus fordista, ipari nagyvállalatra (Fiat) épülő, nem túlzottan diverzifikált gazdasági szerkezetű városból sikerült a helyi fejlesztéspolitikának egy innovatív, nemzetközi sűrűsödési ponttá tennie a funkcionális városrégiót, ahol javult az életminőség, az épített környezetet magas színvonalon rehabilitálták. A gasztronómiai értékekből kinőtte magát egy komplex szolgáltatói szféra, a hagyományos autóipari képességpotenciálra építve pedig új tudásintenzív klaszterek jelenhettek meg. A 2006-os téli olimpia megrendezése rövid távon csak javította a régió pozícióit, mára azonban az egyik legnagyobb adósságállományú olasz várossá vált (SGPTD 2012).

Milánó városrégiója a legnagyobb gazdasági erővel és lakossággal rendelkezik Olaszországban. A funkcionális városi körzet 1980 km²-es területet foglal magába, amelynek több mint 3,6 millió lakosa van. Milánó Olaszország legsikeresebben teljesítő területének, Lombardiának a központjaként igen erőteljes gazdasági növekedést mutatott egészen a máig ható gazdasági válságig. A növekedés azonban rendkívüli társadalmi különbségekhez és környezeti károkhoz vezetett, nem tudták a fenntarthatóság alapjaira helyezni a fejlesztési koncepciókat.

8. ábra: Milánó funkcionális városrégiója



Forrás: Meijers - Hollander - Hoogerbrugge 2012a. 9.

A Lombard Területfejlesztési Terv azonban korszerű módon egész Észak-Olaszországra kiterjeszti Milánó vonzaskörzetét, bekapcsolva azt több városhálózat-fejlesztési csoportba is. A milánói infrastruktúra terhelésének csökkentésére a Malpensa környéki logisztikai központot hozták létre, a várostól délkeletre elhelyezkedő városhármas, Lodi–Crema–Cremona egy biotechnológiai klasztert alkot, amely ellátja a várost jó minőségű alapanyaggal, élelmiszerrel. A Lomellina–Novara városrégió a Genova és Rotterdam közötti gyorsvasút mentén a magas minőségű munkahelyek ellenpólusaként szolgálna a terv készítői szerint, míg a Brescia–Mantova–Vence hármas – mely közül utóbbi jócskán kívül esik Milánó közvetlen vonzaskörzetén – pedig a város légi közlekedési terheltségének csökkentésében segítene (Meijers – Hollander – Hoogerbrugge 2012a).

Torinó és Milánó közötti nagyvárosi funkcionális együttműködésre a kutatói szférában, a nemzetközi kereskedelemben és a technológiai fejlesztésekben lehet példát mondani. Az alábbi klaszterek meghatározók Milánó funkcionális környezetében: a Brianza-régió fő tevékenysége a bútortipar, a Vimercate-régió fő profilja az ICT-szektor, valamint a kommunikáció és média. Legnano környékén a textilipar a meghatározó, míg a várostól délre eső területeken korszerű, kisméretű, munkaigényes agrárvállalkozások tevékenykednek. Mindegyik klaszterre jellemző az, hogy helyi beágyazottságúak, kisméretű vállalatokból állnak, családi tulajdonúak és a menedzseri döntéseket is a családon belül hozzák meg. Ami eddigi fennmaradásukat és a magas termelési színvonalat lehetővé tette, az a viszonylagos zártságuk volt, a globalizáció korában azonban rákényszerülnek a tudás- és erőforrás-megosztásra, valamint a nemzetközi nyitásra. A milánói funkcionális városrégió előnye az, hogy erőteljes identitással rendelkezik, a területi tőkéje hagyományokkal támogatott. A város földrajzilag igen meghatározó helyen fekszik, a pénzügyi szektorban nemzeti, a divatiparban nemzetközi jelentőségű. Ez azonban rányomja bélyegét a területi intézményrendszerre, az ugyanis túlzottan hierarchikus Lombardián belül. A jövőben mindenképpen nagyobb kooperációra és a rendkívül kisméretű önkormányzati egységek hatékonysági szemléletű átalakítására lenne szükség (Pucci, é. n.).

Bologna városát a kifejezetten kudarcos városfejlesztési gyakorlat mintapéldjaként említhetjük meg. A helyi politika a 375 ezer lelkes várost meghatározóvá kívánta tenni Olaszország területi szerkezetében, a fejlesztési terv a „Bologna hét városi arca” címet viselte. Hét kritériumot figyelembe véve erősítették volna meg a várost. Bologna lett volna a vasutak városa, amely címszó alatt a közlekedési infrastruktúra fejlesztését irányozták elő. Bologna lett volna az útkereszteződések városa is, ilyen módon multimodális logisztikai központtá változtatták volna azt. A dombok városaként minden idők egyik legzöldebb településévé tették volna otthonukat a helyi politika szereplői. A Reno folyó városaként a turizmus és a folyami hajózás városaként aposztrofálták. A további három városi célkitűzés pedig a kulturális, oktatási és mezőgazdasági fejlesztésre irányult. Az elképzelés magán hordta az olasz fejlesztéspolitika tipikus vonásait. Széttöredezett célok, a múltbeli adottságok túlzottan kiemelt kezelése, a természeti adottságok túlértékelése, a statikus szemléletű tervezés. Az emberi erőforrás fontosságát ugyanakkor nem hangsúlyozták kellőképpen, kisebb jelentőséget tulajdonítottak a kutatásfejlesztésnek, túlzottan nagy teret engedtek a környékbeli kisebb önkormányzatoknak (Gabellini 2006).

Finnország

A finn térszerkezetben jelentős, domináns szerepet tölt be a főváros, Helsinki. Ennek ellenére Finnország igazi terület- és gazdaságfejlesztési sikertörténetként szokott a közgazdaságtani, társadalomtudományi krónikákba bekerülni (Steincock 2007). Az 1990-es évek gazdasági visszaesése, a nemzetközi helyzet változása, globális szerkezetváltása megpróbálta a finn politikát is. Az elsőként 1994-ben megfogalmazott, azóta folyamatosan megújított Centre of Expertise Programme a tudásalapú gazdaság és társadalom alapjainak letételével kiindulópontja a finn sikertörténetnek. A fejlesztési elképzelések másik alappillére a várospolitika lett, a funkcionális városrégiók, a fővárost ellensúlyozó másodlagos növekedési központok a versenyképesség és az innováció forrásaiként kerültek meghatározásra. Az 1995-ben megtörtént EU-csatlakozás is kedvezően érintette az észak-európai államot a gazdasági növekedés szempontjából (SGPTD 2012).

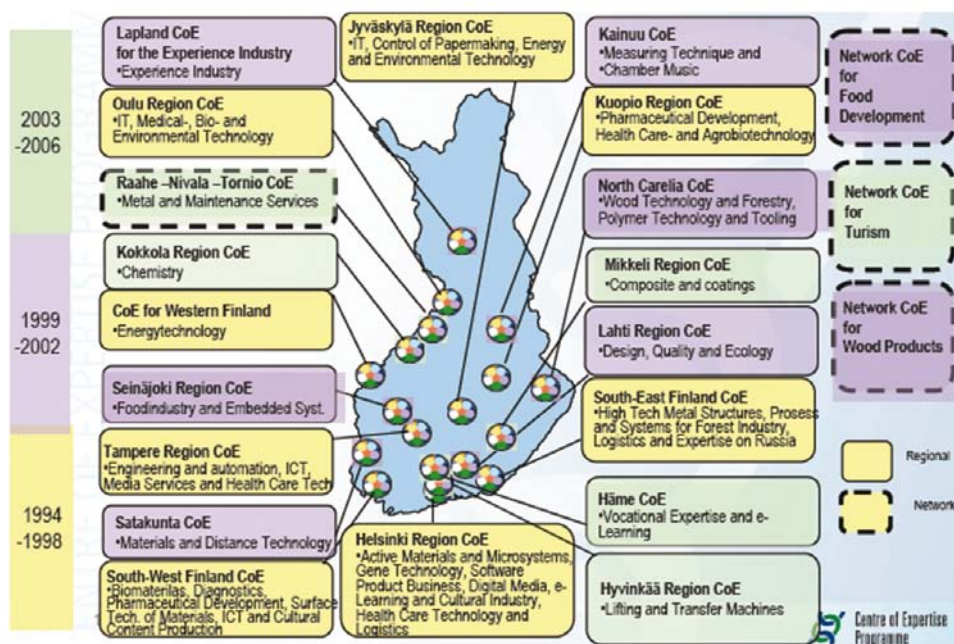
A program 8 kiemelt fejlesztési centrumra koncentrált, Helsinkit is beleértve, ma már inkább a tudásalapú klaszterekre összpontosít attól függetlenül, hogy azok nagyvárosi régiókban található-e vagy sem.

A Centre of Expertise programok 1994 óta íródó történetében a vállalati hálózatot alkotó iparágakban dolgozók aránya növekedett a leginkább a foglalkoztatottak körében. A programok sikerfaktorai közül a következőket lehet kiemelni (Kavonius 2007, 16.):

- Hosszabb távra szóló kormányzati elköteleződés.
- Valódi versenyhelyzet teremtése a közbeszerzési eljárásokban.
- A helyi igények és lehetőségek megjelenése a vállalkozásfejlesztési gyakorlatban.
- Világszínvonalú szakértői teljesítmények elismerése.
- Régiók közötti specializáció és a K+F kiadások kritikus tömegének átlépése (GDP 3%-a felett).
- Technológiai parkok létrehozása.
- PPP-konstrukciók megfelelő alkalmazása helyi szinten.

1994 és 2006 között számos eredmény született a finn városrégiókban, a Centre of Expertise programot éppen ezért 2014-ig meghosszabbították. A 2006-ig tartó időszakban a 9. ábrán látható régiók, projektek voltak meghatározók Finnországban.

9. ábra: A Centre of Expertise program városfejlesztési eredményei 1994–2006



Forrás: Kavonius, 2007. 10.

A finn területi politikának a program elindulását követően három fontos célkitűzése volt: a városokat olyan regionális csomópontokként jelölte meg, amelyek az új munkahelyek létesítésében és a gazdasági növekedés élénkítésében jeleskednek; az innovációt jelölte meg a városok versenyképességének kulcsaként; kiterjedt városi hálózatot kívánt létrehozni, hogy kiegyensúlyozott területi szerkezetet eredményezzen. Helsinkit nemzetközileg is meghatározó nagyvárosként vizionálja a gazdaságpolitika, megerősítéséhez azonban szükséges egyfajta policentrikus városi szövet kialakítása. Az OECD Finnországról szóló területi áttekintése (OECD Territorial Review 2012) kiemeli, hogy a finn városok 3 hierarchikus csoportját lehet megkülönböztetni. Az első szinten Helsinki városrégiója található, amelyben Helsinkin kívül két jelentős nagyváros található még, Espoo és Vantaa. A második szinten három település helyezkedik el: a K+F fellegvára, a jelentős városok közül legészakabbra fekvő Oulu, a tóvidék fővárosa, a hajdan „finn Manchesternek” nevezett Tampere, valamint a korábbi főváros, Turku. A harmadik szinten regionális központok találhatóak, ezek közül talán Lahti és Porvoo a legfontosabbak.

A sikeres finn várospolitika alapvető elemei, hogy a helyi önkormányzatoknak nagy hatásköröket biztosított a lokális erőforrások és érdekek feltérképezésére és a helyi fejlesztésre, kiválóan alkalmazta a Triple Helix modell újszerű megközelítését, deregulált ICT szektort alkotott meg. A közszférában hagyományosan gyors döntéshozatali mechanizmus, a korrupció alacsony szintje és a történelmi megpróbáltatások hatására kialakult

erőteljes társadalmi bizalom, valamint az öngondoskodásra való hajlandóság intézményi alapját jelentette a fellendülésnek.

Tampere a könnyűipar fellegetváraként az 1990-es évek elején válságba került, elvesztette legfontosabb piacait, versenytársai megelőzték. A város előnyei között megemlíthetjük azonban azt, hogy több generációra visszatekintő ipari tapasztalattal rendelkezik, a finn észak–déli irányú közlekedési hálózatok csomópontja, fiatal, dinamikus egyetemekkel rendelkezik, kellemes, minőségi lakókörnyezetet kínál. A kiterjedt kutatói és oktatói kapacitások, a Nokia világcég jelenléte – melynek szerepét nem lehet megkerülni Espoo, Helsinki, Oulu esetében sem – a mérnöki oktatási rendszer megújítása és a proaktív helyi fejlesztési politika azonban sikeressé tette a várost. A biotechnológia, az infokommunikációs termékek és szolgáltatások szektora, a tudásintenzív üzleti szolgáltatások és a kulturális értékekre építő turizmus mind erősségei lettek a könnyűiparról sem lemondó településnek. Mivel a város legjobb teljesítménye idején (1998 és 2006 között) nem volt kifejezetten a finn fejlesztéspolitika célkeresztjében, azt is elmondhatjuk, hogy a saját erőforrásokra támaszkodva jutott erre az eredményre (SGPTD 2012).

Összegzés, következtetések

A tudományos élet és a gazdasági szereplők különös jelentőséget tulajdonítanak a városi tereknek, valamint az egyes országok települési szerkezetének (Rechnitzer – Smahó 2011). Az Európai Unió a gazdasági válság leküzdésében jelentős szerepet szán a városoknak, kívánatosnak tartják a policentrikus térszerveződés kialakítását. Bizonyos empirikus vizsgálatok alapján ugyanis ez a térszerkezet képes leginkább megteremteni a fenntartható fejlődés alapjait.

Az Európai Unió államai sok tekintetben hasonló problémákkal küzdenek, főleg ami a társadalmi vonatkozásokat illeti. A szívó hatást gyakorló centrumok, a gyengülő másodlagos központok, valamint az öregedő népesség szinte minden országban jelenlevő negatívumok. Mindezek mellett az adott országok gazdasági szerkezete, életszínvonala, földrajzi, geopolitikai fekvése, népsűrűsége, a népesség iskolázottsági szintje ugyancsak meghatározó tényezők a városhálózat minőségét tekintve. Utóbbiak azonban országonként, régióként változóak. A nemzetállami kormányoknak, valamint a szubnacionális intézményeknek ez utóbbiak figyelembe vételével, a közösségi céloknak megfelelően kell kialakítaniuk városhálózat-fejlesztési koncepcióikat.

A vizsgált kelet-közép-európai országok kidolgozott, ütemezett fejlesztési tervekkel rendelkeznek, amelyek komplexen kezelik a városhálózatban rejlő lehetőségeket és tompítják a hátrányokat. A tervdokumentumok végrehajtásában viszont nem nyújtanak meggyőző teljesítményt, ráadásul közös vonásuk, hogy a kérdés humán vonatkozásait nem kezelik kellően komplexen. A bemutatott dokumentumok, szakértői vélemények alapján azonban középtávon előrelépésre is számíthatunk a három országban.

Az EU fejlettebb nyugati, északi tagállamaiban nem találkozhatunk ennyire explicit módon megfogalmazott tervekkel, ennek ellenére ezek a területek szolgálnak hosszabb

távon is kedvező tapasztalatokkal, amelyek közül pontosan az endogén erőforrásokra alapozott városfejlődési minták a legkiválóbbak. Nem kezelik azonban túlzottan kívülről-felülről a városhálózati kérdéseket, sokkal nehezebb kézzelfogható, előre tervezett terveket találni. Éppen ezért szubregionális városhálózat-fejlesztési koncepciókat és sikeres városfejlődési „esettanulmányokat” ismertettünk ezeknek az államoknak az esetében.

A városhálózatok fejlesztése a jövőben meghatározó tudományos és politikai téma lesz, versenyelőnyt jelenthet a sikeres elképzelések megvalósítása. Arra azonban föl kell hívunk a figyelmet, hogy gyakorlatilag az összes sikeresnek tartott városhálózat-fejlesztési és városfejlesztési minta nagyszámú társadalmi és környezeti kockázati tényezőt erősített meg, hozott a felszínre. Mindezeket a tapasztalatokat pedig még nem építették be az újonnan megfogalmazott tervekbe.

Helyzetkép az Európai Unió járműipari városairól

USZKAI ANDREA

KULCSSZAVAK: járműipar, terméktípusok, várostérség, klaszterelemzés

ABSZTRAKT: Jelen tanulmány vizsgálja, hogy napjainkban melyek a járműgyártás által kedvelt európai országok, nagyrégiók, illetve települési méretkategóriák. Az elemzés célja feltárni, hogy a járműipari ágazat jelenléte hatással van-e, és ha igen, milyen mértékben az adott várostérség társadalmi-gazdasági mutatóira. Feltételezhető, hogy az ágazat pozitívan befolyásolja az adott térség gazdasági teljesítményét és hatással lehet annak demográfiai folyamataira is. Mindezekon túl Győr városának pozícionálása is célja a tanulmánynak. Kérdéses, hogy hasonló tulajdonságokkal rendelkezik-e, mint a vele azonos méretkategóriába tartozó európai járműipari városok.

Bevezetés

Az utóbbi évek kutatásai bizonyították, hogy Európában, ezen belül is a kelet-közép-európai térségben az elmúlt húsz évben a járműipar dinamikus fejlődött (Rechnitzer – Smahó 2012). Az ágazat fontosságát mutatja, hogy az európai járműipar megközelítőleg 6 millió főt foglalkoztat közvetlenül, és közvetve 12 millió munkahely kapcsolódik hozzá. Európán belül a járműipar tekintetében is meg lehet különböztetni centrum és periféria térségeket. A kelet-közép-európai térség ez utóbbi kategória részének tekinthető, viszont azt is látni kell, hogy ez a periféria sem homogén (Barta 2012). Fontos kiemelni, hogy a globális folyamatok hatására a járműipar földrajzi dimenziói megváltoztak, az egyes iparági nagytérségek és az ezen belül értelmezett hálózatok szerepe jelentősen felértékelődött (Lukovics – Savanya 2012). NUTS 3 területi szinten már történt vizsgálat a járműgyártás térségi hatásainak kimutatására négy országban (Lengyelországban, Csehországban, Szlovákiában és Magyarországon), melynek egyik fontos következtetése, hogy a járműipari térségek, alrégiók versenyképessége átlagosan jelentősen meghaladja azon térségeket, amelyekben nincs jelen az ágazat (Dusek 2012). Jelen tanulmány szintén NUTS 3 szintű adatokra támaszkodik, de magába foglalja az Európai Unió teljes területét.

A vizsgálat módszertana

A vizsgálat azon része, amely a járműipari települések körét határozza le, a European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) nemzetközi szervezet 2013. évi információira épül, míg az EUROSTAT és a www.citypopulation.de adatbázisai által szolgáltatott adatok dinamikus vizsgálatokat tesznek lehetővé a kutatásban. Az elemzés első része az európai járműipari települések teljes köréről, 217 városról, az ott előállított járműipari terméktípusokról ad áttekintést, esetükben azonban mélyebb elemzésre az adatok hiánya miatt nincs mód. Így kis mértékben, 183-ra szűkítve a városok körét áttekintjük nagyrégiók szerinti, valamint méret szerinti csoportjaikat. Ezt követően klaszterelemzést végzünk, amelynek segítségével próbálunk a járműipari településeken belül csoportokat képezni. Ez a hiányzó értékekből fakadóan 179 városra vonatkozóan lehetséges. Ezen elemzés során is kiemelt fontosságú Győr városa, melynek pozicionálására e módszer segítségével is törekszünk.

A járműipari települések vizsgálata több esetben nagyregionális felosztásban történik. Ezen esetekben Közép-, és Kelet-Közép-Európa külön kategóriát alkot. Erre azért van szükség, mert a hagyományosan kelet-közép-európainak tekintett országok (Lengyelország, Csehország, Magyarország, Szlovákia, Ausztria, Szlovénia) és Németország a járműipar súlyának, szerepének tekintetében, illetve méreténél fogva is jelentősen különböznek, így együtt kezelésük esetén a nagytérsegre vonatkozó sajátosságokat főként a németországi jellemzők határoznák meg. Nyugat-Európa a vizsgálatban az Egyesült Királyságot, Franciaországot, Belgiumot és Hollandiát, Dél-Európa Olaszországot, Spanyolországot és Portugáliát, Észak-Európa Finnországot és Svédországot, Délkelet-Európa pedig Romániát és Bulgáriát foglalja magába.

Terméktípusok területi megoszlása az európai járműipari települések teljes körére vonatkozóan

Az ACEA 2013. évben közölt adatai alapján az Európai Unió 28 tagállamában 217 olyan település található, amelyben jelen van a járműipari ágazat.

Közép-Európában (és így Németországban) a motor (13 település) és személygépkocsi (24 település) terméktípus a legjellemzőbb. Ennél jóval alacsonyabb arányban találhatjuk meg azon településeket, ahol kis-, közepes- és nagy teherautókat, valamint autóbuszokat gyártanak.

Kelet-Közép-Európában összesen 13 település rendelkezik motorgyárral, ami a németországi elemszámmal egyenlő, 14 településen személygépkocsit gyártanak. Ezen kívül kiemelendő az autóbuszgyártás viszonylag magas aránya. A térségen belül Magyarországon Győrben és Szentgotthárdon motort, Esztergomban, Győrben és Kecskeméten személygépkocsit, valamint Kaposváron autóbuzst gyártanak.

Nyugat-Európában 17 település rendelkezik motorgyárral, ami a teljes elemszám 26,1%-át teszi ki ebben a terméktípusban. A térség vezet a személygépkocsik kategóriájában, amelynek esetében a 110 település 40,9%-a, azaz 45 található meg a nagyrégióban. 45-ből 37-et az Egyesült Királyság és Franciaország képvisel. 9 városban kisteherautó és minibusz gyártása folyik, amely 36%-os részesedést jelent. Nyugat-Európában 13 településen közepes-és nagyteherautó gyártásával foglalkoznak.

Dél-Európában található 13 motorgyárral rendelkező település, amely ebben a kategóriában 20%-os részesedést jelent az összes európai elemszámból. A térség járműiparára inkább a személygépkocsik gyártása jellemző, a 20 gyártási hely közül 10 Olaszországban, 9 Spanyolországban, 1 pedig Portugáliában található. Arányaiban számottevő a kisteherautó és minibusz kategóriájában való részesedése, az összesen 25 ilyen típusú telephely közül 11 ebben a térségben található. 6 településen találunk közepes-és nagyteherautó gyártót, amely az összeurópai érték egyhatoda. Autóbuszt Dél-Európában 3 településen gyártanak, ebből kettő spanyol, egy pedig portugál.

Észak-Európában 6 településen találunk motorgyárat, melyből 5 Svédországban van. Ezzel az értékkel az összes európai motorgyárral rendelkező település 9,2%-át teszi ki. A személygépkocsik gyártása a nagyrégióban 4 helyen folyik, melyből 3 svédországi település. Ugyanez mondható el a közepes- és nagy teherautók gyártásáról is. Ezen kívül 3 svéd városban foglalkoznak autóbuszok gyártásával is.

Délkelet-Európában az észak-európaihoz képest is csekélyebb mértékben találunk járműipari településeket. A térség 3 városában motorgyártás, valamint ugyanennyiben személygépkocsik gyártása folyik. Közepes- és nagy teherautókat, illetve buszokat 1-1 helyen gyártanak. Románia minden terméktípus esetében megelőzi Bulgáriát, ugyanis utóbbi országban összesen egy járműipari település található (1. táblázat).

1. táblázat: Terméktípusok országok és nagyrégiók szerint a teljes európai járműipari településkörré, 2013

Országok és nagyrégiók	Motor	Személygépkocsi	Kisteherautó, minibusz (<3,5 t)	Közepes-és nagy teherautó (>3,5 t)	Autóbusz (>3,5 t)	Összesen
Közép-Európa	13	24	4	6	4	51
Németország	13	24	4	6	4	51
Kelet-Közép-Európa	13	14	1	6	8	42
Lengyelország	5	1	1	1	4	12
Csehország	3	5	0	2	3	13
Magyarország	2	3	0	0	1	6
Szlovákia	1	3	0	0	0	4
Ausztria	2	1	0	3	0	6
Szlovénia	0	1	0	0	0	1

Országok és nagyrégiók	Motor	Személygépkocsi	Kisteherautó, minibusz (<3,5 t)	Közepes- és nagy teherautó (>3,5 t)	Autóbusz (>3,5 t)	Összesen
<i>Nyugat-Európa</i>	17	45	9	13	8	92
Egyesült Királyság	9	19	3	1	1	33
Franciaország	7	18	6	6	3	40
Belgium	0	4	0	3	2	9
Hollandia	1	4	0	3	2	10
<i>Dél-Európa</i>	13	20	11	6	3	53
Olaszország	8	10	5	4	0	27
Spanyolország	4	9	4	1	2	20
Portugália	1	1	2	1	1	6
<i>Észak-Európa</i>	6	4	0	4	3	17
Finnország	1	1	0	1	0	3
Svédország	5	3	0	3	3	14
<i>Délkelet-Európa</i>	3	3	0	1	1	8
Románia	3	2	0	1	1	7
Bulgária	0	1	0	0	0	1
Összesen	65	110	25	36	27	263

Forrás: ACEA, 2013 alapján saját szerkesztés.

Mélyebb elemzés egy szűkített járműipari településkörre

A fent elemzett 217 járműipari település közül mélyebb vizsgálatba a statisztikai adatok hiánya miatt 183-at lehet bevonni. Az ágazaton belül azon településeket vizsgálom, ahol jelenleg motor, személygépkocsi, kis-, közepes- és nagy teherautó, valamint autóbusz gyártása folyik. Európa vezető járműipari országai Németország, Franciaország, az Egyesült Királyság és Olaszország. E négy államban található az európai járműipari települések több mint 60%-a. Hazánk öt járműipari városa Esztergom (Suzuki, Fiat), Győr, (Audi), Kaposvár (Nabi), Kecskemét (Mercedes-Benz), Szentgotthárd (Opel) az összes európai járműipari település számának 2,3%-át teszi ki (2. táblázat).

2. táblázat: Az EU 28 járműipari települései és a vizsgálatba bevont települések, országok és nagyrégiók szerint, 2013¹

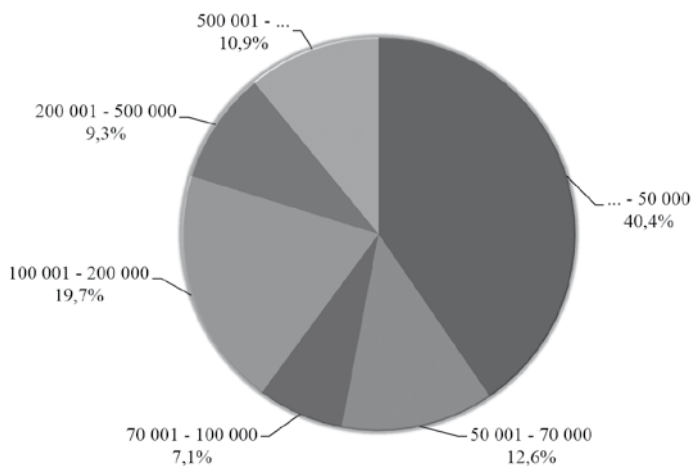
Országok és nagyrégiók	Járműipari települések		A vizsgálatba bevont járműipari települések		Bevonási arány (%) ¹
	száma (db)	aránya (%)	száma (db)	aránya (%)	
<i>Közép-Európa</i>	43	19,8	41	22,4	95,3
Németország	43	19,8	41	22,4	95,3
<i>Kelet-Közép-Európa</i>	35	16,1	32	17,4	91,4
Lengyelország	11	5,0	10	5,5	90,9
Csehország	11	5,0	10	5,5	90,9
Magyarország	5	2,3	5	2,7	100,0
Szlovákia	3	1,4	3	1,6	100,0
Ausztria	4	1,8	3	1,6	75,0
Szlovénia	1	0,4	1	0,5	100,0
<i>Nyugat-Európa</i>	82	37,7	64	34,9	78,0
Egyesült Királyság	30	13,8	19	10,4	63,3
Franciaország	36	16,6	31	16,9	93,9
Belgium	7	3,2	6	3,3	85,7
Hollandia	9	4,1	8	4,4	88,8
<i>Dél-Európa</i>	41	18,9	33	18,0	80,4
Olaszország	22	10,1	17	9,3	77,3
Spanyolország	13	5,9	12	6,6	92,3
Portugália	6	2,7	4	2,2	66,6
<i>Észak-Európa</i>	12	5,5	9	4,9	75,0
Finnország	2	0,9	1	0,5	50,0
Svédország	10	4,6	8	4,4	80,0
<i>Délkelet-Európa</i>	4	1,8	4	2,1	100,0
Románia	3	1,4	3	1,6	100,0
Bulgária	1	0,4	1	0,5	100,0
Összesen	217	100,0	183	100,0	84,3

Forrás: ACEA (2013) alapján saját szerkesztés.

1 A vizsgálatba bevont települések aránya az összes járműipari településen belül (%)

Az elemzések alapján az is megállapítható, hogy a vizsgált 183 járműipari település közel 80%-a 200 ezer főnél alacsonyabb népességszámú, ennek fele pedig nem éri el az 50 ezer fős településméretet sem. A jelenség elsősorban azzal magyarázható, hogy sok esetben a járműgyárakat nem egy nagyobb méretű városba, hanem annak agglomerációjába, vagy fontos kikötővárosok közelébe telepítették (1. ábra).

1. ábra: A járműipari települések méretkategóriák szerint, 2013



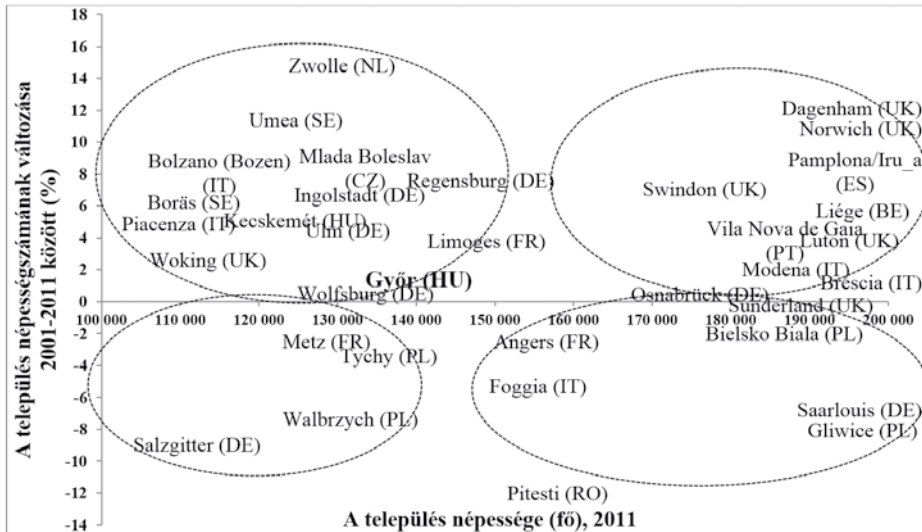
Forrás: ACEA (2013) alapján saját szerkesztés.

A legkisebb járműipari település 2011-ben 761 főt számlált. A Franciaországban található Sandouville Le Havre kikötőjétől alig 20 km-re található. Csehországban, Ostravától 28 km-re helyezkedik el a másik olyan járműipari település, melynek lakosságszáma nem éri el az ezer főt. A legnagyobb méretű járműipari városok Köln, Prága, München, Barcelona, Bécs, Madrid és Berlin. Ezek népességszáma 2011. évben 1 és 3,5 millió fő közötti volt. A 183 település 19,7%-a, összesen 36 város 100 ezer főnél nagyobb, 200 ezer főnél kisebb méretű. E kategóriába tartozik Győr is.

Legnagyobb mértékű népességnövekedést a járműipari települések körében a Franciaországban található Hordain városa érte el, amely a vizsgált 10 éves időtartam alatt 24%-kal tudta növelni lakosságszámát, ami mindössze körülbelül 300 főt jelent, ugyanis egy alig 1500 fős településről van szó. A legnagyobb mértékben, megközelítőleg 20%-kal – Brassó, Craiova, és Lovech – délkelet-európai városok veszítettek népességükből. Győr városa a 2001 évi 129 412 főről 2011-re 131 267 főre tudta növelni népességszámát, ami 1,4%-os emelkedést jelent.

Mivel jelen tanulmány egyik fontos célja Győr városának pozicionálása, így kiemelt figyelmet érdemel a 100–200 ezer fő közötti méretkategória, amely (ahogyan azt az előző ábrán is láthattuk), az elemzett városkör közel 20%-át teszi ki. Ahogyan korábban is láthattuk, a 183 járműipari település közül 36 tartozik ebbe a kategóriába. Ezeket a városokat a település népessége és annak változása (2001–2011 között) közötti viszonyt ábrázoló diagrammon mutatom be (2. ábra).

2. ábra: A vizsgált 183 járműipari település közül a 100 és 200 ezer fő közötti városok népességszáma 2011-ben és annak változása a 2001 és 2011 közötti időszak alatt.



Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

A 100 és 200 ezer fő közötti városok csoportját a koordináta-rendszerben 4 alcsoportra lehet osztani. Az első alcsoport, amelyben Győr és Kecskemét is található, 100 és 150 ezer fő közötti népességű járműipari városokat tartalmaz, ahol a vizsgált 10 éves periódusban a népességszám növekedett. A második alcsoportba a 150 és 200 ezer fő közötti lakosságot számláló városok kerültek, ahol szintén pozitív irányban változott az utóbbi évtized népességszáma. A harmadik alcsoportba az olyan 100 és 150 ezer fő közötti városok tartoznak, amelyekben a népességszám az elmúlt évtized alatt csökkent. A negyedik alcsoportot a 150 és 200 ezer fő közötti városok alkotják, ahol a népesség száma 2001-hez képest 2011-re csökkent. Összességében elmondható ezen csoportosítás alapján, hogy német város mindegyik csoportban található. A magyar városok ugyanabba az alcsoportba tartoznak. A 10 év alatti legnagyobb népességnövekedés – közel 15%-os – a hollandiai Zwolle városában volt, a legdrasztikusabb csökkenés pedig a romániai Pitești-ben, -12%-os.

A járműipari városok csoportosítása klaszteranalízis segítségével

A vizsgálatba bevont 183 járműipari város közül a hiányzó adatok miatt a klaszterelemzésben 178 szerepel. A további elemzések tehát erre a körre vonatkoznak, amelyben viszont továbbra is hiánytalanul megtalálhatók a magyar járműipari városok. Optimális megoldásnak az 5 klaszteres elemzést találtam 7 változóval. A vizsgálatba bevont változók jellemzőit a 3. táblázat szemlélteti.

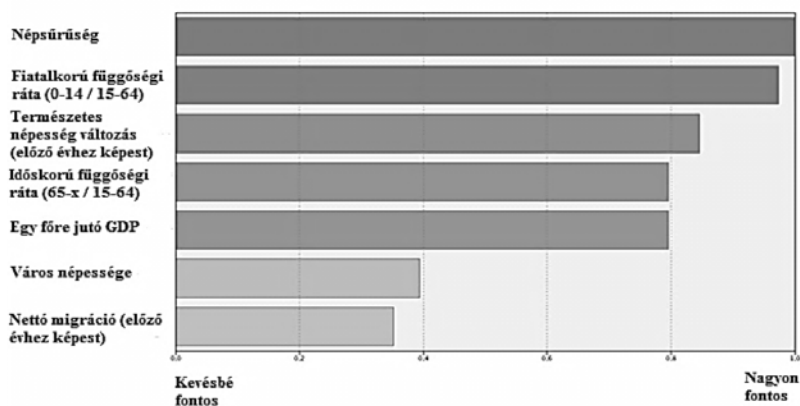
3. táblázat: A vizsgálatba bevont változók területi szintenként

Települési szint		
Változó neve	Mértékegység	Időpont
Város népessége	fő	2011
NUTS3 szint		
Változó neve	Mértékegység	Időpont
Népsűrűség	fő/km ²	2011
Természetes népesség változás (előző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
Nettó migráció (előző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
Fiatalkorú függőségi ráta (0-14 / 15-64)	%	2012
Időskorú függőségi ráta (65-x / 15-64)	%	2012
Egy főre jutó GDP	EURO	2007-2010

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Fontos kiemelni, hogy az egyes változók eltérő mértékben játszanak szerepet a klaszterek képzésében, tehát fontossági sorrendbe rendezhetők. Amennyiben az összes klaszter esetében vizsgáljuk ezt a tényezőt, a legerősebb klaszterképző változó a NUTS 3 szintű népsűrűség. Ezt követi a fiatalkorú függőségi ráta (0-14 / 15-64), a természetes népesség változás (előző évhez képest) és az időskorú függőségi ráta (65-x / 15-64). Az egy főre jutó bruttó hazai termék, mint a területi egységek gazdasági helyzetét leíró mutató az 5. helyen áll az indikátorok fontossági sorrendjében. A város népessége és a nettó migráció pedig viszonylag kis mértékben számítanak a klaszterek kialakításakor (3. ábra).

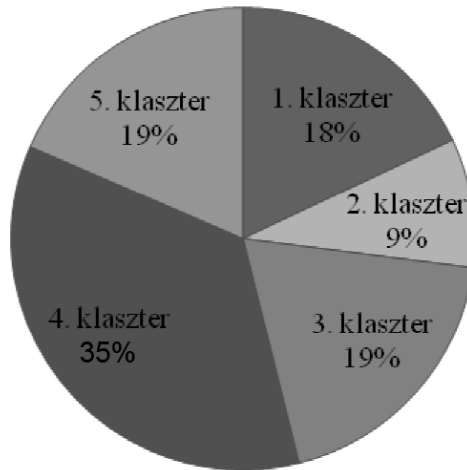
3. ábra: A változók fontossági sorrendben



Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

A járműipari városok tipizálásához 5 klasztert képeztem. Az első klaszter a teljes elemszám 18%-át, a második 9%-át, a harmadik 19%-át, a negyedik 35%-át, az ötödik pedig 19%-át teszi ki (4. ábra).

4. ábra: Az egyes klaszterek mérete a teljes elemszám arányában (%)



Forrás: Saját szerkesztés.

A klaszterek áttekinthetőek aszerint, hogy az összes elemre vonatkozó átlagokhoz viszonyítva hol helyezkednek el az egyes indikátorok. E szerint megkülönböztethetünk a klasztereken belül átlag alatti, átlagos és átlag fölötti értékekkel jellemezhető indikátorokat. Ez nagy segítséget jelent abban, hogy meg tudjuk vizsgálni, melyek az átlagértékeknél előnyösebb, illetve előnytelenebb tulajdonságai az adott klaszternek, vagy mely klaszterek tekinthetők összességében nézve kedvezőbb, illetve kedvezőtlenebb helyzetűnek a többi csoporthoz képest. A továbbiakban ezen módszerrel mutatom be az egyes klaszterek jellemzőit.

Az 1. klaszter magas, átlag fölötti NUTS 3 népsűrűséggel rendelkező térségekben található városokat tartalmaz, amelyek a függőségi ráták szerint egyértelműen előregedők, és magasabb népességűek. Az átlagnál nagyobb mértékben képesek migránsokat vonzani. Az egy főre jutó GDP értéke alapján ez az egyetlen klaszter, ami átlag fölötti értékkel rendelkezik. Ebbe a csoportba 32 város sorolható be.

A 2. klaszter tulajdonságait áttekintve láthatjuk, hogy egy fiatalos, dinamikus térség, ahol mind a természetes népességváltozás, mind pedig a migráció pozitívan befolyásolja a városok – egyébként is átlagon felüli – népességszámát. A várostérségek gazdasági teljesítményét tekintve átlagosnak mondhatók. Ebbe a kategóriába 16 elem tartozik.

A 3. klaszter olyan átlagos népességű városokat foglal magába, amelyek több értelemben a 2. klaszter elemeinek ellentettjeként értelmezhetők. Az átlagosnál alacsonyabb népsűrűségű NUTS 3 térségben található, ahol az eltartottsági ráták előregedésről

tanúskodnak, emellett a természetes népességváltozás és a nettó migráció is átlag alatti. Gazdasági szempontból az átlagosnál kedvezőtlenebb helyzetben van. Ebbe a klaszterbe 34 járműipari város tartozik.

A 4. klaszter foglalja magában a teljes elemzett városkör több mint 35%-át, összesen 63 elemet, és egyben a teljes mintára jellemző átlagértékekhez is ezen csoport elemei állnak legközelebb. Demográfiai folyamatai átlagosan, illetve a korszerkezet tekintetében annál kedvezőbbben alakulnak, gazdaságilag átlagos helyzetűnek mondható.

Az 5. klaszter mind demográfiai, mind pedig gazdasági szempontból a legkedvezőtlenebb helyzetű elemeket tartalmazza. Átlag alatti népsűrűségű NUTS 3 térségekben található városokról van, amelyekben a települések népessége az előregedés mellett az átlagosnál alacsonyabb mértékben képes növelni népességét mind a természetes népességváltozás, mind pedig a migráció által (4. táblázat).

4. táblázat: Az egyes klaszterek tulajdonságai a változók átlagértékeihez viszonyítva, minőségi sorrendben

	2.	1.	4.	3.	5.
Népsűrűség (fő/km²) (NUTS 3), 2011	átlag fölötti	átlag fölötti	átlagos	átlag alatti	átlag alatti
Egy főre jutó GDP (EURO), 2007–2010	átlagos	átlag fölötti	átlagos	átlag alatti	átlag alatti
Város népessége (fő) 2011	átlag fölötti	átlag fölötti	átlagos	átlagos	átlagos
Nettó migráció (előző évhez képest) (fő/ezer lakos) 2011	átlag fölötti	átlag fölötti	átlagos	átlag alatti	átlag alatti
Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 / 15–64) (%), 2012	átlag fölötti	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti	átlag alatti
Természetes népesség változás (előző évhez képest) (fő/ezer lakos), 2011	átlag fölötti	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti	átlag alatti
Időskorú függőségi ráta (65–x / 15–64) (%), 2012	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti
A klaszter elemeinek száma (db)	16	32	63	34	33

Az elemzést tovább mélyíthetjük, ha megnézzük az egyes járműipari csoportok klaszterközpontjait, tehát a változók konkrét számértékeit.²

Ez alapján az 1. klaszterbe tartozó városok átlagos népessége 230 ezer fő. Ezen városok sűrűn lakott NUTS 3 térségekben található, amelyen belül a központi, nagyobb városban él a lakosság több mint fele. A népességszám növekedését főként a bevándorlásnak köszönheti. E klaszterben a legkisebb mértékű a fiatalok függőségi ráta (0–14 / 15–64), a népesség elöregedését az időskorú függőségi ráta magas szintje is alátámasztja. Ez a klaszter rendelkezik a legkedvezőbb gazdasági helyzettel, amit az EU 27 átlagához viszonyított egy főre jutó GDP, valamint az Euroban kifejezett érték (2007–2010) magas szintje mutat.

A 2. klaszter a közel egymillió átlagnépességű városok csoportja, amelyben leginkább koncentrálódik a NUTS 3 térség népessége a központi városba. Gyakorlatilag a nagyvárosok és agglomerációikból álló várostérségeket jelentenek. Ezt a megállapítást igazolja az is, hogy a NUTS 3 térségek népessége és népsűrűsége rendkívül magas. Alapvetően ezek a nagyvárosi térségek vonzóak a migráció szempontjából, korszerkezetük harmonikus. Fontos gazdasági pólusokról van szó, amelyet a bruttó hazai termék átlagon felüli értéke igazol.

A 3. klaszter városainak átlagos népessége 116 ezer fő, a lakosság körülbelül egyharmada él a viszonylag kis népsűrűségű NUTS 3 térségeken belül a vizsgált városokban. 10 év alatt (2001–2011) népességszámuk állandó maradt, az időskorú népesség aránya ebben a klaszterben a legmagasabb. Gazdasági helyzetüket tekintve a klaszterek átlagától elmarad.

A 4. klaszter tartalmazza a legtöbb elemet és a legkisebb népességszámú városokat. A koncentrátsági mutató³ szerint ezek a kis lakosságszámú települések a teljes NUTS 3 térség népességszámán belül átlagosan csupán 13,2%-ot tesznek ki, ezzel pedig a 4. klaszter a legkevésbé koncentrált csoport. Ehhez a tényhez hozzájárul az is, hogy a NUTS 3 térségek népessége több mint egy millió főt számlál. A népesség pedig az elmúlt 10 év alatt átlagosan több mint 4%-kal emelkedett. A természetes népességváltozás és a migráció mutatói is pozitívak ezekben a városokban, a korszerkezet harmonikus. Gazdasági szempontból a klaszter tagjainak helyzete az összes járműipari település átlagához közeli.

Az 5. klaszter tagjainak átlagos népessége 114 ezer fő. A legalacsonyabb népsűrűségű NUTS 3 térségekben átlagosan a vizsgált városok 16,5%-os lakossági arányt tesznek ki, tehát alacsonyan koncentrált területekről van szó. A 10 év alatti és az előző évhez viszonyított népességváltozás is nullához közeli negatív érték, a nettó migráció pedig kis mértékben pozitív. A fiatal és az időskorú eltartottsági ráta néhány tized eltéréssel megegyezik. A bruttó hazai termék értékei mélyen az átlag alatt vannak, ezzel megállapítható, hogy a vizsgált várostérségek közül a legkedvezőtlenebb gazdasági helyzetűeket foglalja magába a csoport (5. táblázat).

2 Ebben az elemzésben nem csupán a klaszterelemzés 7 változója szerepel, hanem minden olyan indikátor, amelyre van elérhető adat.

3 Város népessége / NUTS 3 népessége 2011 (%).

5. táblázat: A változók átlagértékei

	Járműipari városok csoportjai					
	1	2	3	4	5	Total
Város népessége 2011	230 037,5	966 557,7	116 379,8	72 649,1	114 028,2	197 319,4
Város népessége / NUTS 3 népessége 2011 (%)	59,5	66,3	30,5	13,2	16,5	30,2
NUTS 3 átlagos népessége 2008–2010, fő	437 137,5	1 857 487,5	406 123,5	1 040 277,8	715 869,7	824 031,5
Változás 10 év alatt, %	5,0	6,1	0,4	4,1	-0,8	2,8
Népsűrűség (NUTS 3), 2011	1 185,7	3 446,4	222,5	350,9	212,0	728,9
Természetes népesség változás (előző évhez képest) (fő/ezzer lakos) 2011	-0,9	4,9	-2,8	3,6	-0,4	0,9
Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 / 15–64)	19,7	23,9	20,4	27,4	21,3	23,2
Időskorú függőségi ráta (65–x / 15–64)	30,4	22,1	33,5	26,3	21,9	27,2
1 főre jutó GDP vásárlóerő paritáson mérve (2009) EU27=100%	161,0	127,9	94,3	107,9	68,3	109,3
Egy főre jutó GDP – 2007–2010 (Euro)	44 503,1	30 187,5	23 223,5	29 361,9	11 587,9	27 690,4

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Érdeemes azt is áttekinteni, hogy az egyes klasztereken belül mely nagyrégió városai vannak túlsúlyban (6. táblázat).

6. táblázat: A járműipari települések klaszterei nagyrégiók szerint (%)

		Nagyrégiók						Összes
		Közép-Európa	Kelet-Közép-Európa	Nyugat-Európa	Dél-Európa	Észak-Európa	Délkelet-Európa	
Járműipari városok klaszterei	1	78,1%	3,1%	3,1%	15,6%			100,0%
	2	12,5%	25%	43,8%	18,8%			100,0%
	3	38,2%	2,9%	8,8%	47,1%		2,9%	100,0%
	4			77,8%	7,9%	14,3%		100,0%
	5		78,8%		12,1%		9,1%	100,0%

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Az 1. klaszterben a közép-európai térség (Németország) tekinthető egyértelműen dominánsnak, a klaszter elemeinek 78,1%-ka e térségből kerül ki. Csekély kelet-közép- és nyugat-európai részvétel mellett 15,6%-ban Dél-Európa települései több mint 15%-kal képviseltetik magukat ebben az igen kedvező társadalmi-gazdasági paraméterekkel rendelkező csoportban. A legfejlettebb várostérségeket tömörítő 2. klaszter – nem meglepő módon – döntően nyugat-európai településeket tartalmaz. A 3. klaszter egyértelműen a dél-európai térség jellemzőit viseli magán, kiegészülve néhány más térség elemével. A közepes fejlettségi szintű 4. klaszter – a 2. klaszterhez hasonlóan – szintén főként a nyugat-európai nagytérség városait tömöríti. Ez kiválóan szemlélteti azt, hogy ez a térség sem tekinthető homogénnek. Sajnálatos módon Kelet-Közép-, valamint Délkelet-Európa várostérségei által meghatározott 5. klaszter – jól elkülöníthetően – a legkevésbé fejlett térségnek tekinthető.

A vizsgálódást tovább mélyítve, az egyes klasztereken belül a különböző országok súlyát tekintem át.

Az 1. klaszterben 32 város közül 25 Közép-Európában, (Németországban), 5 Dél-Európában (Olaszországban) található. A többi térség részaránya elenyésző.

A 2. klaszter városainak majdnem fele nyugat-európai, ezen belül is az Egyesült Királyság dominanciája is kiolvasható. Az ország 6 vizsgált járműipari városa közül ugyanis 5 ebben a csoportban található. Közép-Európából összesen 6 elem tartozik ebbe a klaszterbe (német, lengyel, cseh és osztrák városok), ami a teljes közép-európai elemszám csekély része. Dél-Európából két spanyol és egy olasz város tagja ennek a csoportnak.

A 3. klaszter teljes elemszámának majdnem felét Dél-Európa tesz ki, Olaszország, Spanyolország és Portugália 16 várost adnak ebbe a klaszterbe. Némileg kevesebb, összesen 13 város közép-európai. A többi nagyrégió városai nem nagy elemszámmal jelennek meg ebben a klaszterben.

A 4. klaszter összetételét illetően egyértelműen megállapíthatjuk a nyugat-európai, azon belül is a nagyon erős francia dominanciát. Észak-Európa városai kivétel nélkül ebben a klaszterben található meg, a 9 város közül 8 svéd és egy finn. Ezen kívül Dél-Európából 3 olasz és 2 spanyol település szerepel ebben a csoportban.

Az 5. klaszter számunkra azért különösen fontos, mert ebben található valamennyi magyarországi járműipari település, beleértve Győrt is. A legrosszabb gazdasági teljesítményű

klasztert nevezhetjük akár a „visegrádi négyek” csoportjának is, hiszen Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország városai teszik ki elemszámának közel 80%-át, és ezen országok mindegyike egyértelműen csak ebben a klaszterben domináns. A fennmaradó 20%-ot Dél-Európa 4 városa (1 olasz, 1 spanyol, 2 portugál) és Délkelet-Európa, azon belül Románia 3 járműipari városa jelenti (7. táblázat).

7. táblázat: A járműipari városok darabszáma országok és nagyrégiók szerint az egyes klasztereken belül

Országok és nagyrégiók	Klaszterek					Total
	1.	2.	3.	4.	5.	
<i>Közép-Európa</i>	25	2	13	0	0	40
Németország	25	2	13	-	-	40
<i>Kelet-Közép-Európa</i>	1	4	1	0	26	32
Lengyelország	-	2	-	-	8	10
Csehország	-	1	-	-	9	10
Magyarország	-	-	-	-	5	5
Szlovákia	-	-	-	-	3	3
Ausztria	1	1	1	-	-	3
Szlovénia	-	-	-	-	1	1
<i>Nyugat-Európa</i>	1	7	3	40	0	51
Egyesült Királyság	1	5	-	-	-	6
Franciaország	-	1	2	28	-	31
Belgium	-	1	-	5	-	6
Hollandia	-	-	1	7	-	8
<i>Dél-Európa</i>	5	3	16	5	4	33
Olaszország	5	1	7	3	1	17
Spanyolország	-	2	7	2	1	12
Portugália	-	-	2	-	2	4
<i>Észak-Európa</i>	0	0	0	9	0	9
Finnország	-	-	-	1	-	1
Svédország	-	-	-	8	-	8
<i>Délkelet-Európa</i>	0	0	1	0	3	4
Románia	-	-	-	-	3	3
Bulgária	-	-	1	-	-	1
Összesen	32	16	34	63	33	178

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Folytatva a perspektíva szűkítését, bizonyítást nyer az az állítás, miszerint a város-méret viszonylag gyenge klaszterképző tényező és sokkal lényegesebb az adott település földrajzi elhelyezkedése. Ezt többek között azzal lehet alátámasztani, hogy az 1. *klaszterben* megtalálható a több mint egymillió lakosú Köln, és a 4500 fős lakosságszámot el sem érő Affalterbach. E két szélső érték között gyakorlatilag a települések népességszáma rendkívül változatos. A 2. *klaszterbe* került valamennyi egymillió lakosnál népesebb nagyváros (pl. Berlin, Madrid, Barcelona, Bécs, München stb.), de itt is találunk 40–50 ezer fős városokat is. A 3. *klaszterben* is magas a népességszám szórása. Az alig ezer főt meghaladó spanyol Ormaiztegi nevű település a 872 ezer fős Torinóval került egy klaszterbe. A 4. *klaszter* elemeinek minimumát a Franciaországban található Hordain jelenti, amely az imént említett spanyol település méretével csaknem azonos, míg maximuma az 520 ezres svéd város, Göteborg. Az 5. *klaszterben* három cseh város, Nosovice, Kvasiny és Libchavy a legkisebb népességszámú tagok, amelyek egy klaszterbe kerültek a több mint 400 ezer főt számláló szlovák fővárossal, Pozsonnyal. Ezek a példák tehát kiválóan szemléltetik, hogy az egyes klaszterek esetében sokkal meghatározóbb a földrajzi elhelyezkedés, az, hogy mely nagyrégióban helyezkedik el az adott város, mint annak lélekszáma.

Demográfiai és gazdasági vizsgálat a járműipari városokra

Kutatási kérdésként korábban azt is megfogalmaztam, hogy a járműipari ágazat jelenlétének kimutatható-e valamilyen társadalmi-gazdasági hatása. Ennek vizsgálatára úgy tettem kísérletet, hogy különválasztottam az Európai Unió területén található járműipari és nem járműipari településeket az 50 és 500 ezer fő népességszámú méretkategóriában. A két csoport két külön adatbázist alkotott, egy 89 városból álló járműipari és egy 1129 városból álló nem járműipari csoportot.⁴ Mindkét csoport esetében kiszámítottam a már korábban is vizsgált mutatók esetében az átlag- és szórásértékeket. A *természetes népességváltozás (előző évhez képest) (fő/ezzer lakos) 2011*, valamint a *nettó migráció (előző évhez képest) (fő/ezzer lakos) 2011* mutatók a demográfiai, míg a bruttó hazai termék alakulása és annak változásai a gazdasági szempontú összehasonlítást segítik.

Ezen elemzés alapján kimutatható, hogy a járműipari települések esetében kedvezőbben alakulnak a természetes népességváltozás, a nettó migráció, valamint az egy főre jutó GDP értékei is, mint azon települések esetében, amelyekben nincs jelen az ágazat. Természetesen a valóságban ennél jóval árnyaltabb a kép, ugyanis a járműiparon kívül ezen településeken vélhetően más (támogató, illetve kapcsolódó) iparágak is jelen vannak, és ezek együttesen hoznak pozitív eredményeket (8. táblázat).

4 Fontos megjegyezni, hogy a két csoport elemszámának lényeges eltérése miatt a vizsgálat némileg torzulhat.

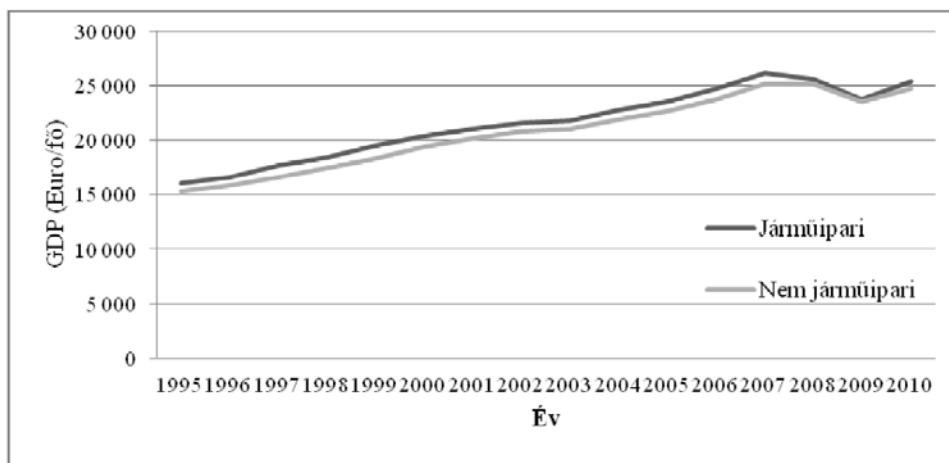
8. táblázat: Társadalmi-gazdasági mutatók átlaga és szórása az 50 és 500 ezer fő méretkategóriában

		Természetes népesség változás (előző évhez képest) (fő/ ezer lakos) 2011	Nettó migráció (előző évhez képest) (fő/ ezer lakos) 2011	Egy főre jutó NUTS 3 GDP 2000 (Euro)	Egy főre jutó NUTS 3 GDP - 2007-2010 (Euro)	Egy főre jutó NUTS 2 GDP 2009 EU 27=100%
átlag	Járműipari	1,03	3,21	22 976,92	28 392,94	101,88
	Nem járműipari	0,88	1,88	19 575,80	25 362,35	99,02
szórás	Járműipari	4,19	4,84	13 699,50	15 576,16	32,10
	Nem járműipari	3,80	5,23	11 849,06	14 117,00	34,76

Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

A következő ábrán látható, hogy 1995-től 2010-ig a járműipari várossal rendelkező térségekben mindvégig magasabb volt az egy főre jutó bruttó hazai termék. Szembetűnő a gazdasági teljesítmény visszaesése az időszak végén, egyértelműen a 2008. évi válság következtében, mindkét csoport esetében (5. ábra).

5. ábra: Egy főre jutó bruttó hazai termék az 50–500 ezer fő népességű járműipari, illetve járműipari városokat nem tartalmazó NUTS 3 térségekben (EUR)



Forrás: www.citypopulation.de; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

Összességében az adatokból látszik, hogy a járműipari városok kiemelkednek a környezetükből a társadalmi-gazdasági mutatóikat illetően. Természetesen az, hogy ezen városok kedvezőbb értékekkel rendelkeznek, ahogy korábban utaltam rá, nem csupán ennek az ágazatnak köszönhető. Alapvetően a járműipari ágazat is törekszik olyan környezetben telephelyeket létesíteni, ahol egyrészt megvannak az ilyen típusú ipari hagyományok, biztosítva van a munkaerő-utánpótlás (legyen az szakképzett mérnök vagy alacsonyabb végzettségű szakmunkás), továbbá kedvezőbbek a nemzetközi, illetve lokális jogi, gazdasági szabályozó rendszerek, jó az infrastrukturális ellátottság. Ezen kívül még számtalan egyéb tényező is közrejátszik ebben, viszont azok pontos számba vétele nélkül is elmondható, hogy azon térségekben, ahol ezek adóttak, nem csak a járműipari, hanem más ipari üzemek letelepedését is kedvezően befolyásolják. Ahol pedig ezek az ipari egységek képesek felszívni a szabad munkaerőt, tudnak hozzájuk helyi kis- és középvállalkozások beszállítóként csatlakozni, elindulhat egy gazdasági fejlődés, ami sok esetben kedvező demográfiai folyamatokat is képes generálni, többek között a migráció következtében.

Összegzés

Összegzésként elmondható, hogy a földrajzi elhelyezkedés döntően meghatározza egy térség fejlődési lehetőségeit. Noha azt mondhatjuk, hogy a településméret az alacsony fontosságú klaszterképző faktorok közé tartozik ebben a vizsgálatban, mégsem szabad figyelmen kívül hagyni, ugyanis láthattunk egy nagyon meghatározó elkülönülést is e tekintetben. Tapasztaltuk, hogy a járműipari városok több mint 40%-a 50 ezernél kisebb népességszámú. Tehát ebből az a következtetés vonható le, hogy abban az esetben, ha egy járműipari beruházó megtalálta a számára optimális földrajzi elhelyezkedésű telephelyet egy nagyrégióban, akkor azon belül inkább az alacsonyabb népességszámú települések közül választ. Természetesen a példákban is kitűnt, hogy ezeket a kisebb településeket sok esetben inkább azért preferálják, mert a közelükben egy nagyváros, kikötő vagy egyéb stratégiaileg fontos csomópont található. Sokszor ezek a kistelepülések csupán egy-egy nagyváros külső peremterületei, amelyek közigazgatásilag ugyan már nem részei annak, funkcionálisan viszont szoros köztük a kapcsolat.

Azt is megállapíthatjuk, hogy összességében a járműipari városok térségei gazdaságilag sikeresebbek és demográfiai szempontból is kedvezőbb helyzetűek azokkal szemben, amelyekben nem jelenik meg ez az ágazat. Ezt az állítást mindenképpen szükséges azzal kiegészíteni, hogy nem önmagában a járműipar okozhatja ezt, hanem az, hogy az iparág számtalan egyéb (pl. feldolgozóipari, szolgáltató) vállalkozást is maga után vonz, más lokális szereplők képesek hozzá beszállítóként is kapcsolódni.

Hatványozottan sikeressé válhat egy ilyen járműipari várostérség akkor is, ha a járműipari vállalat a helyi önkormányzattal és a K+F-ért felelős tudásbázist nyújtó intézményekkel (egyetemek, kutatóintézetek, speciális szakképző iskolák) szorosan együtt tud működni. A győri várostérség ezen az úton indult el, amit számtalan közös kezdeményezés bizonyít. Bízunk abban, hogy a jövőben is sikerül kihasználni a különböző szektorok szereplői közötti együttműködési lehetőségeket és a húzóágazatnak számító járműipar tovább tudja növelni a térség gazdasági versenyképességét.

A személygépkocsi-gyártás fejlődése és hatása a városok fejlődésére Délkelet-Európában

HARDI TAMÁS – CHAVDAR MLADENOV – BORIS KAZAKOV –
MIKLÓSNÉ ZAKAR ANDREA – NAGY IMRE – KRALOVACSKI ÁGNES

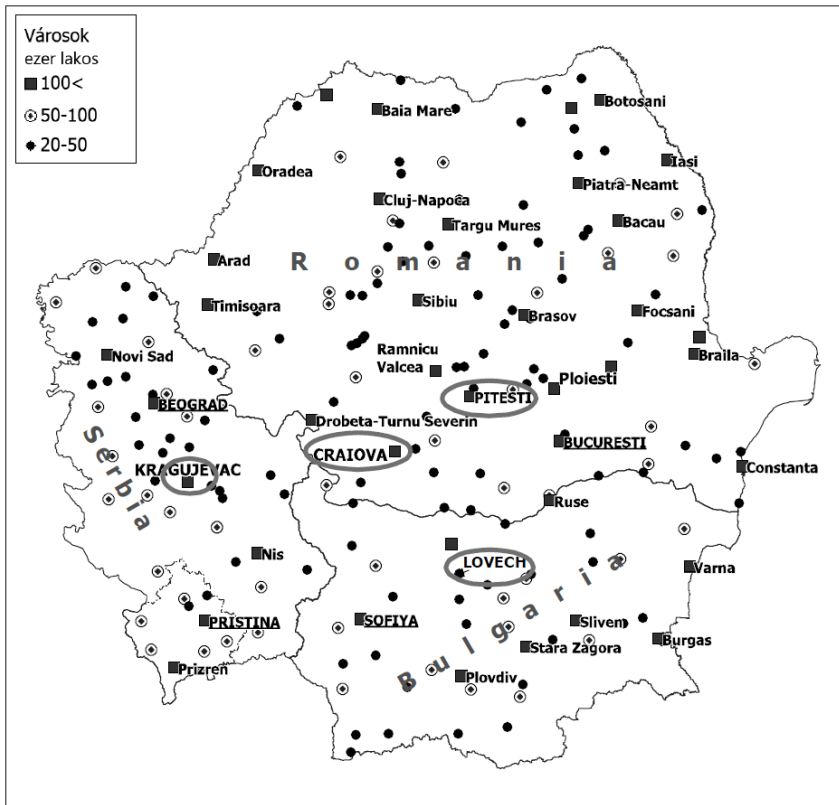
KULCSSZAVAK: autóipari városok, autógyártás, Délkelet-Európa

ABSZTRAKT: Jelen tanulmány Délkelet-Európa egykori szocialista államainak (Szerbia, Románia és Bulgária) járműiparát vizsgálja abból a szempontból, hogy a nagytérség ipari térségeinek kialakulásában mekkora szerepet játszott ez az ágazat a rendszerváltás előtt és után. Ehhez megvizsgáljuk, hogy hol, milyen körülmények között jött létre a járműipar, s hol alakultak ki annak fő központjai. Ezek a központok egyes esetekben tradicionálisnak nevezhetők, mivel létesítésük visszanyúlik a 20. század elejére, máskor a század második felében hozták őket létre a gépjármű-ellátás biztosítására. Összevetjük a három ország személygépjármű gyártásának fejlődési pályáját, s az iparnak helyet adó városok jellegzetességeit.

Bevezetés

Tanulmányunk célja, hogy bemutassa három délkelet-európai ország, Románia, Bulgária és Szerbia személygépkocsi gyártásának fejlődését, s a járműipari fejlesztés hatását az adott városok fejlődésére. Ehhez a legfontosabb járműipari városokat választottuk ki esettanulmányként, azokat, amelyekben jelenleg (2014) is zajlik személygépjárművek összeszerelése. Ezek Romániában Pitești és Craiova, Szerbiában Kragujevac, Bulgáriában Lovech (1. ábra).

1. ábra: Az esettanulmányokban szereplő négy autóipari város



Forrás: Hardi Tamás szerkesztés.

Témaválasztásunkat indokolja, hogy napjainkban Közép- és Délkelet-Európa országai-ban a fővárosokat leszámítva csak csekély számú sikeres vidéki központot találunk. Ezek között is viszonylag kevés azon városok száma, ahol a települési siker a termelő iparon alapszik. Az ágazatok közül kiemelkedik az autóipar, amely jellemzően az a vezető iparág, amely a vidéki központok látványos fejlődését megalapozza. A vizsgált városok közös jellemzője, hogy a fővárosoktól viszonylag távol, mintegy 120–200 km távolságra, de viszonylag jól megközelíthető helyzetben, ugyanakkor vidéki térségekben helyezkednek el. Fejlődésüket nem csak jelenleg, hanem a múltban is ennek az ágazatnak köszönhetők, napjainkra inkább a termelés struktúrája változott, s ez egy új lendületet adott ezeknek a városoknak. Ez a lendület mindenesetre nemcsak az adott városra, hanem közvetlen környezetére is kihat, s kiemeli azt a régió fejlettségi színvonalából, s az országokban fontos migrációs céllá teszi ezeket a városokat. Persze a termelés jellege fontos különbségtévő tényező, hiszen az egyszerű összeszerelő üzemtől a kutatás-fejlesztést integráló térségig eltérő fejlettségi szintekkel találkozunk, s ezek szerint beszélhetünk arról, hogy az adott város milyen mértékig integrálódott országos, valamint európai vagy globális hálózatokba.

Látható, hogy a 20. század első felében vagy az ötvenes években induló kezdeti ipari kapacitások kiépülése után hamar megtalálták ezeket a városokat különböző személygépkocsi-gyártó vállalatok. Beruházásaik egy része életképesnek bizonyult a szocialista körülmények között is, s a kínai Nagy Fal, valamint a dél-koreai Dewoo cég kivételével ugyanazok a vállalatok tértek vissza beruházásaikkal a rendszerváltás után, mint amelyek korábban már valamelyes sikert értek el a térségben. Persze ma már más a fő indíték. A hatvanas–kilencvenes években főként az adott ország piacára termeltek kisebb szériában személygépkocsikat a hiánygazdálkodás és az erős vámhatárok keretei között (persze mellette kisebb részben exportra), míg ma a nagyobb volumen elsősorban az export céljait szolgálja. Ez a változás csak részben tudható be a rendszerváltásnak, s az adott országok gazdasági struktúrája átalakulásának. Ebben szerepet játszik a járműipar földrajzi jellemzőinek általános átalakulása is (Lung 2004).

A vizsgált államok gazdasági-politikai orientációja a múltban

Bulgáriát, Romániát, Szerbiát (mint egykori jugoszláv tagköztársaságot) egyaránt azon országok közé sorolhatjuk, amelyek a közép- és délkelet-európai egykori szocialista államok csoportjába tartoznak. A sok gazdasági hasonlóság mellett azonban sok különbséget is kimutathatunk egyrészt a közép-európai államok csoportja (az NDK, Lengyelország, Csehszlovákia és Magyarország), valamint a három délkelet-európai állam csoportja között. Ugyanakkor az utóbbi három is sok tekintetben eltér egymástól.

Ha a három, vizsgált állam gazdasági fejlődését tekintjük, akkor mindenképpen utalnunk kell a múltjukra, amely nagymértékben befolyásolta elmaradásukat a többi közép-európai államtól. Mindhárom állam a 19. században az Oszmán Birodalom fennhatósága alatt állt, mint a birodalom része (Szerbia és Bulgária területe), illetve, mint vazallus terület (román fejedelemségek). Az autonómia különböző szintjei után Románia és Szerbia 1878-ban, míg Bulgária 1908-ban vált szuverén, elismert állammá. Az Oszmán Birodalom fennhatósága alá tartozó területeken az ipari fejlődés csak későn, s kis léptékben indulhatott meg. Közép- és Délkelet-Európa valamennyi államát figyelembe véve 1889-ben alig nyolc millió fő dolgozott az iparban és a bányászatban, s az ipar 85%-a a három északi államban, a későbbi NDK, Csehszlovákia és Lengyelország területén összpontosult (Enyedi 1978). Az NDK kivételével ezek a területek valaha az Osztrák–Magyar Monarchia fő ipari területei voltak, amelyek a korabeli birodalomban is az ipari termelés 2/3-át állították elő. Ezzel szemben a Monarchia egyéb területei, valamint a 19. században még az Oszmán Birodalomhoz tartozó területek alapvetően rurális jellegűek voltak, a fő ágazat a mezőgazdaság volt (Berend – Ránki 1983). Így a városodottság szintje is rendkívül alacsony volt, pl. Jugoszláviában a városi lakosság aránya még a második világháború idején is alig haladta meg a 15%-ot. A Balkán nagy részén csak kis méretű városi központok voltak (Faragó – Rác 2010), modern ipari funkció nélkül.

Délkelet-Európában a szocialista időszakban, a második világháború után indult meg a rohamos urbanizáció, amivel a hetvenes évekre a városi lakosság aránya már megközelítette vagy elérte az 50%-ot (Hardi 2007). Nyilván, ez az iparosítás hatására történt, így az urbanizációval együtt növekedett meg az ipari foglalkoztatás aránya. Ebben jelentős szerepet játszott a nehézipar, amely különösen a Balkán államaiban, illetve Romániában járult hozzá az ipar nagyfokú decentralizációjához, nagyszámú ipari központot hoztak létre, amelyek jelentős része nélkülözötte a gazdasági megalapozottságot. A foglalkoztatásban az iparosítás jelentős eredményeket ért el, mivel a korábban jellemzően agrár vidékeken is a foglalkoztatottak egyre nagyobb aránya vált ipari alkalmazottá, a rendszerváltás idején Románia megyéinek döntő többségében az ipar alkalmazta a foglalkoztatottak több mint 50%-át, de Jugoszlávia szegényebb területein is hasonló nagyságrendű volt a szekunder szektor szerepe (Lux 2010). Bizonyos esetekben a kormányzatok szándékolt törekvése volt, különösen a hatvanas évek végétől, hogy az ipart a nagyobb központokból széttelepítsék, s ezt különösen a fogyasztási cikkek gyártásánál tudták megoldani.

A növekedés elsősorban a nehézipari ágazatok, bányászat, építőipar, textilipar fejlődésén alapult, s kevésbé a gépipar bővülésén. A gépipar inkább a tradicionális térségekben növekedett, a hetvenes években az NDK-ban, Lengyelországban és Csehszlovákiában 1-1 millió főt foglalkoztatott, Magyarországon és Romániában fél-fél millió főt, míg 350-400 ezret Bulgáriában és Jugoszláviában (Enyedi 1978).

A három vizsgált állam geopolitikai, s ezen keresztül geoökonómiai irányultsága is eltért egyrészt a közép-európai államokétól, másrészt egymáséitól is. Románia egy erősen nacionalista-sovinizta szocializmust épített ki a hetvenes évekre, erős egyszemélyi diktatúrával, amely egészen a rendszerváltásig hatalmon maradt. Ceaușescu rendszere némileg elhatárolódott a Szovjetuniótól, s külön utas politikát folytatott, s gazdaságában nagy jelentőséget kapott az önellátás kényszere. Szocialista rendszere ellenére Jugoszlávia geopolitikai irányultsága sem volt szovjet-barát, a két nagy világrend között egy átmeneti struktúrát alkotott. Gazdaságában korán megjelentek a nyugati kapcsolatok, licencek, s általában nyitott volt a nyugati együttműködések irányában, s a fejlődő világgal is élénk kapcsolatokat ápolt, az „el nem kötelezett országok” mozgalmanak egyik vezetője volt. Bulgária gazdasága és politikája ugyanakkor ezer szállal kötődött a Szovjetunióhoz, kapcsolatait dominánsan abban az irányban építette ki. Románia és Bulgária a KGST tagja volt, míg Jugoszlávia különállását az is kifejezte, hogy ebben a gazdasági együttműködésben csak megfigyelő államként lépett be, majd társult állam lett, de teljes jogú tagjává nem vált a szervezetnek. A szocialista államok gazdaságát elméletileg a KGST fogta volna össze, de az egyes államok között a gazdasági kooperáció meglehetősen szerény volt. A közös gazdasági térhez való tartozás elsősorban sugaras, szovjet irányú külgazdasági orientációt jelentett, az egymás közötti forgalom csekély volt. A KGST szintjén megindult a szakosodás, bizonyos termékek gyártását „leosztották” az egyes tagállamoknak, de ezt a tagállamok csak egyes esetekben fogadták el. A KGST nem vált nemzetek feletti szervezetté, a tagállamok csak a konszenzusos döntéseket fogadták el, s hajtották végre (Honvári, 2005).

A járműgyártás kialakulása a délkelet-európai államokban

A kezdetek

A három ország gépjármű-gyártásának történetét négy korszakra bonthatjuk. A kezdetek a két világháború közötti időkre nyúlnak vissza, amikor a fiatal államok elsősorban a hadsereg igényeinek kiszolgálására létesítettek motorgyártó üzemeket, amelyek repülőgépmotorokat, repülőgépeket, esetleg teherautókat gyártottak. Érdekes, hogy ekkor még a nagyterésen belül is megjelent a kooperáció, hiszen a teherautó licenckel jellemzően Csehországból, a repülőgép típusok Lengyelországból származtak. Románia és Jugoszlávia mint az első világháború győztes oldalához tartozó államok már a húszas években megkezdheték a gyártást. Érdekes, hogy Romániában működött az első kelet-európai személygépkocsi-összeszerelő gyártósor. A Ford Motor Company először egy értékesítő vállalatot nyitott Romániában 1931-ben, majd a román kormánnyal együttműködve 1935-ben modern gyártelepet épített a bukaresti Floreasca negyedben, ahol száz munkás dolgozhatott és 2500 személyautó és kamion összeszerelésére volt alkalmas évente (Istoria Ford é.n.).

Jugoszláviában az első motorgyár 1927-ben jött létre, Rakovicában. A motorokat angol (Bristol) licenc alapján gyártották. A közúti gépjármű gyártás a második világháború előestéjén indult be. 1938-ban kezdték meg egy 2,5 tonnás teherautó-típus gyártását, Praga RN8 néven. Ennek licencét Csehszlovákiából vásárolták, s kezdetben még az ott gyártott alkatrészeket szállították Jugoszláviába, s ott történt meg az összeszerelés. 1940-től már a saját gyártás is megindult. A német megszállás alatt a háborús termelés vált a fő profillá, elsősorban repülőgép motorokat gyártottak. A háború után a termelés 1947-ben indult be újra, de a termelést később áthelyezték Priboj-ba, míg az itteni licenc alapján indult meg a gyártás Szlovéniában, ahol a maribori TAM gyár Jugoszlávia elsőszámú teherautó és autóbusz előállító üzemévé vált (Benedek – Dudás 1989). A személygépkocsi-gyártás Kragujevácon indult be, ahol a II. világháború kitörését megelőzően a Vojnotehnički zavod Szerbia katonai iparának megtestesítője volt. Az első gépkocsikat 1939-ben kezdték gyártani a városban.

A vesztes Bulgária csak a Neuilly szerződésben (1919) meghatározott 20 éves tilalom után állíthatott fel egy repülőgépmotor-gyártó üzemet (1941). A bolgár légierő kezdeményezésére döntés született repülőgépek tervezésére és gyártására, távol a fővárostól, Szófiától, de a kor legmagasabb európai színvonalán. Így a második világháború alatt, 1941-ben megnyitották az Állami Repülőgépgyárat Lovech városában. A gyár épületét lengyel mérnökök tervezték és kiviteleztek, akik az akkor már működő lengyel PZL repülőgépgyárból érkeztek. 1941 és 1954 között több mint 450 repülőgép készült a városban. A gyár 1954-ben szűnt meg (Karlov 2008). (Polgári célú autóbuszok gyártását viszont már 1927-ben megkezdheték. Botvegradban a Chavdar típusú buszokat állították elő. Kis darabszámú termelésük az államosítás után is tovább zajlott, egészen a cég 1999. évi megszűnéséig.)

A szocialista korszak személygépjármű gyártása

A második nagy korszakot a szocialista politikai-gazdasági rendszer általánossá válásával, tehát az ötvenes évekkel kezdhethetjük. Mint már említettük, jelentős volt a nehézipar és a gépgyártás fejlesztése, nem utolsósorban az önellátás szándékával. A gépgyártáson belül meglehetősen szerény arányt képviselt a személygépkocsi-gyártás. Az országok között elsősorban a tradicionális gyártók kezdték meg az ötvenes évek elején a személygépkocsik előállítását. Az autóiipar viszonylag alacsony jelentőségének okát abban is megtalálhatjuk, hogy a szocialista társadalmi rendszer, a munkahelyek és a lakóhelyek térbeli eloszlása és fejlesztése kevésbé alapozott az egyéni mobilitásra, sokkal inkább a hatékonyabb tömegközlekedést preferálta, így mindez, együtt a jellemzően nagyvállalatokra alapozott gazdasági struktúrával a vasút, a vasúti járműgyártás, tehergépjármű-gyártás, illetve az autóbuszok gyártásának prioritását jelentette. A személygépkocsi piac döntő hányadát a szovjet termelés uralta, de az ipar és a lakosság mobilitási igényeit ugyanakkor nem lehetett csupán szovjet exporttal kielégíteni, ezek az eszközök nem csak a lakosságnak, hanem a gazdaságnak is hiányoztak, így ezekben a szegmensekben is igyekeztek az államok megteremteni a saját gyártókapacitásaikat, s így az ötvenes évek végétől megindult a termelés a különböző országokban.

A kelet-közép-európai és balkáni országokban a termelést eltérő alapokon teremtették meg (Radosevic – Rozeik 2005 és Tirpak 2006 alapján kiegészítve):

- Saját technológián és fejlesztésen alapuló, illetve a második világháború előtti hagyományon alapuló gépkocsigyártás (Csehszlovákia, NDK, részben Magyarország).
- Szovjet típusok licencei alapján (Lengyelország, Bulgária).
- Nyugati licencek alapján készült típusok gyártása és továbbfejlesztése (Lengyelország, Jugoszlávia, Románia és Bulgária).
- Alkatrész-gyártás, de személygépkocsi-összeszerelő kapacitás nélkül (Magyarország, Albánia).

Az alábbi táblázat jól mutatja, hogy a közép- és délkelet-európai országok személygépkocsi termelése hogyan alakult a 20. század második felében.

1. táblázat: Az előállított személygépkocsik száma Közép- és Délkelet-Európa egyes államaiban 1950–1990 (db)

Év	Lengyelo.	NDK	Jugoszlávia	Románia	Bulgária	Csehszlovákia
1950	0	7165	0	0	0	24463
1955	4015	22247	760	0	0	12530
1960	12863	64071	10461	1200	0	56211
1965	24800	102877	35880	3653	n.a.	77705
1970	64200	126611	110709	23604	n.a.	142856
1975	164000	159147	183000	68013	n.a.	175411
1980	351000	176761	255000	88232	15401	183745
1985	283000	210370	228000	134000	15000	183701
1990	266000	145000	291724	100000	14641	191233

Forrás: Pavlínek 2008.

Láthatjuk, hogy a három vizsgált ország közül Románia és Jugoszlávia fejlesztette fel a személygépkocsi-gyártását akkora volumenre, amely az adott korban jelentősnek számított, s elsősorban hazai piacra termelt, valamint akadozva ugyan, de exportra is került belőle (különösen a román termelésből). Mindkét állam nyugati licencek és/vagy beruházás segítségével kezdte meg a termelést. Bulgária ezzel szemben kis volumenben gyártott személygépkocsikat. Kezdetben egészen kis szériában nyugati típusokat, majd tartósan szovjet licenc alapján épített Moszkvics gépkocsikat.

Jugoszláviában a személygépkocsi-termelés a háború után Kragujevácon indult be. 1946-ban a gyár nevét Crvena Zastavára (Vörös zászló) változtatták, és a század közepéig lőfegyverek vizsgálatával és javításával foglalkoztak. 1952-ben az ország akkori gazdasági és katonai politikájának megfelelően a katonai iparág decentralizálása következett be, a lőszer gyártását teljes mértékben megszüntették Kragujevácon. Ennek következtében, a gyár történetében először nem használták ki a gyár kapacitását és az addigi munkaerő egy része feleslegessé vált. 1953-ban a foglalkoztatottak referendumon szavazták meg, hogy a gyár bevételének nagy részét az autógyártás fejlesztésére fordítsák. Még abban az évben megkezdtek az amerikai Jeep járművek összeszerelését.

Az autógyár további fejlesztésének érdekében stratégiai partnert, a torinói FIAT gyárat választottak és 1954-ben aláírták a szerződést a licencvásárlásról. A szerződéskötést követően megkezdtek a Fiat modellek gyártását részben Fiat, részben Zastava márkanevvel. Ezen időszakban a Zastava gyár technológiai fejlődése és termelékenysége a Fiat gyáréval közel megegyező volt. 1965-ben a gyár kapacitását 50 000-re növelték. Ugyanebben az évben kezdték meg első Zastava gépkocsik külföldi exportálását. (Jugoszlávia területén 1954-ben Szlovéniában, Novo Mesto-ban, valamint Boszniában, Sarajevóban a Volkswagen közreműködésével 1969-ben indult meg a termelés. Tanulmányunk azonban a szerbiai termelésre koncentrál.)

Romániában az 1960-as években indult meg a személygépkocsik gyártása. 1967-ben kezdtek meg a francia Renault licence alapján a Dacia személygépkocsik gyártását az Uzina de Autoturisme nevű vállalatnál, Pitești-Colibași-ban. A többi szocialista vállalathoz hasonlóan a megvásárolt típust gyártották, s fejlesztették kis mértékben tovább egészen a rendszerváltásig. A másik román személygépkocsi típus, az Oltcit az 1980-as években jelent meg. Ebben az esetben a francia Citroen célozta meg a KGST országok piacát, s ezért a román kormányzattal közös projektbe fogott, s felépítette Craiovában a gépkocsi gyárat, amely 1980-ban kezdte meg a termelést.

Bulgáriában a személygépkocsi-gyártás központjai Lovech és Plovdiv voltak. Nyugati és szovjet licencek alapján szereltek össze személygépkocsikat csekély számban. Legnagyobb számban Moszkvics típusokat szereltek össze saját piacuk és a szocialista országok számára Lovechben. Ezek gyártása 1966-tól 1989-ig tartott. Eközben a Moszkvics 408–412 típusokat gyártották. Nyugati típusok kisebb számban és rövidebb ideig készültek. Lovechben rövid ideig Fiat 850 és Fiat 127 típusokat is szereltek 1967 és 1971 között, néhány százas nagyságrendben. A személyautó-ipar Plovdivban is kialakult. A bolgár autóipar érdekessége, hogy a francia, sportkocsikat gyártó Alpine cég 1966-ban kezdte meg a kis szériás gyártást Plovdivban Bulgaralpine néven. A termelés az 1970-es évek végéig működött. A plovdivi üzem 1966 és 1970 között mintegy 10 ezer Renault autót is összeszerelt Bulgarrenault márkanéven. Úgy látjuk, hogy a termelést ezek után a Renault Jugoszláviába tette át. Látható, hogy a bolgár ipar hosszabb távon és volumenében a szovjet gazdasághoz kötődött. A nyugati licencek nem játszottak nagy szerepet, s viszonylag rövid ideig voltak jelen. Úgy véljük, hogy a nyugati beruházók fő célját, a Balkán és a Közel-Kelet államainak ellátását a térségből rugalmasabban meg tudták oldani a jugoszláv üzemekből. Legalábbis erre utal, hogy a Bulgáriában gyártott típusok termelésük ottani beszüntetése után Jugoszláviában jelentek meg, ahol később nagy számban készültek.

A szocialista válság időszaka és a kilencvenes évek önállósodási kísérletei

A harmadik korszakként értékelhetjük a múlt század nyolcvanas éveit, s a kilencvenes évek első felét. Ekkorra a külföldi beruházások árnyoldalai megmutatkoztak. Az időszak első fele a szocialista gazdaság válságaként írható le, míg a kilencvenes évek eleje nagy gazdasági visszaesést hozott, amit a korabeli Jugoszláviában még háborús, polgárháborús helyzet is tetézett. Mind a gazdasági teljesítmény, mind a lakossági életszínvonal jelentősen csökkent mind a három országban. A licencek alapján előállított autók vagy drágák voltak már, avagy Bulgáriában a kis széria miatt nem érte meg a termelés, így a külföldi licencek, a gyártott típusok nem kerültek megújításra, megszakadtak az eredeti kapcsolatok. A korábbi műszaki alapokon az államok saját személygépkocsik fejlesztésébe kezdtek. Ezek a típusok azonban nem váltak be, olcsóságuk ellenére amolyan „vadhajtások” maradtak, amelyeket szinte csak a saját piacon tudtak értékesíteni. (Ilyenek voltak a román Olda, Oltena típusok, amelyek az amúgy sem sikeres Oltcit típusból „keletkeztek”, miután a francia eredetű alkatrészekre már nem volt forrás. A bolgár Aleko, Tavrija típusokat a Moszkvics megújításának szánták, csekély sikerrel, míg a jugoszláv Yugo modellel és változataival az amerikai piacra próbálták betörni, de a termelés döntő hányada mégis

a hazai piacon maradt.) Ezek a kísérletek az önálló autógyártás megteremtésére, illetve a meglévő kapacitás megőrzésére folytatódtak a kilencvenes években is, a rendszerváltás után, de nem biztosították az export lehetőségét, inkább a saját piacot látták még el ideig-óráig (pl. Dacia Nova), egyre nagyobb veszteséggel.

A kilencvenes években a vizsgált városokban gyártott típusok teljes eltűnése fenyegetett. A gyárak csökkentették kapacitásaikat, dolgozói létszámukat, jelentős veszteségeket termeltek. Bulgáriában a személygépkocsi gyártás 1989-ben meg is szűnt. Szerbiában a kragujeváci Zastava gyár termelése tizedére zsugorodott, majd az 1999. évi NATO bombázások során a gyártósor területéből 160 000 m² semmisült meg, s a termelés le is állt.

Külföldi beruházások korszaka - az autóipar „rendszerváltása”

A licenceken alapuló termelés mellett esetenként már korábban is megjelent ugyan a külföldi beruházás és tulajdonszerzés (Citroen Craiovában), de nem vált általánossá, s különösebben sikeresnek sem volt mondható. A kilencvenes évek gazdasági visszaesése, ezzel együtt az autógyárak veszteséges termelése igényelte a termelés megújítását. A zsugorodó gazdaságok, a szegényes belső piac nem jelentett nagy vonzerőt az autógyárak befektetői számára, így kezdetben csak a legolcsóbb modellek kísérleti gyártása valósult meg jelentős állami tulajdonhányad mellett s jelentős állami támogatással (külön vámmentesség, társasági-adó mentesség), amelyeket a még átalakulóban lévő gazdasági szabályozás megadhatott, de később, az uniós tagságra készülve ezek a kedvezmények már nem voltak alkalmazhatók. Valójában az új évezred első évtizedében indult meg a jelentős tőkebeáramlás, privatizáció, új modellek gyártása. Ez részben a gazdasági fejlődésnek, a piac élénkülésének köszönhető, de nem elhanyagolható Románia és Bulgária uniós tagsága sem, mint befektetési vonzerő. Különösen az unión kívüli befektetők számára csábító, hogy bekerüljenek így az európai piacra.

a) Románia

A három ország közül Romániában jelent meg az úttörő beruházás a Daewoo részéről, mely a már említett, sikertelen Citroen beruházást vásárolta fel. A dél-koreai vállalat 1994-ben vásárolta meg az Olcit vállalat többségi tulajdonrészét, amely a Daewoo részéről az első kelet-közép-európai beruházásnak számított. A craiovai beruházás nyomán létrejött a Rodae Automobile S.A. vegyesvállalat, amelyben a S.C. Automobile Craiova S.A. a részvények 49%-át birtokolta. Később a vállalat a S.C. Daewoo Automobile România S.A. (DWAR) nevet kapta. A Daewoo 1994-ben Románia legnagyobb külföldi beruházója volt, s ennek fejében a Daewoo hét évre vámmentességet kapott és öt évre felmentették a társasági adó fizetése alól. A befektetés során Craiovában kiépített gyártósor évi 100 000 autó legyártására volt alkalmas.

A craiovai Daewoo problémái akkor kezdődtek, amikor a dél-koreai válság miatt a Daewoo cég csődbe jutott 1999 augusztusában (Artner et al. 2002). A Daewoo céget 2002-ben a General Motors vette át, amely vállalat nem volt érdekelt a romániai üzem fenn tartásában (Egresi 2008). Végül 2006-ban az S.C. Automobile Craiova S.A. megvásárolta

a Daewoo Motors Co. 51%-os részvénypakettjét, így a craiovai üzem teljes egészében a tulajdonába került, s a Daewoo modelleket 2008-ig gyártották Romániában.

A 2006-ban 70 százalékos állami tulajdonú S.C. Automobile Craiova S.A.-t az állam értékesítette a Ford csoportnak, amelynek több érdeklődő közül sikerült később felvásárolnia a gyárat. Ezzel ez a gyár annak a kiterjedt európai Ford-hálózatnak lett a része, amely addig 7 összeszerelő és 13 alkatrészgyártó üzemből állt. A Ford célja közé tartozott egy olyan gyár kiépítése, amely újgenerációs autók gyártására alkalmas és nemzetközi szinten is versenyképes. A Ford cég letelepedése olyan folyamatot indított el a globális autóiipari vállalatok világában, amelynek eredményeképpen számos világméretű cég jelent meg a térségben, mint a Ford beszállítói hálózatának elemei. A világ 50 legjelentősebb autóalkatrész vállalata közül hat talált telephelyet a régióban.

2012-ben alakult meg a Dél-Nyugat Olténia Autóiipari Kutatási-Fejlesztési-Innovációs Klaszter. A szerződést a Dél-Nyugat Olténia Régió Fejlesztési Ügynöksége, a Craiovai Egyetem Mechanika Kara, a Ford cég és a craiovai Városháza írták alá, mint alapító tagok. Miután az elkövetkező hónapokban még 32 potenciális partner jelezte belépési szándékát.

A Piteștiiben működő Dacia üzem is válságba került a kilencvenes években emiatt külföldi partnert keresett, de egyikkel sem sikerült megegyezniük, mivel a külföldi cégek nem akarták megtartani a Dacia márkát és a Dacia gyár alkalmazottait. Végül a Renault-val sikerült megegyezni 1999-ben. A Renault a Dacia gyár 51%-ának a tulajdonosa lett, és 1,5 milliárd Eurót fektetett be a romániai vállalatba (Market of 2012). A tulajdoni hányad 2003-ban 99%-ra növekedett. Kezdetben a korábbi Dacia modelleket „javították fel” majd új modellek tervezésére és gyártására is sor került. Mérföldkővé vált a 2004-es év, amikor újtárra bocsájtották a Dacia Logan modellt, ami megújította az itteni gyártást, s eladási rekordokat döntött. Azóta számos új modellt vezettek be. Ezek közös jellemzője a rendkívül kedvező ár, amivel a gazdasági válság körülményei között is versenyképes tudott maradni a márka.

A Dacia modellekhez szükséges alkatrészek körülbelül 60%-át Romániában állítják elő, s a beszállítók közül ötnek az ún. Beszállítói Ipari Zónában (Zona Industrială Furnizori) van telephelye.

A Pitești mellett elhelyezkedő Mioveni község területén található a Renault-Dacia vállalat több üzeme is, valamint a Dacia logisztikai központja. Külön ki kell emelni a Renault Technologie Roumanie vállalat jelentőségét, amely Kelet-Közép-Európa egyetlen mérnöki-tervező központja, és a legnagyobb ilyen jellegű, Franciaország területén kívül található egység. A közel 2500 mérnököt foglalkoztató RTR legfőképpen a tervezés és tesztelés mérnöki feladatait látja el Bukarestben, Mioveniiben és Tituban (Dâmbovița megye).

A Renault ismételt megjelenése Romániában 1999-ben elindított egy klaszteresedési folyamatot a térségben az autóiipari szektoron belül. Ehhez a folyamathoz hozzájárult a kormányzati akarat is, amely 2003-ban újtárra indította a CURAS programot. A CURAS a Clustering and Upgrading Romanian Automotive Suppliers elnevezés rövidítése, és arra a román-flamand összefogásra utal, amelyet a román kormány és a flamand CKZ Limburg (ALLANTA) együttműködési megállapodása szentesített. A program célja egy NGO létrehozása a Dacia-Renault vállalat közelségében Pitești mellett, amely az első lépése volt egy autóiipari klaszter kialakulásának a térségben. A szakirodalom 2011-ben a legjobban

strukturált és a legjobban működő klaszterként emlegeti a Dacia-Renault klasztert, amely kis és nagy vállalatokat, tanácsadó és kutató cégeket, pénzügyi intézeteket és egyetemeket is bevont a működésébe (Furre 2007; Guth – Cosnița 2010; Dudian 2011).

A Dacia-Renault klaszter kiteljesedését a 2012-ben alapított versenyképességi pólus megszervezésével biztosítja. Az így megalakult új klaszter neve Auto Muntenia Versenyképességi Pólus lett (Act de 2012).

b) Szerbia

A szerbiai Kragujevac gyárában az 1999. évi bombázás után, 2001-ben átszervezték a Zastava csoportot, leválasztották az egyes részlegeket, míg magában a Zastava csoportban maradt a személyautók és teherautók gyártása.

A bombázásokat megelőzően az autógyárnak 11 364 alkalmazottja volt, az átszervezést követően 4 242-re csökkent a munkások száma. Az évtized végén a Fiat élesztette újra a termelést. A Fiat Automobili Srbija-t (továbbiakban FAS) 2008-ban alapította a Fiat Group Automobiles és a Szerb Kormány, 67% - 33%-os tulajdonrészrel. Egy későbbi, 2009-es szerződés szerint a Zastava gyár és területe, valamint egy belgrádi épület a FAS tulajdonába került. A Szerb Kormány és Kragujevac Önkormányzata a vasútvonalak és utak fejlesztésével járul hozzá a zöldmezős beruházásokhoz, valamint további adó- és gazdasági könnyítéseket tesz.

A gyárat 2009-ben nyitották meg, s 2010-ben elkezdték a Punto Classic járművek exportálását elsősorban az észak-afrikai régióba, Ukrajnába és a CEFTA tagállamaiba. Az új gyárat, melyben a Fiat 500L gépkocsikat gyártják, 2012-ben nyitották meg, bár az exportált gépkocsik száma elmaradt a tervezettől. A gépkocsik exportját a Bar-i kikötőn (Montenegro) keresztül valósítják meg.

c) Bulgária

A bolgár személygépkocsi-gyártás újjáalakulását a korábbiakhoz hasonlóan ebben a korszakban is a kísérletezés, kis szériás próbagyártások jellemezték. Az első évtized végén indult be a folyamatos gyártás a Great Wall (Nagy Fal) kínai cég lovechi beruházásával. Érdekesesség, hogy számos autóalkatrész-beszállító cég megtelepült időközben Bulgáriában, melyek külföldre szállítanak, de a kínai vállalat csak az akkumulátorokat és a kenőolajat szerzi be az országon belüli gyártótól.

A járműipar felélesztésére vonatkozó első kísérletek Bulgáriában a kommunista rendszer 1989. évi bukása után, az 1990-es évek elején kezdődtek, amikor a tengerparti Várna városában nyitottak új üzemet, amelyben a brit Rover autókat szerelték össze. A brit cég úgy döntött, hogy néhány termékét kiszervezi külföldre és végül is a bolgár kormány kezdeményezésére Bulgáriát választotta. Ez akkoriban a legnagyobb beruházás a poszt-kommunista Bulgáriában. Az új gyártól évi 10 000 darab autó összeszerelését várták. Az újonnan épített üzem 1995-ben készült el és „Rodacar”-nak nevezték el. Az összeszerelt autók jó minősége és a helyi mérnökökkel, valamint brit szakértőkkel kiépített jó kapcsolat ellenére az autóipar felélesztésének e kísérlete Bulgáriában különféle okok miatt mégsem volt sike-

res. A problémák között említhetjük például a gyenge marketinget, a versenyképtelen árat, valamint a Skoda Feliciával való erős versenyt, a Skoda alacsony vámot fizetve hozta be a termékét Bulgáriába, szemben az importált brit autóalkatrészekkel, amelyek a Rover Maestro összeszereléséhez voltak szükségesek. A gyárban összeszerelt első 2200 autó után az összeszerelési folyamat leállt.

A várnai Rodacar összeszerelő üzem megnyitása előtt más próbálkozás is volt autógyártásra Bulgáriában – Dupnitsa városában (délnyugat Bulgária), ahol „Namco Pony” néven gyártottak autókat. A járművek a Ford Fiesta alapján, a Farmobil AG vállalat licenccével készültek. Dupnitsa városa legnagyobb használható piacáról ismert Bulgáriában, de nem alakult át autógyártó központtá.

2009 őszén a kínai magántulajdonban lévő Great Wall Motors Kft. és az újonnan alapított Litex Motors vállalat szerződést írt alá egy új autóösszeszerelő gyár megépítésére Bulgáriában. Várhatóan 2015-re a Great Wall Motors eléri a 2 000 000 autós éves összkapacitást, 2020-ra pedig a cég azt a célt tűzte ki, hogy a legnagyobb SUV (haszongépjármű) és pick-up teherautó értékesítővé válik a világon. Ami 2012-t illeti, a kínai vállalat megtartotta első helyét az exportban valamennyi kínai autógyártót figyelembe véve, és hatodik helyét a teljes kibocsátást illetően. A Great Wall Motors, mint az első független, kínai tulajdonban lévő autógyártó jóváhagyást szeretne szerezni arra, hogy termékeit az Európai Unión belül értékesíthesse. A mai napig ő az egyetlen kínai autógyártó, amelynek összeszerelő kapacitásai vannak egy EU országban (Bulgáriában) (<http://greatwall.bg/>).

A Litex Motors Company egy újonnan alapított cég (2008) és egy nagyobb vállalat – a Litex Commerce JSC része – amely egyik fő részvényese és társalapítója a Litex Motorsnak, ami vezető kereskedelmi és beruházási tevékenységeket folytat különböző területeken, úgymint cukorkereskedelem, üzemanyag-kereskedelem, építőipar, mezőgazdaság stb (www.litexjsc.com).

A bolgár-kínai vegyes vállalatot 90%-ban a bolgár vállalat finanszírozza, és csak 10%-ban a kínai (<http://sofiaecho.com>). Egy körülbelül 97 millió eurót kitevő tervezett beruházást hoztak nyilvánosságra, amely később 300 millió euróra növekedhet. A Litex Motors mind az autók gyártásáért, mind pedig a marketingjéért (eladás) felelősséget vállalna.

A szerződés aláírását megelőzően a Great Wall sokáig kereste a legjobb partnert az európai piacra lépéséhez, Oroszországgal, Szlovákiával és Belgiummal is tárgyalt más, egyéb lehetőségek mellett.

Bulgária kiválasztásának fő oka az olcsó és képzett munkaerő, alacsony vállalati adók, a pénzügyi stabilitás (a bolgár valuta euróhoz rögzített), az ország EU tagsága, valamint egy vonzó piac az alacsony költségű kínai autók számára.

Természetesen Bulgária kiválasztásánál azt is figyelembe kell venni, mint erős motíváló tényezőt, hogy a kínai vállalat képes lehet olcsó munkaerőkínálatot biztosítani, miközben elkerüli az EU import adókat az autóira.

Gyakorlatilag Lovech és Bahovitsa települések kiválasztását több, összetett tényező eredményezte.

Bahovitsa város elhelyezkedését tekintve nincs szerencsés helyzetben. Távol esik majdnem minden földrajzi aspektust tekintve, hiszen a közelben nincsenek fő közle-

kedési folyosók, míg Lovech, mint nagy múlttal rendelkező járműgyártási központ közelsége fontos tényező, továbbá fontos, hogy az újonnan alkalmazott bolgár szakemberek főként a szófiai és gabrovi műszaki egyetemen végeztek, illetve jelenleg ott tanulnak (a Litex Motors együttműködik ezekkel az intézményekkel), tehát nem a tapasztalt lovechi mérnököket keresték a Balkánra jellemző autógyártási munkamorállal.

A gyár építési munkálatai 2011 februárjában kezdődtek és 2011 novemberére legördült a futószalagról a tesztsorozat első 150 autója. 2012 decemberében a hatóságok a Litex Motors beruházását az ország számára kulcsprojektként határozták meg, és 1,2 millió eurót allokáltak arra, hogy út épüljön a telephelyhez. Az üzem a jövőben várhatóan eléri az 50–70 ezer évenkénti járműkapacitást és 1800–2000 dolgozót tud foglalkoztatni. A Lovech közelében lévő új gyár ezáltal Európa egyik legmodernebb üzeme lehet. Eddig az alkalmazottak száma mindössze 220 ember, főként bolgárok, akik különféle képzéseken vettek részt Bulgáriában és külföldön is. A mérnökök és a menedzserek átlagéletkora 25 év, miközben a gyártósoron dolgozóké csak 19. A menedzsment nagy tapasztalattal rendelkező mérnökökből áll, akik a világ legjelentősebb autógyártó vállalatainál is dolgoztak, például a Nissannál, a MAN-nél, vagy a FIAT-nál. A tervek szerint kezdetben minden alkatrészt Kínából fognak importálni. Az eredeti beruházóval kötött megállapodás alapján az alkatrészek, valamint az autó-összeszereléshez szükséges egyéb elemek előállításának körülbelül 40%-át ki fogják szervezni Bulgáriában. Ennek köszönhetően a Bahovitsa közelében egy egész ipari körzet alakulhat ki, ahol autóalkatrészgyárak is épülhetnek. Ami a 2013-as évet illeti, hivatalos információk szerint csak az autógyártáshoz használt akkumulátorok, motorolajok és kenőanyagok azok, amelyeket Bulgáriában állítanak elő (<http://dnevnik.bg/>).

A szerzők véleménye szerint az akkumulátorokat a bolgár „Monbat” vállalat (melynek termelőüzemei Montana városban található) szolgáltatja, míg a motorolajokat és kenőanyagokat a „Prista Oil”, amely a dunai kikötővárosban, Ruszében található. Valószínűsíthetően ezek a cégek a beszállítók, de ezeket az információkat a Litex Motors nem erősítette meg. Amit viszont hivatalosan is megerősítettek, az az, hogy a kínai importált autóalkatrészek Bulgária várnai kikötőjébe érkeznek, és valamennyi Bahovitsában összeszerelt modellt gáz-injektoros rendszerrel fognak előállítani (úgynevezett folyékony propán befecskendezési rendszerrel), amelyet a holland „Vialle” cég nyújt (Official letter 2013). A Great Wall vállalat egy másik holland céggel is írt alá szerződést a bolgár gyár termelésének vizsgálatára – főként a biztonsági színvonal szempontjából.

Az első évek folyamán a bolgár gyár 2000 és 8000 közötti éves autómennyiséget várt el a három fő típusból. Levelükben, amelyet kifejezetten jelen tanulmány céljából készítettek, beszámoltak már meglévő képviselükről Macedóniában (Toltu Company), 2013-ban pedig a Litex Motors irodákat nyitott a szomszédos országokban (Szerbia, Románia, Görögország), valamint Albániában, Montenegróban, Bosznia-Hercegovinában, Szlovéniában, Magyarországon, Szlovákiában, Csehországban, Olaszországban és az Egyesült Királyságban is. Próbálják megcélozni az Egyesült Királyság piacát a Balkán és egyéb európai piacokkal együtt.

Amint már korábban említettük, a bolgár autógyár felépítésének eredeti ötlete az volt, hogy a közeli jövőben egyre több alkatrészt vásárolnak helyi gyártóktól. Az utóbbi

évtizedben Bulgária nagyon vonzó célpontja lett a különböző autóalkatrészek gyártásának kiszervezésére, a közelmúltig preferált olyan közép-európai országok mellett, mint Szlovákia, Csehország, Lengyelország, Magyarország, ahol a termelési ráfordítások növekedtek az elmúlt 10–15 évben. A Balkán régióban Szerbia és Macedónia eltérő beruházási feltételeket nyújtanak, de egyik sem tagja az Európai Uniónak, ami alapvetően „hátránynak” tekinthető a bolgár EU tagsággal szemben.

Az okok, amelyek miatt Bulgária vonzó lehet a beruházások szempontjából – a viszonylag kis léptékű autógyártásban – meglehetősen különbözők. Alacsony adók és relatív pénzügyi stabilitás, valamint a rendelkezésre álló tapasztalt, képzett regionális, és európai összehasonlításban olcsó munkaerő az, amelyben az okok keresendők. További pozitív tényező a bolgár autóalkatrészgyártó vállalatok közelsége a már meglévő törökországi, romániai (Renault) és szerbiai (FIAT) autógyárakhoz.

Továbbá Bulgária különféle műszaki egyetemekkel rendelkezik, biztosítva ezzel több ezer diák felsőfokú képzését. Ezek az egyetemek főként az ország északi részén található.

A fent említett tényezőkből fakadóan, 2013-ra országszerte 40–50 olyan vállalkozás működik, amelynek termékeit az autógyártásban használják Európa-szerte és néhány ázsiai vállalatnál.

Többben ezen vállalkozások közül potenciális (sőt jelenlegi) alkatrész-beszállítói a Lovech közelében található Great Wall gyárnak (természetesen az üzleti titoktartás miatt nem érhető el hivatalos információ erre vonatkozóan).

Jelenleg a szektor több mint 15 ezer dolgozót foglalkoztat és a termelése a bolgár export 4%-át alkotja, ami az egyik legjobban fejlődő ipari szektorra teszi Bulgáriában, az Európát is érintő gazdasági válság ellenére is.

A fentiek mind azt bizonyítják, hogy Bulgária az utóbbi időben elmozdult afelé, hogy járműipari regionális központ legyen annak ellenére, hogy csak egyetlen autógyár van az országban, amely valójában járműiparivá teszi az országot.

Bulgáriában a járműgyártáshoz kapcsolódó ipar jelentőségének növekedése azt eredményezte, hogy 2012 júliusában megalapították az “Automotive Cluster Bulgaria” (ACB) nevű non-profit szervezetet, amely az autógyártók, beszállítók, és egyéb szervezetek érdeklődését mutatja, akik valamilyen szinten kapcsolódnak a járműiparhoz.

A szervezet igyekszik kihasználni a klasztertagok közötti szinergiákat és támogatja üzleti növekedésüket, segíti növelni versenyképességüket a nemzetközi projektekben való részvételekben, esettanulmányokon és járműipari szakmai képzési programokon keresztül.

Az ACB-nek jelenleg 22 nemzeti és nemzetközi viszonylatban neves tagja van. A Litex Motors Company 2013 elején csatlakozott a szervezethez, ezzel ő a legújabb tag (abclusters.org).

A városok

Pitești

Pitești, megyei jogú város és Argeș megye székhelye, egyben Havasalföld egyik legrégebbi városa. Kedvező földrajzi elhelyezkedése következtében a térség egyik jelentős kereskedelmi központjaként működött. A város fejlődése a 20. században is folytatódott, megtartva központi jellegét. 1968-ban, a romániai megyerendszer kiépítése kapcsán Pitești megkapta a megyei jogú város rangot, amely után minden – gazdasági, társadalmi és kulturális – funkciója új dimenziót kapott.

A város jelentős nemzeti kommunikációs csomópontnak számít, és jó közlekedési infrastruktúra jellemzi, ezáltal a város gazdasági polarizáló szereppel is bír. Ebben a kontextusban megemlítenő a vasút, amely Craiován keresztül összeköti a várost az ország nyugati részével, az autópálya, amely a fővárossal köti össze, és a fontosabb nemzeti és nemzetközi országutak találkozási pontja (Plan de 2013).

Pitești város és agglomerációja évtizedek óta jelentős szerepet játszik Románia autóiparában. A Dacia cég az 1960-as évek vége óta fontos vállalata az ország iparának, vezető pozícióját egy külföldi befektető, a Renault révén sikerült megtartani. Az új összefogás fontos újítási és innovációs folyamatokat indított el, ezáltal a Dacia-Renault vállalat az egyik legjobban prosperáló céggé vált Romániában. Ez a lendület kihat a városra és agglomerációjára, hiszen a vállalat a térség egyik legjelentősebb munkáltatója, amely az agglomerációból gyűjti össze alkalmazottait. A képzések, átképzések hozzájárultak a munkaerő szakképzettségi színvonalának emeléséhez. A vállalat fontos társadalmi szerepvállalása által számos intézmény jut adományokhoz, támogatásokhoz. Az egyik leglényegesebb folyamat a klaszter kialakulása, illetve a nevesített, Auto Muntenia Versenyképességi Pólus létrehozása, amely kiszélesítheti Pitești város központi funkcióit, illetve szorosabbá fonhatja a városnak és környezetének kapcsolatát.

1990 után Pitești város demográfiai trendjében egy gyors növekedési periódus kezdődött, lakosság száma 187 ezer fő fölé növekedett, az évtized végén stagnált, majd az új évezredben csökkent (Nedelea – Puncioiu 2011), s a 2011-es népszámlálási adatok alapján a város lakossága 155 383 fő. Míg a város lakossága csökkent, addig az agglomeráció egésze növekedett.

A helyi ipar alapvetően a hagyományos ágazatokra épül: az élelmiszeriparra, a bútoriparra, a ruhaiparra, valamint a magas technológiai színvonalat követelő fémárugyártásra és a gumi- és műanyagiparra. Néhány nagyvállalat járműalkatrész-gyártással foglalkozik.

A területfejlesztési törvény a megyei jogú városok környezetében elhelyezkedő települések társulását teszi lehetővé, így kialakítva az ún. metropolisz övezeteket (zone metropolitane) (Csák 2011). A Pitești Metropolisz Övezet esetében Pitești mellett nyolc település hozta létre a metropolisz övezetet. Pitești agglomerációjában figyelemre méltó város Mioveni, amely az autóipar szempontjából kulcsfontosságú szereppel bír. A Metropolisz Övezet tervezésekor Mioveni még beletartozott volna ebbe a zónába, a végleges kialakításakor viszont már kimaradt (Strategia post-aderare 2008).

Mioveniiben jelenleg egy olyan ipari, technológiai és tudományos parkot terveznek, amely jól kiegészítené a városban folyó autóiipari tevékenységet is. A tervezett ipari, technológiai és tudományos park kedvez majd a város autóiipari tevékenységének is, de ugyanakkor oldani kívánja (ahogyan ezt a célok között is látjuk) Mioveni monoindusztriális jellegét, amely miatt a város nagymértékben függ az autóiipari ágazattól.

Craiova

Craiova város a Dél-Nyugat Régió legfontosabb megyei jogú városa, Bukaresttől 227 kilométerre helyezkedik el. A város a 15. század végére fontos kereskedelmi központtá vált és gazdasági hatalommal bírt. 1910-ben Bukarest után a második legnagyobb város volt. A második világháború után a város fejlődése látványos ütemben zajlott. 1948-ban létrehozták az ország egyik legnagyobb egyetemi centrumát, a Craiovai Egyetemi Központot, amellyel a város tudományos szempontból is kezdett kiemelkedően teljesíteni. A 1960-as évektől kezdődően Craiova ipari központtá alakult. Craiova demográfiai trendjeire a megye sajátosságai jellemzőek: a rendszerváltásig a város lakosainak létszáma dinamikusan nőtt, majd a változásoknak köszönhetően jelentős népességvesztést könyvelhet el. 1992-ben 309 ezer, 2011-ben 270 ezer lakója volt. Románia Nemzeti Fejlesztési Terve Craiovát az ország tíz legfontosabb városa közé sorolja. A város és további kilenc település alkotják a Craiovai Metropolisz Övezetet (Zona Metropolitană Craiova), amelyet 2009-ben alapítottak (Planul național 2005). A területfejlesztés 2030-ig szóló stratégiai dokumentuma Craiovát olyan nemzeti pólusnak nevezi, amelynek lehetősége van valódi metropolisz övezetté válni (Pol Național cu Potențial Metropolitan), s a fejlesztési pólus hatókörét mintegy 30 km távolságra terjeszti ki, 19 települést bevonva.

A Ford minden olyan városban, ahol telephellyel rendelkezik, stratégiai partnerséget köt az adott település felsőoktatási intézményével. Ezt a hagyományt Craiovában is folytatták, bízva abban, hogy az egyetemen kiképzett mérnökök egy része a Ford keretein belül fog dolgozni a jövőben.

Craiova évszázadok óta központi funkciót lát el a térségben, ennek a fenntartásához nagyban hozzájárult a városban évtizedek óta jelen lévő autóiipar, még akkor is, ha több válságperiódust kellett a város autóiiparának elszenvednie. A Ford vállalat jelenléte az utóbbi néhány évben elvezetett az autóiipari klaszter, illetve versenyképességi pólus kialakításához, amelyekben belül Craiova szerepe egyre inkább felértékelődik, és amelyek által a térség vállalatainak és intézményeinek együttműködése paradigmaváltáson esik át.

Kragujevac

Kragujevac a Šumadijai régió és a Morava-Šumadija makrorégió gazdasági, kulturális-oktatási, egészségügyi központja. Szerbia, valamint Šumadija területének központi részén helyezkedik el, Belgrádtól 140 km-re délre. A második világháborútól az 1991-es népszámlálásig a város és a község¹ lakosságának növekedése folyamatos volt.

1 A város és a környező települések önkormányzati egysége a község.

Legnagyobb lélekszámát 1991-ben mérték, ekkor a község lakossága 180 084 fő volt, ebből a központi város 144 608 lakossal rendelkezett. Azóta a város népessége növekszik, 2011-ben 150 835 fő volt, míg a község teljes lakosság száma lecsökkent 174 100-ra.

Mivel a természetes szaporodási mutatók negatív értékkel rendelkeznek, a növekedés elsősorban a beköltözésnek köszönhető. A 2011-es népszámlálási adatok alapján a község területén összesen 79 235 betelepült személy él, akik közül 70 000-en települtek be Szerbia különböző területéről, 9072-en a községen belül változtattak lakóhelyet. A munkaképes lakosság a 2011-es népszámlálási adatok szerint 70,45%-a az összlakoságnak, ami meghaladja úgy az országos átlagot mint a legtöbb szerbiai város munkaképes lakosságának számát is.

A Zastava autógyár közel fél évszázados fejlődése és üzemelése során a régió területén több beszállító céggel működött együtt. Ezekben a vállalatokban dolgozott a környező lakosság többsége, így a régió fejlődése és gazdasági helyzete közvetlenül és közvetve is az autógyártásra alapult. A Zastava gyár hanyatlása ily módon az egész régió gazdasági helyzetét negatívan befolyásolta. Ebben az időszakban a beszállító cégek teljesen tönkrementek, úgy a berendezések elöregedése mint rossz privatizációs módszerek miatt.

A legnagyobb gazdasági visszaesés az 1991. és 2000. év között következett be, amikor a JSZSZK szétesett, nemzetközi embargót vezettek be a JSZK ellen és a NATO bombázás során megsemmisült a gyár. Ekkor az exportorientált kragujeváci ipar elvesztette piacának majdnem teljes egészét.

1990-ig a gépkocsik gyártása az ipari termelés 65%-át szolgáltatta, míg a fémfeldolgozó ipar 90%-át fedezte. Az elkövetkező években a gyártás a tizedére csökkent, a meglévő gyártókapacitás kihasználtsága 10% alá esett.

A Fiat gyár megnyitása nem csak az autóiipart élesztette újra a városban, hanem más szektorok fejlődéséhez is hozzájárult. Amióta a FIAT megnyitotta az autógyárat Kragujevácon, további 30 gyár helyezte telephelyét a városba, ami 5000 új munkahelyet jelent a városnak. Ezen munkahelyek kétharmadát a Fiat, míg a maradékot norvég, német, szlovén, osztrák, izraeli és horvát cégek biztosítják.

A Fiat gyár szükségleteinek kielégítése érdekében felújították a meglévő utakat és vasútvonalat, illetve a szerződés értelmében egy új autópályát építenek a Kragujevácbatočina útvonalon.

Amellett, hogy Kragujevác Szerbia autóiiparának telephelye, lassan kereskedelmi központjává is válik. Ennek következményeként egyéb szektorok is fejlődnek, állandóan új befektetők érkeznek, ami a városfejlődéshez járul hozzá. Mindez változtatja a városképet és városszerkezetet, egyben a város környezetében lévő vidéki területek városiasodása is megindult.

A jelenlegi városfejlesztési terv része, hogy a már hagyományos autóiipar és a fegyveripar fejlesztése mellett egyéb ipari ágazatok is otthont kapjanak Kragujevácon. A város jelenlegi monostrukturális képén többek között az Innovációs Iroda segítségével és a Technológiai park megépítésével szeretnének változtatni.

A gazdasági fejlődés sokban hozzájárult az oktatási intézmények fejlődéséhez is. A Kragujeváci Egyetem 1976 óta működik, és összesen 11 kara van, mely karok közül hat kar székhelye van Kragujevácon, többek között a műszaki karoké is.

A kragujeváci Politechnikai iskola az első iskolák egyike, amely együttműködik a FAS gyárral. A gyár lehetővé tette, hogy a tanulók gyakorlati oktatása a gyárban folyjon, valamint modern felszerelést és egy darabokban lévő Puntót adományozott az iskolának a gyakorlati oktatás modernizálásának érdekében.

Az iskolában a fentiekén kívül oktatást szerveztek az új, illetve a meglévő gyári alkalmazottak számára, továbbá az iskola tanárai is részt vettek a gyárban tartott képzéseken, mely képzések során megismerkedhettek az autógyártás legújabb technológiáival.

A FAS alapítvánnyal a Kragujeváci Egyetem 2011-ben írt alá szerződést a két szervezet együttműködésére vonatkozóan. A FAS biztosítja a Kragujeváci Egyetem hallgatói részére a gyakorlati oktatás megszervezését és lebonyolítását, a végzett hallgatók foglalkoztatását, ösztöndíjban részesíti a legjobb hallgatókat, valamint az alapítványnak pénzügyileg támogatja a tudományos kutatómunkát. A FAS továbbá segítséget nyújt abban, hogy a Kragujeváci Egyetem nemzetközi kapcsolatot építsen ki egy olaszországi egyetemmel. A szerződés szerint a Kragujeváci Egyetem ezzel párhuzamosan olasz nyelvi tanszéket indít, valamint megszervezi a FAS gyár alkalmazottainak olasz nyelv oktatását.

Lovech

Lovech Bulgária észak-közép régiójában található város, körülbelül egyforma távolságra a bolgár fővárostól, Szófiától és a legnagyobb Duna-parti várostól, Rusztól (150 km-re). Bár a város nem Bulgária fő közlekedési útvonalain fekszik – 40 km-re délnyugati irányban található a fő északi vasútvonal és 15 km-re északra a két főút, amely Szófiát Ruszával, illetve Várnával köti össze. Bár várható, hogy a „Hemus” autópálya 10–15 km-es kiegészítésével elérhetővé válik a város északi része, amely jelentősen javítaná a közlekedési elérhetőségét.

A legutóbbi, 2011-es népszámlálás alapján Lovech település népessége 62 165 fő volt, és ebből maga a város 36 600 lelkes település. Ami a város és a hozzá tartozó települések népesedési dinamikáját illeti, alapvetően az országos trendeket követi – 1975-ig a település népessége növekedett (a város az 1980-as évek végéig). Lovech népességnövekedése főként a természetes szaporodásnak volt köszönhető, míg a migrációs ráta negatív volt, amit a gyenge gazdasági fejlődés okozott. Ezáltal az utóbbi három évtizedben Lovech település népessége több mint egyharmadával csökkent, ami a természetes fogyásnak és a negatív migrációs értékeknek tudható be. Lovech és környezete népességcsökkenése kétszer olyan gyors volt, mint a nemzeti átlag ugyanazon időszakra vonatkozóan.

Így tehát Lovech régióját egyértelműen depresszívnek tekinthetjük. A város és környezete várhatóan megtartja negatív migrációs rátáit a közeljövőben. A bruttó hozzáadott értékben a mezőgazdaság aránya Lovechben 10,1%, ami alacsonyabb, mint az ország északnyugati régiójának átlaga, de magasabb, mint a nemzeti átlag. A teljes országhoz viszonyítva, a szolgáltató szektor itt nagyobb arányt képvisel (a bruttó hozzáadott érték 57,7%-a) az ipar részarányának rovására (a bruttó hozzáadott érték 32,2%-a). Napjainkban Lovech még mindig fontos bőr- és élelmiszeripari központnak tekinthető, továbbá kézi-szerszámok, öntöttvas és bútorok gyártása található itt. Hagyományosan a gabonából, húsból, tejből és zöldségekből készült termékek előállítására növekedett a város közelében.

A fő ipari vállalkozások Lovechben főként a gépgyártás, fémmegmunkálás, elektrotechnika, fafeldolgozás és bútorgyártás, textil és ruhaipar, szőrme- és bőrkészítés, élelmiszertermelés és takarmányozás területén működnek.

2012 elejétől Bulgária egyetlen autógyártó üzemének megépítésével Bahovitsa faluban (5 kilométerre északra a várostól) Lovech ismét az autógyártás országos központjává vált.

Következtetések

A vizsgált három ország sok szempontból hasonló, de mégis eltérő fejlődési pályát járt be az elmúlt évtizedekben. Egyik sem nevezhető autóiipari nagyhatalomnak, de kétségtelen tény, hogy az utóbbi évek gazdaságában egyre nagyobb helyet kap ez az ágazat. Különös jelentősége, hogy a gazdaságilag prosperáló fővárosok mellett mindegyik autóiipari város vidéki térségekben jött létre, ott gazdasági növekedést elindítva, szinte sziget jelleggel.

Mindegyik vizsgált város közös jellemzője, hogy ott az autógyártás már évtizedekkel ezelőtt meghonosodott, elsősorban a belső kereslet kielégítése, a hiány mérséklése céljából. Egy hosszabb-rövidebb hanyatlási periódus után az utóbbi másfél évtizedben történt meg az autóiipar „rendszerátváltása”, ekkor indultak meg itt a nagy, exportorientált beruházások, amelyek új lendületet adtak a városok iparának. Ezek a beruházások a vizsgált országok életében a legjelentősebb külföldi befektetések, amelyek ráadásul nem a fővárosi régiókba érkeztek. A befektetések telephelyválasztásának alapja a már meglévő autóiipari múlt volt legfőképpen, de ugyanakkor látható, hogy ez inkább a telephely meglétét jelentette. Fontos volt a térség földrajzi elhelyezkedése (EU-n belüli helyzet, keleti piacok elérhetősége stb.) és az olcsó munkaerő.

Természetesen különbségeket is találtunk a vizsgált központok között. Láthatjuk, hogy az egyes központok különböző fejlettségi szinten állnak. Míg Romániában a termelés folyamatosnak volt mondható, s szervezettségében a két város autóiipara talán a legmesszebb jutott a vizsgáltak közül. Mindkét város esetében jelentős agglomeráció, beszállítói hálózat alakult ki. Pitești, illetve a Dacia esetében már fejlesztő központokról is beszélhetünk. Tehát mind a városhálózatba, mind a gazdaságba jelentős mértékben integrálódott a tevékenység. Saját márkával, nagy piaci részesedést ért el. A másik román város, Craiova, illetve a szerbiai Kragujevac is jelentős fellendülést ér meg, mint összeszerelő üzem, s láthatóan dinamizálja a térségét is. A bolgár példa ugyanakkor a bolgár autóiipar korábbi jellegzetességeit termeli újra. Eddig viszonylag kis szériás termelés valósult meg, kísérleti jelleggel. Ha a foglalkoztatottak számát nézzük, vagy a város, a térség életébe történő integrációt, akkor annak csak gyenge szintjét állapíthatjuk meg. Minimális a bolgár beszállítói részesedés is. (Igaz, itt még egy kezdeti befektetésről van szó, amely nyilván növekedni fog, s a bolgár beszállítói részarányának is erősödnie kell már csak azért is, hogy a termék EU-n belülinek minősüljön.)

Tehát más struktúrában, de az autóiipar „újrajátssa” a korábbi évtizedek fejlődési irányait a térségben. A földrajzi helyek megmaradtak, s ezek beilleszkedtek azokba a termelési trendekbe, amelyek az autóiiparra az egész világon jellemzőek napjainkban.

2. rész

Állami szerepek

A városkérdés a módosult állami szerepfelfogás keretei között

SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT

Az állami szerepek átalakulása és azok hatása a területi szerkezetre címet viselő alapkutató téma művelését és aktualitását a városok szerepének európai és globális dimenziójú átértékelődése alapozta meg, amit elengedhetetlen figyelembe venni Győr város helyzetének és versenyképességének megítélése, gazdasági pozíciójának erősítése szempontjából is. További kiindulópontot jelentett, hogy általános vélekedés szerint globális környezetben a nemzetállam szerepe átalakul, s megváltozik viszonya városaihoz és város-hálózatához.

A globalizáció adta keretek között a fejlett államok figyelme arra irányul, miként tehetők a nagyvárosi térségeik (a csomóponti régiók) versenyképessé. Az Európai Unió is kinyilatkoztatta, hogy a gazdasági fejlődés kulcsszereplői a városok, melyek esetében a versenyképesség elérésének egyik meghatározó módszere a kooperáció és az általa megtestesített kormányzás. Azaz az együttműködés egyfelől a város és térsége, régiója között értelmeződik, mindinkább a gazdaság térfolyamatai által kialakított szerves térben, másfelől az együttműködés átfogja a gazdasági fejlődésben érintett szereplők legteljesebb körét, ami átjárhatóvá teszi az állami, a gazdasági és nonprofit szféra közötti határokat. A résztéma kidolgozásának célja annak értékelése, hogy ezen új funkciókhoz milyen térbeli kapcsolati, irányítási és fejlesztési modellek alkalmazhatók, társíthatók, s mindezek miként hatnak a városi térségekre.

Az igazgatási és szervezeti aspektusú kutatási résztéma a nagyvárosi térségek, régiók intézményesülésében az utóbbi mintegy másfél évtizedben lezajlott gyökeres változásokat igyekezett megragadni. E változások több tényezővel hozhatók összefüggésbe, egyfelől a többszintű kormányzás jelentőségének előretörésével, ami abból fakad, hogy a nagyvárosi terek egyidejűleg regionális, nemzeti és szupranacionális szinten is értelmeződnek. Ez pedig ösztönzi az önkormányzatok határon átnyúló összekapcsolódását nagyvárosi térségekké, gazdasági régiókká alakulását. Ez a megközelítés feltételezi a területi szintek intenzív együttműködését, összekapcsolódását vertikális módon, aminek létrejöttében megkérdőjelezhetetlen az állam szerepvállalása. A másik lényeges változás a korábbi állapothoz képest, amikor is a magváros és agglomerációjának együttműködése elsősorban a közszolgáltatások megszervezésére, az igazgatási hatékonyság biztosítására, továbbá az egységes tervezésre irányult az, hogy a nagyvárosi térségek

tekintetében a közigazgatási határok jelentőségüket veszítették és a tér funkcionális régióként értelmeződik mindenekelőtt a gazdaságfejlesztés és versenyképesség érdekében alárendelten. Megjelentek a rugalmas együttműködési keretek, melyeknek ezt az új színterét horizontálisan tudjuk értelmezni.

Esetünkben a vázoltak úgy fordíthatók le a Győri Járműipari Körzetre vonatkozóan, hogy a városrégió célja a gazdaság fejlődésének közvetítése egy funkcionális gazdasági tér számára, ami a városmagot és annak térségét, agglomerációját öleli fel. Egy közigazgatási szempontból széttöredezett térben kell tető alá hozni olyan közigazgatási intézményi struktúrákat vagy kormányzási intézkedéseket, döntéseket, amelyek biztosítják az adminisztratív határokon túlmutató politikai és gazdasági integrációt. A nemzetállam szerepe látszólag elhalványult, bizonyos funkciói átszálltak szupranacionális szintre. Azonban elemzéseink arra világítottak rá, hogy a korábbi bürokratikus és hierarchikus működő államot felváltotta egy együttműködő és koordinatív típusú állam. Ez nem járt együtt az állam funkcióinak eliminálásával, ugyanis megfigyelhető, hogy az ezredforduló óta a központi kormányzatok lényegesen tudatosabban orientálják, támogatják, sőt bizonyos esetekben szabályozzák adminisztratív téregységeiket, különösképpen nagyvárosaikat, városi térségeiket, mint két évtizeddel korábban. Teszik ezt innovatív eszközökkel, aminek mozgatórugója a gazdaságfejlesztés és a versenyképesség fokozása.

Elemzési szempontjaink a következők voltak:

- Egyes, az új állami szerepekre és a globalizáció kihívásaira térszerkezetük átalakításával, valamint a városi térségekre szabott új intézményi struktúrákkal válaszoló államok reformlépéseinek és céljainak elemzése (Franciaország, Lengyelország stb.). Annak vizsgálata, hogy a szubnacionális szintek megerősödésével jellemzett és megvalósult decentralizáció következtében létrejött különféle államberendezkedések milyen hatással vannak a város-, illetve csomóponti régiók kezelésére.
- Mintaszerűen kiválasztott meghatározó európai államok agglomerációs politikájának, illetve a nagyvárosi térségei fejlesztésére, pozícionálására irányuló policy-jeinek bemutatása és értékelése (Franciaország, Svájc, Németország, Lengyelország). A problematika az e téregységekben való gondolkodás, tervezés és cselekvés létjogosultságának, céljainak és eredményeinek a bemutatása. A kutatás izgalmas aspektusa volt a nagyvárosi tereknek a nyitása a gazdasági és civil szféra felé, miáltal a közigazgatási határok jelentősége csökken, s ez a kormányzási vonulat nyilvánvalóan a funkcionális régiók gazdaságfejlesztési irányába viszi tovább a kooperációkat.
- Határon átnyúló többpólusú régiók vizsgálata esetében célunk a határon átnyúló jelleggel intézményesült nagyvárosi térségek együttműködését formalizáló szervezetek, rugalmas kooperációs formák összegyűjtése és analizálása volt. Az interregionális és transznacionális típusú kooperációkat ugyanis többnyire az karakterizálja, hogy regionális léptékben policentrikus hálózatot alkotva együttműködnek a „nagyvárosok” a közép- és kisvárosokkal, mert erőforrásaik egyesítésével tudnak a metropolisztérségek versenytársaivá válni. Figyelmünket a német, lengyel, svájci kooperációkra koncentráltuk, de önálló vizsgálat tárgyát képezte a Győri Járműipari Körzet szempontjából meghatározó Centrope régiós együttműködés.
- Végül helyzetfeltárást készítettünk Győr és térsége önkormányzatainak közigazgatási társulások kapcsolatairól, továbbá határon átnyúló együttműködéseiről.

Amikor kutatásunk tárgyáról, Győr jövőjéről gondolkodunk, óhatatlanul két alapvető adottságból kell kiindulnunk. Egyrészt számolni kell azzal, hogy bármely város, így Győr-Moson-Sopron megye székhelye is a magyar és egyúttal az európai városhálózat része, tehát nem kezelhető izoláltan. Másrészt hangsúlyos adottsága Győrnek a középvárosi lét, hiszen európai léptékkal mérve középvárosról van szó, amely bár bizonyos szuburbanizációs folyamatokkal jellemzett, nagyságrendjénél és gazdasági teljesítményénél fogva egymaga nem veheti fel a versenyt Európa metropolisztérségeivel. Győr nemzeti jelentőségű városa hazánknak, melyre Budapest vonzó hatása már nem terjed ki, helyette Bécs nagyvárosi agglomerációjához sorolható. Győr nemzetközi láthatóságának eléréséhez a városnak egy kitágított regionális térben szükséges elhelyeznie magát.

A vizsgálódás kiindulópontja, hogy Győrt – az ország további négy nagyvárosához hasonlóan – viszonylag kevés együttműködés fűzi a településhálózat többi tagjához, s ha meg is nevezhetők formalizált kapcsolatai (Győri Többcélú Kistérségi Társulás, Arrabona EGTC) azok dinamikája messze elmarad a kívánatostól, tematikájuk pedig nem irányul alulról kezdeményezett stratégiai szemléletű gazdaságfejlesztésre (Fekete 2013). Győr a Nyugat-Dunántúl régió másik két megyeközpontjával egyetemben 2012-ben kilépett a Bécs vezette Centrope régiós kezdeményezésből, mely határon átnyúló jelleggel igyekszik versenyképessé tenni a négy ország érintett területi szereplői alkotta policentrikus nagyvárosi térséget (lásd Szokolay 2013). Fogalmazhatunk úgy is, hogy a város lényeges európai perspektívától fosztotta meg magát. Emellett korábbi kutatások eredményei azt bizonyítják, hogy a szektorok közötti hálózatok formálásában sem jár élen a város, amely pedig a helyi gazdaság tudásalapúvá tételének egyik kulcstényezője lehetne (Somlyódy Péter 2012). E tények ismeretében feladatunknak tekintettük, hogy európai minták és modellek elemzése, valamint jó gyakorlatok megismertetése segítségével Győr számára fejlődési irányokat ajánljunk annak érdekében, hogy kormányzási képessége javuljon és a helyi gazdaság fejlődéséhez szükséges feltételeket a legnagyobb eredményességgel megteremthesse.

A résztéma kutatói teamjét alkotta:

- Balázs István egyetemi tanszékvezető
- Fekete Dávid PhD-hallgató
- Patyi Hajnalka MSC hallgató
- Somlyódy Péter Edit egyetemi docens
- Szokolay Örs ügyvezető.

A kutatás főbb megállapításai

A kutatás során több ország regionális, illetve várospolitikáját vizsgáltuk. A kutatásba bevont államok Németország, Franciaország, Svájc és Lengyelország voltak. A kiválasztott államok közül kettő föderatív államberendezkedésű, Németország és Svájc, ahol a szubnacionális szint nagyfokú autonómiát birtokol. A két állam között hasonlóság figyelhető meg abban, hogy városaik, főként európai és nemzeti jelentőségű városaik gazdaságilag kifejezetten sikeresek, ugyanakkor városhálózatuk jellegét tekintve alapvetően különbözik egymástól.

Németországban 1995-re datálódik annak a folyamatnak a kezdete, amikor először határozták meg a nagyvárosi térségeket a társadalmi, gazdasági, társadalmi és kulturális fejlődés motorjaiként. Egy évtizeddel később „A területi fejlődés jövőképei és stratégiai Németországban” címmel a Területrendezésért felelős Miniszteri Konferencia által elfogadott dokumentum (2006) első jövőképe a „Növekedés és innováció” irányt hangsúlyozta. Bármennyire is azt gondolnánk, hogy a metropoliszrégiók mint hatalmas gazdasági potenciált megtestesítő területek önálló életet élnek, e térségekre orientált állami politika kulcselemét mégis e régióknak intenzív intézkedéseken keresztüli megerősítése jelenti. E politika végső célja gazdasági növekedésük előmozdítása, amitől a strukturális problémákkal küzdő régiókba tovagyűrűző kedvező hatásokat várnak (Küpper 2008). Ugyanis a városrégiók hangsúlyos szerephez jutottak a kohéziós politika megvalósításában, amely a policentrikus városfejlesztési koncepcióra épül (Somlyódy Péter 2014).

Németországban, amikor 2006-ban ismételték elővették az európai metropoliszrégiók fogalmát, e térségekhez tartozóként kijelölték a szűkebb vonzáskörzettől távolabb eső növekedési területeket is. Az igény felmerülése az 1999-ben megszületett ESDP-re vezethető vissza, amely a metropoliszrégiók decentralizált hálózatának kiépítését kezdeményezte Európa egész területén, értve ezen a városhierarchia második szintjén elhelyezkedő városokat. Németországban a létrejött területpolitikai dokumentum tulajdonképpen a metropoliszrégiók nemzetközi versenyképességének fokozását célozta. A Miniszterek Konferenciája által megállapítottan 11 európai metropoliszrégióval rendelkezik Németország: Berlin/Brandenburg, Hamburg, München, Rhein/Main, Rhein/Ruhr, Stuttgart, Halle/Leipzig-Sachsendreieck, Bremen-Oldenburg, Hannover, Nürnberg, Rhein-Neckar (Becker 2006). E városrégiókban többségükben eredményes governance struktúrák működnek, amelyeket a gazdasági és civil szféra érdekei átszőnek, melyek működési mechanizmusát Fekete Dávid (2013a) tanulmánya vizsgálta.

Svájc Magyarországgal azonos nagyságrendet képviselő ország, s hozzánk hasonlóan európai léptékű nagyvárosai nincsenek, sőt nemzetközi mércével mérhető nagyságrendű agglomerációk is hiányoznak a területéről (Somlyódy Péter 2013). Településhálózata azonban előnyös karakterű, mivel policentrikus és polihierarchikus. Az ország városhálózata arra is rámutat, hogy valamely város pozíciója szempontjából nem kizárólagosan a nagyságrend számít, sokkal inkább a betöltött funkciók minősége és mennyisége. Svájc korán elkötelezte magát városhálózatának fejlesztése mellett, 1996-ban elfogadta stratégiáját „Svájc területrendezési alapvonalai” (Grundzüge der Raumordnung Schweiz) címmel, aminek lényege úgy foglalható össze, hogy a hálózatos városrendszer kialakítása lett Svájc föderális válasza az Európa legjelentősebb városrégiói között kiélesedő települési versenyre. Svájc városhálózatáról az állami politika kimondta, hogy az államhatáron átnyúlóan kell hálózatosodnia és az európai városhálózat integráns részévé kívánatos válnia. Svájc szembenézett kisméretű önkormányzati rendszerével, ami a nemzeti jelentőségűvé nyilvánított agglomerációkon belül is jellemző, s agglomerációs politikája fő irányává tette a föderatív államrendezkedésből adódó vertikális együttműködést és a horizontális kooperáció erősítését (Tobler 2002).

Franciaországot decentralizált államként tartják számon, mióta 1982-ben fellazította erősen centralizált államfelépítését és létrehozta területi önkormányzati státuszú régióit.

A francia állam 1999-ben új várospolitikát hirdetett, amit saját intézményrendszerének megerősítésével is kifejezésre juttatott, azaz önálló Városügyi Minisztériumot alapított. Politikájának fő irányvonalai a következők lettek:

- az elsődleges beavatkozást igénylő városi területek lehatárolása,
- az állam-önkormányzat viszonylatú, ún. városszerződések középpontba állítása,
- a projekteknek a fenntartható városfejlődés szolgálatába állítása,
- a helyi lakosság bevonása a városfejlesztési feladatok meghatározásába.

Balázs István (2013) tanulmányából részletes betekintést kapunk abba, hogy Franciaországban a decentralizáció új lendületet kapott 2010-ben, amely reform nem csak a helyi önállóság növelését célozta, hanem a területi kezdeményezésekben megnyilvánuló erőforrásokra történő építkezést is. Ebben a folyamatban megfigyelhető, hogy a hangsúly a régiókról a nagyvárosi térségekre és a pólusokra helyeződik át, miután a területi önkormányzat – a megye és a régió – integrált képviselőt kapott. A nagyvárosok vagy metropoliszok megerősítésének célja versenyképességük és társadalmi kohéziójuk erősítése. Az állam három nagyvárosi térséget speciális szabályozásban részesített, valamint feljogosította a legalább félmillió fős városmaggal rendelkező agglomerációkat, hogy vonzáskörzetük önkormányzataival együttesen dolgozzanak ki területfejlesztési és -rendezési programot. E vonatkozásban érzékelhető, hogy a nagyvárosok, városközösségek és agglomerációs közösségek, mint az agglomerációk differenciált kezelésének intézményei – kiemelt szerepük folytán – gyengítik a regionális önkormányzatok területi tervezési funkcióját. A metropoliszok stabilizálódó pozícióját jelzi, hogy kompetenciájuk mára kiterjed egyrészt a területükhöz tartozó önkormányzatokat helyettesítő feladatellátásra bizonyos közszolgáltatások tekintetében, másrészt bizonyos megyei önkormányzatokat helyettesítő feladatokra, sőt a regionális gazdaságfejlesztésre is feljogosítottak. Erős legitimitációval rendelkező autonóm testületek állnak az élükön.

A francia szabályozás kuriózuma a gazdaságfejlesztésre fókuszáló nagyvárosi pólus intézményének bevezetése, ami kifejezetten az adott nagyvárosi térség versenyképességének és attraktivitásának fejlesztését, az innováció, a tudományos kutatások, a felsőfokú képzés elősegítését célozza (lásd Balázs 2013).

Lengyelország intézményi struktúrájának elemzését magyarázza, hogy egyrészt posztoszocialista ország, ugyanis széles körben ismert, hogy az EU új tagállamai hosszú időn keresztül nem rendelkeztek várospolitikával, tehát egyfajta megkésetttségük állapítható meg e politikaterületen. Másrészt azonban a kelet-európai országok közül kiemelkedik városhálózatával, mely a főváros, Varsó dominanciáján túlmenően a városhierarchia második szintjén elhelyezkedő jelentős nagyvárosok hálózatával rendelkezik. Lengyelország jó adottságokat birtokol ahhoz, hogy policentrikussá tegye városhálózatát. Harmadrészt pedig meg kell említeni, hogy a lengyel államvezetés elkötelezte magát a decentralizáció és az ország regionalizálása mellett (lásd Patyi 2013).

Lengyelország kiemelt figyelmet szentel nagyvárosi térségeinek, azonban önálló várospolitikát nem határozott meg, a városhálózat fejlesztésére vonatkozó irányelvek a regionális politika részeként jelennek meg, miként arra Patyi Hajnalka (2013) tanulmányában kitér. A régióközpontokat tekintik a potenciális növekedési pólusoknak, mely városok és vajdaságaik adják a lengyel GDP nagyobb részét. Ide tartozik Katowice és térsége (Śląskie), Krakkó (Małopolskie), Gdansk-Gdynia-Sopot (Pomorskie), Lódz

(Łódzkie), Poznan (Wielkopolskie), Rybnicko-Jatrzebski (Śląskie), Varsó (Mazowieckie) és Wrocław (Dolnoslaskie). A 16 lengyel vajdaságból 12-ben található olyan város vagy város-halmaz, amely metropolisszá nőheti ki magát. Jelenleg azonban öt nagyvárost tartanak számon, amely megfelel ennek a kategóriának: Varsó, Wrocław, Krakó, Poznan és Gdańsk (Wojtowicz 2010).

A metropolisz térségek fejlődésében azonban gondot okoz az elégtelen tervezési rendszer, a megfelelő közlekedési összeköttetések hiánya, a magas környezetszennyezés. Ezzel összefüggésben meg kell jegyezni, hogy Lengyelországban is ismert a nagyvárosi tervezés, viszont az idevonatkozó tervezési törvény szerint a területileg érintett vajdaság marsalljának joga a metropolisz térség területfejlesztési tervének kidolgozása. A nagyvárosi térségek nem képeznek adminisztratív területi egységet, s a városi kormányzás kialakítása is kezdeti próbálkozásain van túl (Lackowska – Swianiewicz 2010).

Az önkormányzatok közötti kooperációban a kelet-európai hagyományok hiánya a lengyel városok lehetőségeire is rányomja bélyegét. Pozitív kezdeményezésként jött létre a Lengyel Metropolisz Unió a nagyvárosok részvételével közös problémáik megoldására, amely fejlesztési stratégiák kidolgozását forszírozza a nagyvárosi térségekben. Szemben a nyugat-európai gyakorlattal, a lengyel nagyvárosi térségekre alapított együttműködések többnyire megállnak a közjogi szereplők részvételénél, a nem kormányzati szervezetek és a gazdasági szektort nem sikerül tartósan bevonni. Valamivel kedvezőbb az akadémiai-kutatási szféra kapcsolódása, mely aktív résztvevője a metropolisz kezdeményezéseknek (Lackowska – Zimmermann 2011).

Jelenleg a lengyel metropolisztérségekben az együttműködési hajlandóság alacsony szinten áll. Varsó esetében egy olyan agglomerációs együttműködési intézmény jött létre, amelynek éppen a főváros nem résztvevője. Ez a konstelláció hazánkban is ismerősen cseng, akár Budapestre gondolunk, akár Győr kimaradására a CENTROPE régióból. A nagyvárosi térségek közül a Wrocław-it tekintik sikeresnek, ahol 1999 óta folyik együttműködés informális jelleggel, amiben a városközpont mellett hat szomszédos járás és 36 önkormányzat vesz részt. A Wrocław-i Agglomerációs Stratégiai Tervebizottság tető alá tudta hozni fejlesztési stratégiáját, amiből elsősorban a városmag profitál. Alapításának motivációja egyfelől az a föltételezés volt, hogy uniós támogatások közös projektek révén előbb nyerhetők el, másfelől a városmag kontrollja alá kívánta vonni a térségbe érkező tőkebefektetéseket. Az említett tervbizottság azonban valós hatalom hiányában – a szakértői munkabizottságok működése ellenére – konkrét eredményeket nem tudott felmutatni a térségben (Lackowska – Zimmermann 2011).

A másik nagyvárosi térséget a Gdańsk–Gdynia–Sopot városhármas alkotja, melyek együttesen tesznek ki egymillió népeségszámot. Noha Pomeránia régió 2003-ban a három város együttműködésével létrehozott egy metropolisz területet tanácsadó funkcióval, ez nem bizonyult hosszú életűnek. Helyette a régió központi városa, Gdańsk kezdeményezésére 2011-ben 35 önkormányzatrészvételével megalapították a Gdańsk Nagyvárosi Térségi Szövetséget (Gdańsk Metropolitan Association), aminek szépséghibája, hogy ezt Gdynia mellőzésével tették, ami – összefogás helyett – útjára indította a nagyvárosok rivalizálását. A metropolizálódó térségek közé felzárkózott a nehézipari múlt után sikeres szerkezetváltáson átesett Katowice-i konurbáció is. Az agglomeráció 2007 óta rendelkezik a Felső-Sziléziai Metropolisz Unió formájában a 14 város delegáltjaiból álló képviseleti szervvel, mint érdekközösséggel.

Az előzőekben kiemelt államok mindegyike hosszú ideje alkalmazza a tervszerződések rendszerét, amely kontraktusokat a központi állam saját területi prioritásainak érvényesítésére a régiókkal és a régiókon belüli területi egységekkel köt meg azok fejlesztési célkitűzéseinek támogatására. Tehát ily módon mind az agglomerációk, mind a városok az állami támogatások célpontjai, amelynek egyik feltétele a területi autonómia, ami nem csak a politikai döntési önállóságot, hanem a pénzügyi autonómiát is magában foglalja. Másik kondíciója a területi tervezés szisztematikus működése, ugyanis a tervszerződés tárgyalási alapja a területi egység legitim tervdokumentuma. Fogalmazhatunk úgyis, hogy az intézmény csak valamilyen mértékben decentralizált államberendezkedés mellett működőképes. Ezzel magyarázható, hogy az új uniós tagállamok közül a regionalizációt véghez vitt Lengyelországban ismert a tervszerződés fogalma, mely ugyancsak az eredetileg francia mintát követi, s a szerződéseket a központi kormány köti a regionális kormányzatokkal. Ezeknek azonban egyelőre nem alanyai a nagyvárosok.

A lengyel példa arra világít rá, hogy Kelet-Közép-Európában a nagyvárosi térségek hatékony kormányzása egyelőre a nem állami szereplők gyengeségén elbukik, azonban a fejlesztési politika fókuszába itt is fokozatosan a gazdaságfejlesztés kerül, mint az uniós régió tagállamaiban. Ám az együttműködések informális karakterűek, egyelőre nem intézményesítenek hatékony kooperációkat. Ezért megállapítható, hogy az alulról kezdeményezett stratégiai típusú gazdaságfejlesztésre épülő hálózatos kormányzás mértékadó modelleket a gazdaságilag fejlett államokban hívtak életre, miként azt a kutatás során elemzett német és svájci példák bizonyították.

Noha Svájc nem uniós tagország, maga is hasonló reformokat hajtott végre, mint szomszédai (lásd Somlyódy Péter 2013). A tervezési politikában először az 1980-as években következett be váltás, azonban a föderális állam kezdetől fogva támogatta a városok, városi térségek, kantonok és föderális hatóságok közötti együttműködést és kommunikációt. A döntő lépést ebben a vonatkozásban az jelentette, hogy pénzügyi jellegű kooperáció jött létre az önkormányzatok és kantonok között. Azután új agglomerációs fejlesztési programok kidolgozására került sor a különböző régiókban, s ezzel elismerték, hogy napjaink sok tervezési problémája régiókat vagy agglomerációkat érint, következésképp az elszigetelt megközelítés hátráltatja a hatékonyságot (OECD 2011).

A korábbi vélekedéssel szemben a nagyvárosi régiókra irányuló politika bizonyos vonatkozásokban hozzá tud járulni a területi kohézióhoz (Küpper 2008). Az agglomerációs teória, a polarizációs elmélet, az új gazdaságföldrajz és a városhálózatok elmélete arra mutatnak rá, hogy e térségek támogatása a nemzetgazdasági növekedés gyorsulásához vezet, miáltal magasabb összegű területi kiegyenlítést szolgáló transzferekre nyílik lehetőség. Emellett a periférikus térségek részesülhetnek a központi térségek kisugárzó hatásából, melyek az innováció diffúziójából és az elérhetőség fejlesztéséből származnak. Ennek fontos feltétele az európai nagyvárosi régiók összekapcsolása a nem metropolisz-térségekkel – a régió távolabbi környezetében található kis- és középvárosi központokkal való összeköttetésük megteremtése. Hozzátehetjük, ebben a központi állam feladatvállalása nélkülözhetetlen.

A jövőre vonatkozó következtetések

Az európai tapasztalatok birtokában következtetésünk tehát, hogy a Győri Járműipari Körzet központjának, Győrnek feladata, hogy integrálja városi vonzaskörzetét, amihez minél több és intenzívebb kooperációt kell kialakítania mind más önkormányzatokkal, mind pedig a gazdasági, a tudástranzfer és a civil szektorral országban belül és transznacionális jelleggel egyaránt. Győr számára elengedhetetlen, hogy felismerje az együttműködések fontosságát annak érdekében, hogy lokális szereplőből területi, illetve regionális dimenziójú aktorrá válhasson. A gazdaság oldaláról szemlélve el kell érnie hálózati partnerek segítségével azt a „kritikus tömeget”, ami alkalmassá teszi arra, hogy az európai városhálózatban a városrégiókkal való versenyben megállja a helyét. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy óhatatlanul szüksége van arra, hogy a bécsi nagyvárosi térségnek együttműködő tagja legyen, hiszen egymaga csak alközponti szerepre pályázhat. Nem mondhat le arról (Szokolay 2013), hogy a Centropé régió együttműködési hálózataiban részt vegyen, melyek a régió közlekedési infrastruktúrájának, emberi erőforrásának vagy éppen kulturális és turisztikai kínálatának fejlesztésére irányulnak.

Másik következtetésünk értelmében a városok és a városi térségek fejlesztése a nemzetállamnak is feladata. Az új állami szerepfelfogás mellett is szükség van a nemzetállamra, hiszen a szuverenitása bázisán ő adja meg területi egységei számára azokat a felhatalmazásokat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy eredményesen működjenek, valamint nemzetközi keretek között alkalmasak legyenek a közös feladatok megoldására és a fellépő problémák kezelésére. A nemzetállam területi egységeinek mozgástere a nemzeti jog által behatárolt, az adott város vagy városrégió cselekvési amplitúdója nem terjeszkedhet túl a szabályozó norma megállapította közjogi minőségen és kompetencián, amin a nemzetközi együttműködés nyújtotta keretek és új intézmények sem módosítanak. Ily módon nemzetközi jelentőségűvé fejlesztendő nagyvárosaink, köztük Győr sem nélkülözhetik a központi kormányzat támogatását, legfőképpen egy hatékony várospolitika definiálását.

Egyértelmű, hogy a fejlett országok esetében is változások tapinthatók ki a várospolitikában, hiszen az bevonult az államok politikai agendájába. Hosszabb ideje jelen van egy olyasfajta tipizálása az országoknak, mely megkülönböztet explicit és implicit várospolitikával rendelkezőket (Van den Berg et al. 2007; Albergo 2010). Explicit várospolitikáról beszélünk, amikor az állami politika területi fókuszja városi jelleggel párosul mind a politika kialakítása, mind végrehajtása során. S az urbánus célok egyértelműen megjelennek a politikai dokumentumokban és diskurzusban, továbbá meg is mondja, hogy az aktuális közpolitikai kínálatok és eszközök mely politikai döntéshozók férnek hozzá. Ennek alapján egyértelmű, hogy implicit várospolitikáról akkor van szó, ha az adott országban különféle közpolitikák intézkedéseinek, beavatkozásainak hatására jönnek létre változások a városok gazdaságában és társadalmában, vagyis e változások másodlagos következmények. Ebben az esetben a közpolitika különféle ágazataiból hiányzik a területi szemlélet és a hatások inkább esetlegesek várospolitikai szempontból (Albergo 2010).

A direkt várospolitikát azt jelenti, hogy az állami várospolitikát úgy fejtik ki hatását, hogy a központi szint nem von be más szereplőket annak végrehajtásába, megelőzve a központi és helyi kormányzatok kooperációjával. Míg indirekt az a váropolitika, amikor a központi döntéshozóknak az a céljuk, hogy olyan környezetet és intézményi, legitimációs, finanszírozási, kognitív feltételeket teremtsenek, amelyek a helyi szereplőket abba a helyzetbe hozzák, hogy azok saját politikájukon keresztül változásokat tudnak elérni urbánus kérdésekben (Albergo 2010).

Amennyiben az elemzett országok besorolására kísérletet teszünk, akkor megállapíthatjuk, hogy Franciaország, Németország és Svájc egyaránt rendelkezik explicit váropolitikával. Ezen államok arra is súlyt helyeznek, hogy interszektoralis koordinációt végezzenek, s az ágazati politikák területi hatásait erősítsék városaik minél jobb pozícionálása érdekében, vagyis implicit váropolitikát is kifejtenek. Valamennyi állam esetében egyértelmű a hatalmi decentralizáció, vagyis a szubnacionális szintek és vároregiók javára lezajlott hatalmi átrendeződés, ami az indirekt váropolitika eszközének felel meg.

Ha Lengyelországra tekintünk, el kell ismernünk, hogy a volt szocialista országok közül a decentralizáció legnagyobb elkötelezettje, mely létrehozta önkormányzati régióit. Esetében azonban implicit váropolitikát detektálhatunk, mely a területi politikán belül jelenik meg, s mindenekelőtt direkt váropolitikai eszközökkel támogatja városhálózata versenyképességét. Ennek az országnak a fejlődési pályája azt reprezentálja, hogy a területi hatalmi viszonyok átrendezése meglehetősen hosszú és szerves folyamat eredményeként tud végbe menni, ami azonban meg fogja hozni gyümölcsét. Ez abban az összefüggésben értelmezhető, hogy megfigyelhető, a decentralizált államok városai és rajtuk keresztül nemzetgazdasága sikeresebb, mint a központosított államoké.

Franciaország térszerkezetének átala- kítása és a városi térségek kezelésének eszközrendszere a várospolitikai keretei között

BALÁZS ISTVÁN

KULCSSZAVAK: regionalizáció, településközi együttműködés, metropolizáció, Településközi Együttműködési Közintézet (EPCI), Területfejlesztési Irányelv, Fenntartható Fejlődés és Rendezés Regionális Alapterve, Regionális Területrendezési Konferencia, városközösség, agglomerációs közösség, új agglomerációs szövetség, nagyváros, nagyvárosi pólus

ABSZTRAKT: A Győri Járműipari Körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze kutatási program keretében egyik vizsgálati irány az, hogy miképp lehet „közigazgatási szempontból széttöredezett térben tető alá hozni olyan közigazgatási intézményi struktúrákat vagy kormányzati intézkedéseket, döntéseket, amelyek biztosítják az adminisztratív határokon túlmutató politikai és gazdasági integrációt”? A külföldi példák áttekintése keretében, ahová jelen tanulmány is tartozik, Franciaország sok szempontból mintaadó lehet az alkalmazott igazgatástechnikai megoldások sokszínűsége és működőképessége szempontjából.

Igaz ugyanakkor az is, hogy a francia közigazgatás és területfejlesztés, valamint területrendezés és urbanizáció által kifejlesztett megoldások az országra jellemző igen sajátos feltételek közt születtek és érvényesülnek. Mindezekre tekintettel előbb a francia közigazgatás térszerkezetének bemutatására kerül sor. Az ezt követő rész foglalkozik a francia decentralizáció és regionalizáció előrehaladásával, ennek keretében pedig a városi térségek kezelésére kidolgozott és alkalmazott közigazgatási modellel. A feldolgozás során kiemelt figyelmet kapnak a területi tervezés és a nagyvárosi tervezés kapcsolatai, valamint a nagyvárosok tervezési feladat- és hatáskörei. Ezután kerül sor a nagyvárosok és agglomerációjuk igazgatására kidolgozott olyan konkrét intézményi megoldások áttekintésére, mint a városközösség (Communauté urbaine), az agglomerációs közösség, (Communauté d'agglomération), az új agglomerációs szövetség (Syndicat d'agglomération nouvelle), a nagyváros (La métropole), a nagyvárosi pólus, (pôle métropolitain), valamint a fővárosi agglomeráció új modelje; „Nagy-Párizs” (Le Grand-Paris).

Franciaország várospolitikájának területi és közigazgatási adottságai különös tekintettel a nagyvárosi régiókra és az agglomerálódott térségekre

Franciaország térszerkezetének általános jellemzői

Franciaország közigazgatási térszerkezete nagyon széttagolt, melynek jogállásában két kategóriát lehet megkülönböztetni (Lőrincz 2011, 243–268.): az anyaországit (France métropolitaine) és a tengeren túli Franciaországot (France d’Outre-mer). Franciaország 64,5 milliós lakossága a településeken (36681), megyékben (101) és régiókban (26) él.

Az anyaországi Franciaország közigazgatási beosztása a régió (26), a megye (101), a körzet (342), a járás (4039) és a települési önkormányzati társulások (16 városközösség, 174 agglomerációs társulás, 2486 községközösség, 5 új városi szövetség, valamint egycélú és többcélú települési önkormányzati társulások), továbbá a települési önkormányzatok 36 681 (communes) összességéből áll. Ez utóbbiból azonban 19 998 kisebb ötszáz lakosnál, 31 558 község kettőezer lakosnál, 34 632 pedig ötezer lakosnál. A városok száma 260, melyből 41 a 100 000 lakost meghaladó.¹ A régiók, a megyék és a települési önkormányzatok önálló helyi önkormányzatok. A régiók és a megyék az államigazgatás dekoncentrált szerveinek is a működési terei. A körzetek az alprefektusok illetékességi területei, a járasok pedig a megyei önkormányzatok választási kerületei. Ezen felül speciális közigazgatással rendelkezik Párizs, Lyon és Marseille. A tengeren túli területek: a tengeren túli régiók (5) és megyék (5), tengeren túli közösségek (4) a Köztársaságot alkotó országrészek (2), valamint a függőségek (8).

A széttagolt településszerkezetre tekintettel Franciaországban igen jelentős a helyi önkormányzati társulások szerepe, mely témakörünk szempontjából fontos, ezért azokkal külön is foglalkozunk. A helyi igazgatás kialakítása a forradalomtól számítva hagyományosan erős centralizáció alapján történt, melyet először az 1982-es decentralizációs törvény tört meg.

A reform eredményei bár sokat oldottak a rendszer merevségén, de alapjaiban nem változtatták azt meg. Éppen ezért szinte minden ezt követő kormány működése alatt készült valami új reformkoncepció, melyek nagy része azonban megrekedt ebben a stádiumban. A második nagy decentralizációs hullám a 2003. március 28-i törvénnyel és a 2004. évi augusztus 28-i törvénnyel folytatódott, melyek célja a helyi hatáskörök növelése volt, de az ország vezetésében időközben történt politikai változásokra tekintettel az felülvizsgálatra került.²

A reform eredeti céljai a következők voltak:

- a területi decentralizáció értékeinek megőrzése és fejlesztése,
- a helyi önállóság növelése,
- valamint a területi kezdeményezésekben megnyilvánuló erőforrások felszabadítása.

1 Forrás; Francia Belügyminisztérium: http://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/chiffrescles_2013.pdf, Letöltés: 2013. március 24.

2 Ennek eredményeként került elfogadásra a „területi közcselekvések modernizációjáról” szóló 2014-58. számú, 2014. február 27-i törvény.

A települési önkormányzatok szintjén a legnagyobb változás a társulás rendszerének egyszerűsítésében és új formák bevezetésében nyilvánult meg. Minden megyében társulási orientációs tervet kellett készíteni, mely alapján 2013 végéig lényegében kétszintű települési önkormányzati rendszer alakult ki.

Az első szint a települési, a második pedig a társulási. Ez utóbbi profilját tekintve önkéntes, többcélú és önálló jogi személyiséggel bír, valamint közvetlenül választott testülettel rendelkezik. Az orientációs tervet a Megyei Települési Társulási Bizottság készíti el és hagyja jóvá, melynek összetétele vegyes, állami tisztviselőkből és helyi önkormányzati képviselőkből áll és a prefektus vezeti. A terv végrehajtása alapvetően önkéntes, de az érintett települések vagy lakosság többségének akarata a többiekre is kötelező. A könnyebb végrehajtás érdekében új intézményeket is létrehozta. Ezek közül az egyik az „új község”, mely több község (commune, mint a települési önkormányzatok gyűjtőfogalma) egyesülésével jön létre, vagy, mert a régi önállóan nem tud működni, vagy célszerűségi alapon egyesülnek korábbi önálló községek. A cél nyilván a közismerten magas (36 681) települési önkormányzati szám csökkentése indirekt eszközökkel. Létrejött továbbá a „nagyváros” (La métropole) kategória, mely főszabályként és eredetileg a legalább 300 000 lakosú központi települést és legalább 150 000 lakost magába foglaló városkörnyékét foglalja magába. A „nagyváros” gyakorolja területén a megyei és regionális önkormányzati hatáskörök egy részét és saját bevételekkel és költségvetéssel rendelkezik. Megszüntetésre került a helyi iparüzési adó és helyette területi gazdaságfejlesztési hozzájárulás került bevezetésre. Létrejött a „Nagy Párizs” speciális jogállású közigazgatási egység, mely a települési és területi önkormányzati hatáskörök, valamint az állami területfejlesztési eszközrendszer integrálását szolgálja.

A sokszínű és nehezen áttekinthető területi önkormányzati rendszer egyszerűsítését, a közigazgatási szintek és a helyi képviselők számának csökkentését jelenti a „területi önkormányzati képviselői” státusz létrehozása. A korábbi megyei és regionális önkormányzati képviselői jogállás került összevonásra ezen új képviselőbe, melyet egyfordulós többségi rendszerben választanak. Ugyanazon területi képviselő foglal tehát helyet a regionális és a megyei képviselőtestületben. Az új rendszer távlatilag képes lesz eldönteni azt a több évtizedes vitát, hogy területi szinten a megyei, vagy a regionális önkormányzatok működésének van-e létjogosultsága? A regionális önkormányzatok ezen túl három különböző hatáskörrel, saját önállóval, valamint településtől és megyétől átvett és államtól átadottal rendelkezhetnek. Az új jogi szabályozás fokozatosan, 2015-ig kerül bevezetésre.

Érdekesen változott a helyi önkormányzatok működésének központi támogatása is. Kikerült ugyanis az állami költségvetésből és külön törvény alapján az állami bevételeket terhelő kötelező levonás címén jár a globális működési támogatás, a DGF.

A helyi közigazgatási ügyek intézése továbbra is megoszlik a mi helyi önkormányzati szerveinkhez hasonló decentralizált szervek, a területi önkormányzatok (collectivités territoriales) és a kormány területi képviselőinek tekinthető prefektusok, valamint a központi szervek helyileg működő dekoncentrált szervei között.

Témánk szempontjából azonban azok az új rendelkezések a legfontosabbak, melyek a területi reform keretében a települési önkormányzatok együttműködésének (l'intercommunalité) erősítését szolgálják, különös tekintettel a nagyvárosokra és agglomerációjukra. Ebből a szempontból meghatározó a 2010. december 16-i törvény, mely a települési önkormányzatok együttműködésére egy új jogintézményeket hozott létre.

A „Településközi Együttműködési Közintézet” (Établissement Public de Coopération Intercommunale, továbbiakban EPCI) és a „nagyváros” (továbbiakban La métropole) saját költségvetéssel és bevételekkel rendelkezik és „több egymással határos települési önkormányzatot foglal magában, melyek egy érdekközösségi térhez csatlakoznak annak céljából, hogy területükre együttesen dolgozzanak ki és valósítsanak meg egy rendezési és fejlesztési programot a gazdaság, a környezetvédelem, az oktatás, a kultúra és a szociális fejlesztés területén a versenyképességük és a szociális kohéziójuk javítására.”³

Ilyen EPCI-t hozhatnak létre – a fővárosi agglomeráció, az Ile-de-France kivételével – önkéntesen azok a települések, melyek lakossága az alapításkor eléri az 500 000 főt, valamint az 1966. évi törvény alapján létrejött városközösségek. A „La métropole” az EPCI teljes jogkörét gyakorolja az egészben vagy részben a térségébe sorolt települések részvételével működők esetében.

A „La métropole” a térségébe tartozó helyi önkormányzatok tekintetében, helyettük részben vagy egészben gyakorolhat feladat- és hatásköröket, így pl.

- a települések tekintetében a közösségi érdekű szolgáltatásokat, mint a lakásügy, ivóvíz szolgáltatás és szennyvíztisztítás, köztemető fenntartás, vágóhidak stb.,
- a megyei önkormányzatok helyett végezheti a közútfenntartást és -kezelést, szociális segélyezést, iskolabusz, diákotthonok és gimnáziumok fenntartását stb.,
- és regionális önkormányzati feladatokat, mint a gazdaságfejlesztést.

Ezen felül a központi államtól átruházott hatáskörben elláthat egyes nagy közösségi közelítési és infrastruktúrakezelési feladatokat is. A „nagyvárosnak” a költségvetés tekintetében saját bevétele az építményadó és a globális működési támogatás, ha minden résztvevő egyetért vele.

Az új törvényi szabályozás alapján 2012 januárjától működő első „La métropole” a Nice-Côte d’Azur.⁴ Ez az új „métropole” a korábbi Nice-Côte d’Azur városközösséget és további hármat, a Vésubie, Tinée és Mercantour-it foglalja magába.

Franciaországban a teljes lakosság 91,2%-a él valamilyen társulásban, mely a települési önkormányzatok 98,3%-át jelentette 2013-ban, és mindössze 614 izolált település maradt ehhez képest. Ez a társulási rendszer a világ egyik legdifferenciáltabb és legkifinomultabb rendszere, melyet sokan méltán tartanak egy kvázi önálló helyi önkormányzati szintnek.

E bonyolult rendszerben a költségvetési működés szempontjából alapvetően két jogi formát lehet megkülönböztetni, a saját adójellegű bevételekkel és költségvetéssel rendelkezőket (fiscalité propre) és az anélkülieket. Jogi formájukat illetően megkülönböztethetünk önálló közjogi jogi személyiséggel rendelkezőket (Établissement Public de Coopération Intercommunale; EPCI) és ilyennel nem rendelkezőket. Az ellátott feladatok oldaláról pedig vannak egycélú szövetségi típusú társulások (Syndicats intercommunaux a vocation unique; SIVU) és többcélúak (Syndicats intercommunaux a vocation multiple; SIVOM).

3 A területi önkormányzatok általános kódexe L5217-1§-a.

4 A 2011. október 17-i kormányrendelet alapján.

Franciaország társulási rendszere erőteljes központi állami ösztönzésre és a nagy területrendezési reformok eredményeként az 1960-as évektől kezdett kiteljesedni és minőségi változásokon a későbbiekben részletezendő módon napjainkban esik át. Ez különösen a nagyvárosokra (La métropole) és agglomerációjukra igaz, melyek a reformambíciók szerint az európai versenyképesség érdekében – területükön a megyéket és régiókat is kiváltották volna.

Társulási formák Franciaországban

A fentiek összefoglalásaképpen az alábbi társulási formák élnek az országban.

1. Saját költségvetéssel és bevétellel rendelkező csoportosulások (*Groupement a fiscalité propre*):
 - La métropole; nagyváros,
 - Communauté urbaine; a városközösség,
 - Communauté d’agglomération; agglomerációs közösség,
 - Communauté de communes; községközösség,
 - Syndicat d’agglomération nouvelle; új agglomerációs szövetség.
2. Településszövetségek (Syndicat):
 - Syndicats intercommunaux a vocation unique; egycélú településszövetségek,
 - Syndicats intercommunaux a vocation multiple; többcélú településszövetségek,
 - Syndicats mixtes; vegyes szövetségek,
 - Poles métropolitaines; nagyvárosi pólusok.⁵

Az egyes főbb társulási formák az intézményi megoldásokat tárgyaló 4. pontban kerülnek részletes ismertetésre. Már itt megjegyzendő azonban az, hogy a tanulmány által tárgyalt témakör szempontjából fontos *nagyváros (la métropole) és a nagyvárosi pólusok (pôles métropolitains)*⁶ nem azonos fogalmak, hanem egymástól eltérő jogállást, feladatkört és résztvevői kört jelentenek. Ez utóbbi a nagyvárosi agglomerációba tartozó, közszolgáltató feladatot ellátó közjogi jogi személyek közös feladatellátását szolgáló nyitott vagy zárt közintézmény. Vertikális együttműködés, mely nem az azonos szinten működő helyi önkormányzatok társulása, hanem különböző közszolgáltatók közös működése. Ennek megfelelően egy rugalmasabb együttműködést jelent, de létrehozatala prefektusi rendelettel történhet az érintettek kezdeményezésére.

A rugalmasabb feladatellátás miatt az ilyen nagyvárosi pólusok valóságos mozgalomként működnek napjainkra és a meglévő nyolc mellett újak alakítása várható a közeli jövőben. Ezzel szemben a nagyváros egy sajátos települési önkormányzati társulás, mint közintézmény (EPCI).

5 A 2010. évi 1563 sz. törvény 20.§-a alapján létrehozott vegyes (különböző közjogi jogi személyek közszolgáltatások nyújtására létrehozott vertikális együttműködése) szövetség (syndicat mixte).

6 Lásd részletesen: www.poles-metropolitains.fr (2013).

A francia decentralizáció és regionalizáció előrehaladása és a városi térségek kezelése

A decentralizációs reform

A francia decentralizációs reform kezdetét mértékadó körök (Marcou 2012, 9–15.) 1976-ra teszik, amikor az ún. Guichard jelentés meghirdette az „Együtt élni” politikáját az 1978-ban beterjesztett, de akkor még el nem fogadott helyi felelősségről szóló törvényjavaslatához. A 2010-es, legutóbbi decentralizációs reformokig eltelt idő nagy kérdése, hogy az érintett 35 év alatt mi változott, vagy változott-e egyáltalában valami a területi igazgatásban?

A kérdés mögött megbújó igazi lényeg az 1982-től területi önkormányzatokként működő régiók szerepe és hatása a központi állami szervekre, illetve a többi helyi önkormányzatra. A decentralizáció jegyében a régióknak a központi feladat- és hatáskörökből kellett volna kapniuk többet és nem a meglévő helyi önkormányzatoktól elvenni.

A 2010-es reform viszont, ha nem is szünteti meg a megyei önkormányzatokat, de a közös területi képviselő intézményének bevezetésével legalább is kétségessé teszi önálló létüket. Ez különösen igaz a helyi önkormányzati társulások gyors fejlődésére tekintettel és ezen belül is a nagyvárosok és agglomerációjuk kiemelt szerepére. A városközösségek eddig is szembeálltak a megyei önkormányzati érdekekkel, mely szembeállást az előző pontban tárgyalt „La métropole” közintézetek még külön intézményesítik is. Az urbanizált területeken kívül eső és eddig a község szövetségekbe tömörült vidéki települések egy része ugyanis jogilag releváns módon bekerül a nagyvárosok vonzáskörzetébe, veszítve ezzel önállóságából.

A vidéki és urbanizált települések hagyományos szembeállítását kiegészíti a megyék és a régiók, valamint a megyei és regionális önkormányzatok és a nagyvárosi pólusok szembeállása és a kérdés, hogy ezzel az egészel európai dimenzióban mit tud kezdeni a központi államhatalom?

A 2010-es reformok erre próbáltak előremutató választ adni, csak hogy közben politikai fordulat állt be az országban és a baloldali kormányerők más válaszokat készültek adni, mint a megelőzőekben elfogadott törvények egyszerű végrehajtása, vagy módosítása. Végül is az elfogadott új szabályozás alapjaiban nem érintette a korábbi elképzeléseket, de számos vonatkozásban finomította azt.⁷

A reform keretében első helyen kiemelt feladat a központi állam és a helyi önkormányzatok közti feladatmegosztás tisztázása a szabad koordináció és beavatkozás elvét követve. Ennek eszközeként javasolt a Területi Kormányzás Paktuma, melyet a Területi Közfeladatellátási Konferenciák dolgoznak ki. További cél az urbanizáció dinamikájának növelése érdekében három nagyváros és agglomerációjának (Párizs, Lyon, Aix-Marseille-Provence) speciális szabályozást adni. Új rendelkezések szólnak továbbá a nagyvárosi közintézetekről („La métropole, EPCI) annak érdekében, hogy együttesen dolgozzanak ki, és valósítsanak meg egy rendezési és fejlesztési programot a gazdaság, a környezetvédelem, az oktatás, a kultúra és a szociális fejlesztés területén a versenyképességük és a szociális kohéziójuk

7 A „területi közcselekvések modernizációjáról” szóló 2014-58.számú, 2014. február 27-i törvény.

javítására európai dimenzióban. Végül pedig arról szól az újszabályozás, hogy a központi államigazgatási szervek milyen feltételekkel adhatnak át *végrehajtásra feladatokat* a hozzájuk rendelt személyzettel és finanszírozással a helyi önkormányzatoknak.

A reform szakmai-tudományos megítélése igen differenciált, különösen a legutóbbi elnökválasztás és politikai fordulat után még komplexebbé vált. Magának a területi reformnak a megítélése a többség részéről (Négrier 2012, 73–86.) inkább szkeptikus, mondván, hogy az elmúlt évtizedeket a különböző kormányok alatt többnyire hasonló jelszavak mentén (pl. a különböző szintek közti feladatmegosztás felülvizsgálata a hatékonyság és átláthatóság érdekében, egyszerűsítés, a párhuzamos intézmények felszámolása stb.) a látszatintézkedések jellemezték, a valóságban nem változott semmi. A francia közigazgatás ugyanis nem tud és nem is akar kilépni a hagyományos hierarchikus felfogásából és a területi közigazgatás-politikában a határok és különbségek nem a bal- és jobboldal közt vannak, hanem a helyi önkormányzati lobbik, valamint a központi állami szervek és intézmények mindenkori döntéshozói közt.

A 80-as évek decentralizációs reformja, benne a regionalizációval megrendítette a központi szervek mindenhatóságában való hitet és sokan már a belga példától kezdtek félni, hogy az állam a regionális föderalizáció útjára lép. Ez ellen a 2010-es reformot jegyző jobboldali kormányerők a megyei és regionális képviselő személyének területi képviselőben történő összevonása szándékával léptek fel, míg az időközben hatalomra került baloldal inkább a „metropolizáció” fokozottabb támogatásával operál. Alapvetően mindkettő a régiók erősödő gazdaságfejlesztési szerepkörét próbálja ellensúlyozni, illetve megtartani ellenükben a központi dominanciát.

Mindezekre pedig sokak szerint a 2014. márciusi önkormányzati választásokon először alkalmazott integrált területi képviseletre (a társulások képviselőinek közvetlen választása) vonatkozó szabályozás az 1982-es decentralizációs reform szellemét egy időre biztosan visszazárja a palackba. Az állam és a települési önkormányzatok közt elhelyezkedő régiók koordinációs és kezdeményező feladatkörét ugyanis egyesek szerint (Chavier 2012, 87–98.) a megyék és régiók egy képviseletben történő integrálása „banalizálja”, ez pedig véget vet a valódi regionalizációnak.

Nem problémamentes azonban a településközi együttműködés (intercommunalité) keretében központi helyet elfoglaló metropolizáció sem. Ez utóbbi esetében többen az „új közmenedzsment” keretében kiemelt szerepet játszó „public choice” elmélet gyakorlati megvalósításaként a városi térségek fragmentációját és a területi koordináció ellehetetlenülését látják, ami pedig összességében a területi egyenlőtlenségek és versenyképtelenség növekedését eredményezi.

A településközi intézményrendszer 4. fejezetben részletezett fejlődése és kialakult modelljei önmagukban is több problémát felvetnek, melyek főleg a városi térségek esetében kiemelkedők. Ezeket dolgozta fel az elmúlt évben a franciaországi Nancy-ban tartott nemzetközi konferencia⁸, melynek konklúzióiból (Filaire-Le Saout 2014, 451–459.) érdemesnek tűnik a következőkben néhány megállapítást kiemelni.

8 Regards croisés sur les mutations de l'intercommunalité. GRALE-IRENEE-ADCF. 2013 05 30-31, UL Faculté de Droit, NANCY.

Új kihívások a francia települési önkormányzati rendszerben

Az ezredfordulótól megújulóban van a francia települési önkormányzati társulási rendszer. A különböző települési közösségi formák egyre több hatáskört látnak el, egyre bővülnek bevételeik és működési infrastruktúrájuk. Kérdés azonban, hogy ennek a növekedésnek hol vannak a határai a funkcionalitás és a helyi demokrácia oldaláról?

A társulási integrációkban ugyanis elválik egymástól a települési közösség élettere és a közszolgáltatások szervezésének dimenziója és az azokról hozott döntések szintje. A hagyományos települési kategória egyre nehezebben tud megfelelni a modern kor követelményeinek a helyi közszolgáltatások szervezésében.

A szétaprózott településszerkezetű országokban az optimális keretek kialakítására megfelelő eszköz lehet a települések összevonása, ezt azonban nem mindenütt tudja, vagy akarja felvállalni a politika, így Franciaországban sem. Ráadásul a nagyobb egységek kialakítása éppen olyan demóciadeficitet eredményezhet, mint a társulásoknál és legalább annyira megkérdőjelezi a területi önkormányzatok létét, de legalábbis korábbi szerepét.

Ezen felül kétséges az is, hogy az összes közszolgáltatási funkcióra egyaránt megfelelő optimális területi kereteket lehetne kialakítani. Mindez pedig a funkcionalitásra építő társulások szerepének további erősödését jelentheti ebben az irányban. A feladatellátás e formája képes ugyan alkalmazkodni a területi sokszínűség által meghatározott eltérő feltételekhez, de az egymástól nagyban különböző intézményi megoldások átláthatatlanná teszik a rendszert.

A francia reform ellentmondásos elemeket is tartalmaz és nehezen sorolható be bármely világ-, vagy legalább európai tendenciába. A belső ellentmondások egyike, hogy az elmúlt évtizedekben az önálló költségvetéssel és bevétellel rendelkező Településközi Együtműködési Közintézetek, az EPCI-k folyamatosan önállósodni törekszenek, melyre ellenhatásul a tagönkormányzatok messze a jogszabályi lehetőségeken túlmutatóan próbálják befolyásukat érvényesíteni a szervezeti és működési szabályzatokon keresztül.

Másfelől vitatott a Megyei Társulási Tervek szerepe is, mivel sokak szerint a társulások nem csupán a tiszta racionalitás mentén állnak össze, hanem létükben és működésükben legalább annyira fontos a történeti, a politikai, a földrajzi elem és az emberi tényezők szerepe. A nagyvárosi pólusok elterjedésének gyorsasága és sikere pedig azt mutatja, hogy napjainkban jobban preferálják az együtműködéseknek a nyitottabb és rugalmasabb módjait, melyek jobban tudnak alkalmazkodni a folyamatosan változó körülményekhez.

A társulási rendszerek nemzetközi konvergenciáját segítheti elvileg az európai uniós szabályozás is, így mindenekelőtt az Európai Együtműködési Csoportosulások, de ezek gyakorlati sikere egyelőre igen mérsékelt, így illuzórikusnak tűnik azok rendszerre gyakorolt hatása.

Az önálló költségvetéssel és bevétellel rendelkező EPCI-k közvetlen költségvetési támogatásának forrása a megosztott bevételek egy része, ami viszont egyes tagönkormányzatok esetében komoly hiányokat, kieséseket okozhat a helyi bevételekben. Emiatt és a költségvetési függetlenségnek az irányításra gyakorolt visszafogó hatása miatt az önkormányzati lobbik nem igazán támogatja a rendszer továbbfejlesztését. Így viszont e bevételi rész aránya messze elmarad a kívánatostól és marginális marad.

Ahogy ez már korábban említésre került, a jövőben nehezen magyarázható és tartható fenn az a sokszínűség, ami a jelenlegi rendszert jellemzi a társulások jogállása oldaláról. A mintegy 67 különböző lehetséges megoldás alternatívája éppen az EPCI-k rendszere lehetne, de a velük szemben az előbbieken jelzett fenntartások miatt még sem annyira egyértelmű a helyzet, sőt helyenként és esetenként konkurenciát alkotnak és így is kezelik őket. A helyzetet még tovább bonyolítja az, hogy egy viszonylag új törvény⁹ a prefektusoktól visszatelepítette a helyi képviselőkhöz a társulási tervek kialakításának és módosításának kezdeményezési jogát. Ez pedig ismét a sokszínűség fenntartásának kedvez a központból kezdeményezett ésszerűsítések és egységesítés helyett.

A területi tervezés és a nagyvárosi tervezés kapcsolata, különös tekintettel a nagyvárosok tervezési feladat- és hatásköreire

A területrendezés általános jogi és intézményi keretei

A területrendezésnek egy sajátos rendszere alakult ki Franciaországban, mely a különböző területfejlesztési felfogások (korporatív, irányított, liberális, urbanizált) közül az irányított modell alaptípusa.

Az 1982-es nagy decentralizációs reform eredményeként kialakuló regionális önkormányzatok, valamint a helyi önkormányzati társulási rendszer megerősödése változtattak az addigi rendszeren és a tervhierarchia helyébe fokozatosan a tervszerződések rendszere lépett, melyet a prefektus köt a központi állam nevében a különböző területi önkormányzatokkal és azok társulásaival. A nagy átfogó országos területfejlesztési tervek helyébe azóta főleg ágazati tervek léptek.

Az EU regionális tervezési és támogatási, valamint a helyi önkormányzatokkal kötött tervszerződések rendszere együtt eredményezte a rendszer decentralizációját, melyben azonban a központi állami dominancia megmaradt. Napjaink kihívása e téren inkább a régiók és a saját költségvetéssel és bevétellel rendelkező Településközi Együttműködési Közintézetek (EPCI) közti feladatmegosztás kialakítása. Ez utóbbiak közül ugyanis a nagyvárosok, a városközösségek, az agglomerációs közösségek (lásd részletesebben a 4. fejezetben) gyengítik, sőt meg is kérdőjelezik a regionális önkormányzatok területrendezési szerepét. Ez persze nem véletlenül alakult így, hanem a decentralizáció és a regionális politika változásainak eredménye, ahogy ez a 2. fejezetben már kifejtésre került.

(Mivel a dolgozatnak nem tárgya a területrendezés intézményrendszerének bővebb bemutatása, így csak a témánk szempontjából a legfontosabbak vázolására kerül sor.)

9 A 2012. évi december 31-i törvény (az ún. Richard-törvény).

A területi tervezés eszközei

A területi tervezés egyik legfontosabb eszköze a *Területfejlesztési Irányelv* (továbbiakban DDT).¹⁰ A DDT 1995 óta létező területfejlesztési eszköz, melynek célja a különböző szektorális nemzeti területfejlesztési politikák koherenciájának biztosítása egyben keretet adva és ellenőrizve a területi önkormányzatok ez irányú tevékenységét.

Szerepe az 1967-ben bevezetett hosszú távú tervezést (SD)¹¹ követően az 1982-es decentralizációs reformhoz kötődő urbanizációs hatáskörök önkormányzati hatáskörbe adásával értékelődött fel és két hullámban, 1995-ben és 1999–2000-ben nyerte el máig működő formáját és vált kötelezővé alkalmazása a regionális és a tengerparti területfejlesztési tervek készítésében. Az ún. Grenelle-II. törvény 2010-ben kibővítette a DDT-t és megváltoztatta az elnevezését is a „Fenntartható Fejlődés Területfejlesztési Irányelvére” (továbbiakban DTADD).¹² A DTADD a következő területekre vonatkozó állami orientációkat tartalmazza:

- építés- és lakásügy,
- közlekedés és szállítás,
- elektronikus kommunikáció,
- gazdaság- és kereskedelemfejlesztés,
- kultúra,
- közterület,
- természetvédelmi területek,
- mezőgazdaság és erdészet,
- táj- és műemlékvédelem,
- környezetvédelmi koherencia és folyamatosság,
- energiahatékonyság,
- gáz kibocsátás és üvegházhatás.

A DTADD elfogadása eredetileg – ha az országos érdekek így kívánták – az illetékes állami szervek feladata volt, de 2000-től ezt kezdeményezhetik a Regionális Tanácsok, mint területi önkormányzatok is a Regionális Gazdasági és Szociális Tanács konzultációját követően. Az eljárás az állami szervek felelőssége mellett a különböző helyi önkormányzatok (régiók, megyék, városközségek, agglomerációs közösségek stb.) közreműködésével folyik a Területi vagy a Települési Koherencia Alapterv keretében.¹³

A DTA és a DTADD rendszerek jelenleg egymás mellett élnek, illetve a DTA-k átalakulnak és változik jogi jellegük is. Míg ugyanis a DTA-k közvetlenül megtámadható normák voltak, addig a DTADD-k nem, csak azok az egyéb normák (pl. az építésügyi szabályzatok), melyeknek velük kompatibilisnek kell lenniük.

10 Directive territoriale d'aménagement.

11 Schéma Directeur.

12 A 2010. évi július 12-es törvény alapján „Directives territoriales d'aménagement et de développement durable”.

13 A többször módosított 1954-ből származó Code de l'urbanisme et l'habitation/Építésügyi és lakáskódex.L-113-1S.

A területrendezési tervek vonatkozásában az egyik legfontosabb a regionális szinten új intézményként működő és húszt évre előre tekintő *Fenntartható Fejlődés és Rendezés Regionális Alapterve* (SRADDT)¹⁴ a következő elemeket foglalja magába:

- fejlesztési terv,
- regionális területrendezési terv,
- térképmellékletek,
- regionális szállítási terv,
- regionális területi irányelv,
- regionális természetvédelmi terv,
- a tengerparti területeken tengerhasznosítási alapterv.

A terv célja a hátrányos helyzetű, elmaradott területek rehabilitációja, a környezet és a természeti örökség, a műemlékek és a táj megóvása és fejlesztése, valamint beintegrálása interregionális és nemzetközi dimenzióban a központi állami és a többi helyi önkormányzati tervekkel harmonizált módon.

A kilenc nagy Kollektív Közszolgáltatási Tervvel¹⁵ összhangban álló terv konkrét intézkedéseket öt évre tartalmaz és a Regionális Tanács dolgozza ki a régióprefektus közreműködésével a régió civilszervezeteinek, a gazdasági élet meghatározó szereplőinek a bevonásával. Nem kötelező, de lehetőségként az érintett régiók készíthetnek interregionális terveket is. A SRADDT referenciakeret a területi koherencia és az építési alaptervek számára is.

A központi állami elképzelések és a regionális tervek megvalósításának legfontosabb végrehajtási eszköze, a tervszerződések rendszere

Az 1982-es decentralizációs törvények által preferált tervszerződési rendszer az állam és a helyi önkormányzatok közti új feladatmegosztásnak megfelelő eszköze a közös területrendezési és fejlesztési célkitűzések megvalósításához. E szerződések területi szinten az összes településre kiterjedő egységes rendszert alkotnak.

A tervszerződések kezdeményezője és kidolgozója – az arra vonatkozó körlevelek alapján – a régióprefektus és azok hat évre szólnak.

A tervszerződések régión belüli szintjei:

- a tájegységekre (pays) kidolgozott tervszerződés,
- az agglomerációs tervszerződés, valamint
- a városi tervszerződés.

E terveket az érintett területen lévő települések kezdeményezhetik a régióprefektusnál, aki azt a Regionális Területrendezési Konferencia elé terjeszti. Az agglomerációk esetében előírás, hogy az legalább 50 000 lakost fogjon át és a központi település lakossága meghaladja a 15 000 főt. A kezdeményezést itt az agglomerációs társulási szervek tehetik. A városi tervszerződések a városokra,¹⁶ vagy azok egyes kerületeire vonatkozó projektek finanszírozá-

14 A Le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) a Fenntartható Fejlődés és Rendezés Regionális Alapterve) a korábbi Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) Regionális Területfejlesztési és Fejlesztési Terv helyébe lép.

15 Schémas de services collectifs (SSC).

16 Az 1998-tól indult program 214 szerződéssel 767 települést és 1310 hátrányos helyzetű városrészt foglalt magába.

sára szolgálnak. A tervszerződéseknek az egész országot átfogó nyolc Kollektív Szolgáltatások Alaptervéhez kell igazodniuk. Ez a korábbi Országos Területrendezési Terv helyébe lépő eszköz magába foglalja a felsőfokú oktatást és kutatást, a kultúrát, az egészségügyet, a kommunikációt és a tájékoztatást, a teherszállítást, a közlekedést, az energiaellátást, valamint a természet- és tájvédelmet. A Kormány által meghatározott területek illetékes régióprefektusai az érintett tárcákkal egyeztetve dolgozzák ki e terveket, bevonva a helyi önkormányzatokat.

A települési, illetve városi építési és területrendezési dokumentációk¹⁷ célja a városi tervezés és a következők meghatározása:

- Egyensúlyteremtés a városi rehabilitáció, városfejlesztés, a vidékfejlesztés és a mezőgazdasági tevékenység, az erdészet, a természet- és tájvédelem közt a fenntartható fejlődés érdekében.
- A városi és vidéki lakhatóságban megnyilvánuló városi funkciók különbözősége és a szociális sokszínűség alapján előre meghatározni azt az építési és rehabilitációs kapacitást, mely diszkriminációmentesen elégséges, és megfelelő szinten képes a jövőre nézve kielégíteni a lakásellátást, a gazdasági, kereskedelmi, kulturális, valamint a közérdekű tevékenység szükségleteit, a közösségi létesítmények fenntartását, különös tekintettel a foglalkoztatottság, a lakhatás, a közlekedés és a vízellátás közti egyensúlyra.
- A természeti, városi, elővárosi és vidéki tér gazdaságos és kiegyensúlyozott felhasználása, a gépjármű-közlekedés, a levegővédelem, a vízvédelem, a földvédelem, a talajvédelem, a környezeti állapot, a zöldterület, a táj- és természetvédelem, a természeti katasztrófák kockázatai, a légszennyezés és a természeti környezet megóvása annak szempontjai alapján.

A területrendezést és építésügyet érintő főbb dokumentumok

A területrendezés és építésügy körébe sorolódó főbb dokumentumok az alábbiak:

- Az egyszerűsített községi rendezési terv szerepét betöltő „carte communale” tartalmazza az építési övezeteket és a helyi építészeti szabályzatot. A községi tanács általi elfogadása előtt közérdekű vizsgálatot (a közmeghallgatás egy sajátos formája) kell tartani. Ez alapján azonban csak a már beépített területen lehet építési engedélyt kiadni, de új építési övezetet nem lehet kialakítani, illetve kijelölni.
- A helyi beépítési terv (*le plan local d'urbanisme PLU*) a korábbi területfelhasználási terv (*plan d'occupation des sols POS*) helyébe lépett és tartalmazza a területrendezési tervét, így a közterületeket, a táj- és környezeti tervet. Tartalmazza továbbá a helyi építési szabályzatot és a szolgalmi jogokat a területhasználatban. A helyi képviselőtestület általi elfogadása előtt ez esetben is közérdekű vizsgálatot kell tartani és szabályozni kell a terv rendszeres időszaki felülvizsgálatának a rendjét is.
- A Helyi Műemlékvédelmi és Hasznosítási Terv (*Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, PSMV*) a helyi beépítési tervet pótolja a műemléki védelemben részesített területeken. Lényeges különbség azonban, hogy e dokumentumot az államigazgatás és nem a helyi önkormányzatok készítik és fogadják el. Az Országos Főépítész hatáskörébe tartozik a védelem alá vont épületek kezelése és szakhatósági véleménye szükséges minden építési tevékenységhez.

17 Documents d'urbanisme (L. 121-1§ Code de l'urbanisme).

– A *Területi Koherencia Alapterv (schéma de cohérence territoriale, SCT)* településközi kategória, a város és környékének terve, mely kidolgozására és elfogadására ún. vegyes szövetséget,¹⁸ mint társulást kell létrehozni. Célja a város és környéke közös életterének közös építési és területrendezési, továbbá fejlesztési politikája kereteinek kialakítása és ezzel a kereskedelmi, üzleti, közlekedési tevékenység orientációja a fenntartható fejlődés szempontjainak érvényesítésével. Elfogadásához közérdekű vizsgálatot kell tartani (*enquête publique*) és gondoskodni kell időszakos felülvizsgálatáról is. A *főváros és agglomerációját képező Île-de-France régióban* a megelőzőekben foglalt célokat az *Irányító Alapterv (le schéma directeur de la région Île-de-France, SDRIF)* tölti be.

– Más területekre létezik még a *Területi Rendezési Irányító Alapterv (la directives territoriales d'aménagement DTA)*. Fontos dokumentum még az *Országos Építési Szabályzat (le Règlement national d'urbanisme, RNU)*, de ennek egyes rendelkezéseit csak akkor kell alkalmazni, ha az adott területre nincs sem egyszerűsített községi rendezési terv, sem helyi beépítési terv. Mindezen dokumentumoknak meg kell felelniük a *Vízrendezési Irányító Alaptervnek (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux SDAGE)* és a *Fenntartható Fejlődés és Rendezés Regionális Alaptervének (SRADDT)* csakúgy, mint az EU normáknak.

A rendszer vázlatos áttekintését követően rögzíthetjük azt, hogy – bár nem túl egyszerű mechanizmussal –, de biztosított a városok, nagyvárosok és környékük tervezésének harmonizációja. Ennek meghatározó eleme a településközi társulási rendszer, mert alap helyzetben a vegyes szövetségek (*syndicats mixtes*), egyébként pedig valamelyik társulási közintézmény (EPCI) hatáskörébe tartozik a koordináció.

Az is egyértelmű, hogy a fontosabb szektorális országos tervek, valamint a tervszerződések rendszerén keresztül a területrendezésben és -fejlesztésben a központi dominancia érvényesíthető. A településközi együttműködési rendszer folyamatos erősödése és ezzel együtt a régiók szerepének csökkenése, de legalábbis kényszerű változása itt is kitapintható. Napjainkban pedig sem a politikai retorika, sem a szakmai-tudományos közvélemény szintjén sincs napirenden a regionalizáció.

A nagyvárosi pólusok spontán sikere viszont egy olyan harmadik utat vizionál, melyben már nem az a kérdés, hogy a területrendezés és -fejlesztés fő tényezője az állam, vagy a helyi önkormányzatok és ezen belül a régiók vagy a településközi együttműködések, hanem a hatékonyabb megoldás, azaz, ha rugalmas formában együttműködik az összes érdekelt.

A folyamatban lévő változások és reformok lényege éppen az, hogy ebbe a spontán folyamatba a kormánypolitika hogyan avatkozik be, illetve beavatkozik-e?

18 Lásd a társulási rendszerben elfoglalt helyét a 8. oldalon.

Intézményi megoldások és modellek a nagyvárosok és agglomerációjuk igazgatására

A nagyvárosok és agglomerációjuk speciális szabályozása

Témánk szempontjából fontos az is, hogy a nagyvárosi térség kezelése szempontjából a jogi szabályozás milyen számbavételi egységeket alkalmaz, azaz mit értünk francia terminológiával nagyváros alatt?

Amint azt a korábbiakban már láthattuk, jogi értelemben nagyváros alatt a „*La métropole*”-t és a „*pôle métropolitain*”-t értjük. E két kategóriát viszont mindenképp kiegészíti a főváros, „*administration de Grande-Paris*”, valamint Lyon és Marseille külön szabályozása.

Ugyanakkor a magyar viszonyok ismeretében ezek a szabályozások az eltérő körülmények és adottságok miatt nem igazán alkalmazhatók, így még további, viszonyainknak jobban megfelelő modelleket is vizsgálni szükséges, mindenekelőtt a „*városközösséget*” (*communauté urbaine*), az agglomerációs közösséget (*Communauté d'agglomération*), és az új agglomerációs szövetséget (*Syndicat d'agglomération nouvelle*). Ha azonban a szövetségi típusú együttműködések is tanulmányozzuk, akkor a már szintén hivatkozott „*nagyvárosi pólusokat*” (*pôle métropolitain*) sem hagyhatjuk ki. Ez utóbbiak már csak azért is figyelemre méltóak, mert a helyi önkormányzatok társulásaira vonatkozó új magyar önkormányzati szabályozás az Möt. -ben¹⁹ a korábbiaknál lényegesen rugalmasabb, keretjellegű szabályozást ad, ami kedvezőbb a hasonló jellegű intézmények adaptációjához.

A társulási reform új intézményei

A már említett 2010-es reform új intézményként hozta létre a „*nagyvárost*” (*La métropole*), melyek részei – a fővárosi agglomeráció, az Ile-de-France kivételével – önkéntesen azok a települések, melyek lakossága az alapításkor eléri az 500.000 főt, valamint az 1966. évi törvény alapján létrejött városközösségek. A „*La métropole*” az EPCI teljes jogkörét gyakorolja az egészben, vagy részben a környékébe sorolt települések részvételével működők esetében. Az általuk ellátható feladatokat az első fejezetben már ismertettük. A költségvetés tekintetében saját bevételük az építményadó és a globális működési támogatás, ha minden résztvevő egyetért vele.

A reform előíranyozta:

- A társulásokkal még nem érintett több, mint 600 település 2014-ig önálló adójellegű költségvetési bevétellel rendelkező társulás részévé váljon, és ezzel teljessé váljon az ország társulási térképe.
- A városközösségeknél kiterjedtebb, 500 000 lakost meghaladó agglomerációval rendelkező és a megyéktől, illetve a régióktól is átvett hatáskörökkel rendelkező „*nagyvárosok*” létrejöttét.

- A 3500 lakost meghaladó községek esetében a társulási tanácsi képviselők (*des conseillers communautaires*) közvetlen választását a 2014-es helyi önkormányzati választásokon.
- Annak lehetővé tételét, illetve ösztönzését, hogy önkormányzati társulásból új, integrált község jöjjön létre.
- A határozott időre létrehozott ún. tájegységek (*pays*) lejáratot követően történő megszüntetését és újak létrehozásának megakadályozását annak érdekében, hogy az új társulási formák érvényesüljenek.

A *tájegység* területrendezési kategória,²⁰ mely földrajzi alapon meghatározott és olyan területet foglal magába, mely földrajzi, gazdasági, kulturális és szociális egységet alkot a közös életter vagy foglalkoztatás szempontjából és így képes kifejezni és megjeleníteni az azt alkotó közösségek releváns érdekeit. Ennek alapján pedig területfejlesztési terveket készít és valósít meg. A járásnál nagyobb, de a megyénél kisebb tájegységek se nem területi önkormányzatok, sem Településközi Együttműködési Közintézetek (EPCI).

Az érintett települések szabad akaratából önkéntesen, szerződés alapján létrehozott sajátos jogintézményekről van szó, melyek meghatározó elemei a helyi fejlődésnek különösen a vidéki övezetekben. A tájegységek különböző jogi formában működhetnek, így vegyes szövetségeként (*syndicat mixte*), egyesületként, közérdekű társulásként stb. Finanszírozásuk a tagok hozzájárulásaiból és a különböző partnerekkel (megye, régió, központi állami szervek, EU stb.) kötött megállapodások alapján történik.

Az általános jogi környezet és rendszer bemutatását követően a modellértékű szabályozás részletes ismertetése a következő intézmények tekintetében látszik célszerűnek:

- a) a városközösség (*Communauté urbaine*)
- b) az agglomerációs közösség (*Communauté d'agglomération*)
- c) az új agglomerációs szövetség (*Syndicat d'agglomération nouvelle*)
- d) a nagyváros (*La métropole*)
- e) a nagyvárosi pólus (*pôle métropolitain*)
- f) és „Nagy-Párizs”, (*Le Grand-Paris*).

a) A városközösség (*Communauté urbaine*)

A városközösséget a tagjait alkotó települési önkormányzatok által delegált képviselőkkel álló közösségi tanács irányítja. A 2014-es helyi önkormányzati választásokat követően a 3500 lakost meghaladó települések közösségi képviselőit közvetlenül választják, míg az ez alattiakból a tanácsba változatlanul delegálják a tagokat.

A városközösséget alkotó települési önkormányzatok a következő feladat- és hatásköröket kötelesek átruházni²¹ a városközösségre:

- gazdasági, szociális és kulturális fejlesztés és rendezés, gazdasági övezetek, közszolgáltatási infrastruktúra;

20 E jogi formát az 1995 február 4-i un. Pasqua törvény hozta létre (Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire LOADT) és az 1999 június 25-i törvény erősítette meg.

21 A területi önkormányzatok általános kódexe L5215-20-§-a.

- a közösségi térség területrendezése: Területi Koherencia Alapterv (SCOT) vagy Helyi Építési Rendezési Terv (PLU), városi tömegközlekedés;
- szociális lakásügy és -kezelés;
- várospolitikai;
- közérdekű közszolgáltatások: ivóvíz, szennyvíztisztítás, köztemetők, köztávóhidak, országos vásárok;
- környezetvédelem és életminőség, szemétszállítás és -kezelés, levegőtisztaság, zajvédelem.

A városközösségek bevételi forrásait tekintve 2009-ig az egyik legfontosabb adóbevételük a tagok által kötelezően átruházott és egységes mértékű iparűzési adó volt. A Területi Gazdaságfejlesztési Hozzájárulás bevezetése után e bevételi forrás eltűnt és helyébe a vállalkozások nyereségadójának egy része, illetve a vállalkozásokra kiszabható ingatlanadó lépett.

Egyéb bevételeik:

- ingó és ingatlanhasznosítás,
- szolgáltatási díjakból származó bevételek,
- különböző dotációk és szubvenciók az állami költségvetéstől, az EU-tól, illetve más területi önkormányzatoktól,
- átvett pénzeszközök,
- a szennyvíztisztításhoz és a háztartási szemétygyűjtéshez és kezeléshez törvényben biztosított adók és illetékek,
- a tömegközlekedéshez törvény alapján járó költségvetési támogatások,
- hitelek.

b) Az agglomerációs közösség (Communauté d'agglomération)

Az agglomerációs közösségek 1999-ben léptek a korábbi településközösségeként működő városközösségek helyébe, mintegy továbbfejlesztve az agglomerációs együttműködést.

Az érintett települési önkormányzatok vagy a megyei prefektus agglomerációs közösség létrehozását kezdeményezheti akkor, ha:

- az érintett lakosság legalább 50 000 fő, vagy 30 000, ha része a megyeszékhely is;
- legalább egy 15 000 lakosú települést magába foglal, kivéve, ha része a megyeszékhely, vagy a megye legnagyobb települése;
- földrajzilag összefüggő egységet képez.

Az említett alapfeltételek alól léteznek kivételes és egyedi mentesítési lehetőségek. Az agglomerációs közösség irányító szerve az általános szabályok szerint (lásd megelőző pontot) létrehozott közösségi tanács.

Az agglomerációs közösség feladat- és hatáskörei²² egyrészt a tagok által kötelezően átruházandó feladat- és hatáskörök:

- gazdaságfejlesztés,
- a közösségi térség területfejlesztése,
- a közösségi térség területrendezése,
- szociális egyensúly és lakásügyek,

22 A területi önkormányzatok általános kódexe L 5216-68-a.

- várospolitikai,
- városi közlekedés.

Ezen kívül az alább felsoroltak közül legalább három hatáskört kell még átruházni a közösségre:

- az úthálózat kiépítése vagy kezelése,
- szennyvíztisztítás,
- az egészséges ivóvízről való gondoskodás,
- környezetvédelem,
- közösségi érdekű szociális ellátás,
- kulturális és sportlétesítmények fenntartása.

Fakultatív hatáskörként az agglomerációs közösség megkaphatja a közösség területén a településeket illető elővételi jog gyakorlását, illetve a megyei önkormányzattól a szociális segélyezést.

Az agglomerációs közösség bevételei a következők:

- Az adóködexben meghatározott adónemek, így pl. az ingatlanadó meghatározott százaléka, az ipari létesítmények megvalósításához kapcsolódó adójellegű bevételek stb.
- Az ingó- és ingatlanhasznosításból származó bevételek.
- Szolgáltatási díjakból származó bevételek.
- Különböző dotációk és szubvenciók az állami költségvetéstől, az EU-tól, illetve más területi önkormányzatoktól.
- Átvett pénzeszközök.
- A szennyvíztisztítás és a háztartási szemégyűjtéshez és kezeléshez törvényben biztosított adók és illetékek.
- A tömegközlekedéshez törvény alapján járó költségvetési támogatások.
- Hitelek.

Az előző ponthoz hasonlóan e társulás esetében is rögzíthető az, hogy 2009-ig az egyik legfontosabb adóbevétele a tagok által kötelezően átruházott és egységes mértékű iparüzési adó volt. A Területi Gazdaságfejlesztési Hozzájárulás bevezetése után e bevételi forrás eltűnt és helyette a vállalkozások nyereségadójának egy része, illetve a vállalkozásokra kiszabható ingatlanadó lépett.

c) Az új agglomerációs szövetség (Syndicat d'agglomération nouvelle)

Ellentétben az eddig tárgyalt valós önkormányzati társulásokkal, az új agglomerációs szövetség inkább területrendezési intézmény. Kialakulásának előzményei az 1960-as években kezdődtek a nagy területrendezési reform részeként. A program célja alapvetően a Párizsi agglomerációba tartozó települések gyors urbanizációjának kezelése és ennek keretében 1960 és 1969 közt nyolc tervezett új város létrehozása, melyből végül öt valósult meg. Erre külön területrendezési terv készült a Párizsi Régió Területrendezési és Területfelhasználási Terve (SDAURP).

Később ez volt a mintája a többi nagyváros, így különösen Lyon, Lille, Marseille agglomerációja rendezésének. A lényege e megoldásnak, hogy a nagyvárosok gyorsan gyarapodó környéki településeinek beolvasztása, fúziója helyett, inkább mesterségesen létrehozott új

városok közt osztották fel a települési feladat- és hatásköröket. Ennek célja pedig az volt, hogy alvóvárosok helyett a lakás, foglalkoztatottság és a szabadidő hasznos eltöltése terén egyaránt kiegyensúlyozott feltételekkel rendelkező önkormányzatok jöjjenek létre. Ezek a bázistelepülések persze e célkitűzésekhez semmilyen feltételekkel nem rendelkeztek és a hagyományos eszközökkel, különösen a helyi autonómia keretei közt azokat meg sem lehetett volna teremteni az erős ellenérdekeltség miatt. Ezért központi vezérléssel és területfejlesztési, rendezési eszközökkel operálva valósult meg az elképzelés az általánostól eltérő igazgatási megoldásokkal: az ún. Nemzeti Érdeklődési Program (OIN) lehetővé tette a központi állam számára, hogy Területfejlesztési Közintézmény (EPA) létrehozásával kezébe vegye az érintett területek fejlesztését és építési, beruházási ügyeit.

d) A nagyváros (*La métropole*)²³

Ahogy az már a megelőző pontokban többször is említésre került, a „nagyváros” (*La métropole*), „Településközi Együttműködési Közintézet” (*Établissement Public de Coopération Intercommunale, EPCI*) több egymással összefüggő területet alkotó, egymással határos települési önkormányzatot foglal magában, melyek egy érdekközösségi térhez csatlakoznak annak érdekében, hogy területükre együttesen dolgozzanak ki és valósítsanak meg egy rendezési és fejlesztési programot a gazdaság, a környezetvédelem, az oktatás, a kultúra és a szociális fejlesztés terén a versenyképességük és a szociális kohéziójuk javítására. Ilyen jogállást kaphatnak azok a Településközi Együttműködési Közintézetek, melyek létrehozásukkor 500 000 főt meghaladó lakosságot foglalnak magukba, vagy az ilyen már létrejött és működő városközösségek, kivéve az Ile-de-France régiót. Az összefüggő területet alkotó és egymással határos feltétel alól kivételt képeznek a 2000. január elseje előtt létrehozott agglomerációs közösségek.

Más társulásokkal ellentétben a nagyvárosok csak a tagjaik által kötelezően átruházott és a törvényben felsorolt feladat- és hatásköröket gyakorolhatják, azaz nem hozhatók létre általános hatáskörű szervként. Az átruházott hatáskörök gyakorlásába az átruházó önkormányzatok nem avatkozhatnak be.

A települési önkormányzatoktól átruházott feladat- és hatásköreik különböző területeket fognak át.

Gazdasági, szociális és kulturális fejlesztés és rendezés tárgykörében:

- ipari, kereskedelmi, szolgáltatási és kisipari, turisztikai, reptéri és kikötői zónák létrehozása, rendezése és kezelése,
- gazdaságfejlesztési programok végrehajtása,
- nagyvárosi érdekű kulturális, közművelődési, közoktatási és sportlétesítmények létrehozása, rendezése és fenntartása.

A nagyvárosi térség rendezése tárgyában:

- Területi Koherencia Alapterv (SCOT), Helyi Építési Rendezési Terv (PLU) megalkotása és elfogadása, Koncentrált Rendezési Zónák (ZAC) létrehozása és megvalósítása, tartalék földterületek kialakítása;

23 A területi önkormányzatok általános kódexe L 5217-1§-a.

- városi közlekedés megszervezése, úthálózat létrehozása, rendezése és fenntartása, közlekedésszervezés, parkolás, városi közlekedési terv (PDU) készítése;
- az építési kódexnek megfelelő összehangolt rendezési terv és építési zónák kialakítása.

A helyi lakáspolitikai témakörében:

- helyi lakhatási terv (PLH) készítése;
- lakáspolitikai, a szociális bérlakás program pénzügyi segélyezése és támogatása a hátrányos helyzetűek érdekében;
- az épített ingatlanpark javítása, az egészségtelen lakóépületek rehabilitációja.

A várospolitikai keretében:

- városfejlesztési, helyi fejlesztési, gazdasági és szociális beilleszkedési megállapodások létrehozása és megvalósítása;
- bűnmegelőzési program létrehozása és megvalósítása.

A közösségi érdekű közszolgáltatások körében:

- szennyvíztisztítás és ivóvíz biztosítása,
- temetkezés és hamvasztás,
- közvágóhidak és országos piacok, vásárok,
- tűzoltóság és elsősegély.

Környezetvédelem és életminőség:

- háztartási szemégyűjtés és feldolgozás, szelektív hulladékgyűjtés,
- légszennyezés elleni fellépés,
- zajártalom elleni fellépés,
- az energiaszükséglet kezelését célzó programok támogatása és koordinálása.

A megyei önkormányzatoktól a nagyváros területén gyakorolt, átvett feladatok:

Kötelező feladatok:

- iskolások szállítása,
- megyei utak kezelése,
- a terület gazdaságának és más aktivitásának külföldi terjesztése.

Megállapodásos feladatok lehetnek:

- szociális ellátások,
- kollégiumok,
- gazdaságfejlesztés,
- megyei turisztikai alapterv készítése,
- megyei sportlétesítmények fenntartása.

A régióktól átvett feladatokat a nagyváros gyakorolja a külföldre irányuló gazdaságfejlesztési programok kidolgozását és megvalósítását. Megállapodás alapján átveheti a gimnáziumokat és a gazdaságfejlesztést.

Az államtól átvett feladatai körében a nagyváros kérésére jelentősebb infrastrukturális létesítmények kezelésére, fenntartására, illetve kormányrendeletben meghatározott területrendezési, közlekedési és környezetvédelmi tervek véleményezésére kerülhet sor.

A nagyváros döntéshozó szerve a Nagyvárosi Tanács, melyre a városközösségek szabályait kell alkalmazni. A tanács tagjaiból megválasztja elnökét és alelnökeit, akik együtt alkotják a Végrehajtó Irodát. A Tanács végrehajtó szerve az Elnök, aki egyben a Hivatal vezetője is.

A nagyvárosok pénzügyeire a városközösségekre meghatározott szabályokat kell alkalmazni azzal, hogy egy számukra előírányzott speciális működési támogatás (DGFM) jelenleg kidolgozás alatt áll. Ezt a támogatást azonban csak a résztvevő települési önkormányzatok egyhangú döntése alapján lehetne megállapítani és alkalmazni.

e) A nagyvárosi pólus (térség) (Le pôle métropolitain)

A nagyvárosi pólus, „Le pôle métropolitaine” olyan közintézet, melyet önálló költségvetési bevételekkel rendelkező Településközi Együtműködési Közintézetek (EPCI) egymás közti megállapodása – a Területi Koordinációs Alapterv alapján – hoz létre. Célja olyan nagyvárosi érdekű működési célok megvalósítása, mint a gazdaságfejlesztés, az innováció, a tudományos kutatások, a felsőfokú képzés, a kultúra és a térségrendezés elősegítése, a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése. Működési hatásterülete azonos a pólust alkotó Településközi Együtműködési Közintézetek területével annak érdekében, hogy elősegítse a nagyvárosi pólus fenntartható fejlődési modelljének kialakítását és javítsa a területének versenyképességét, vonzóképességét csakúgy, mint a megyén és régióon belüli területrendezést.²⁴ A nagyvárosi pólus olyan saját költségvetésű Településközi Együtműködési Közintézeteket foglal magába, melyek összefüggő területi egységet képeznek, lakosságszámuk meghaladja a 300 000 főt, melyből egygyé a 150 000-et, kivételesen 300 000 főt és legalább egy külföldi határos települési önkormányzati társulást, mely lakossága több mint 50 000 fő. A nagyvárosi pólust (térséget) alkotó saját költségvetésű Településközi Együtműködési Közintézetek a nagyvárosok, a városközösségek, az agglomerációs közösségek és a községközösségek lehetnek.

Feladat- és hatáskörük:

A nagyvárosi pólust alkotó Községi Tanácsok által nagyvárosi érdekűnek minősített tervek és cselekvések megvalósításához szükséges gazdaságfejlesztéshez kötődő átadott hatáskörök az alábbiak:

- az innováció, a tudományos kutatások, a felsőfokú képzés, a kultúra és a térségrendezés elősegítése;
- térségrendezés a Területi Koordinációs Alapterv útján;
- közlekedési infrastruktúra és szolgáltatásfejlesztés;
- a nagyvárosi pólus fenntartható fejlődési modelljének kialakítása és területi versenyképességének, vonzóképességének javítása csakúgy, mint a megyén és régióon belüli területrendezés.

A nagyvárosi pólus létrehozásának kezdeményezése nem tartozik a prefektus hatáskörébe, az csak a tagok önkéntes kezdeményezésén alapulhat. A nagyvárosi pólus működésére a zártkörű vegyes szövetségek szabályait megfelelő eltérésekkel kell alkalmazni.

²⁴ A területi önkormányzatok általános kódexe L. 5731-1§-a.

A nagyvárosi pólusok nem rendelkeznek önálló költségvetési bevételekkel, működési költségeit a tagintézmények határozzák meg és biztosítják.

f) „Nagy-Párizs” (*Le Grand-Paris*)

Témakörünkhöz képest is speciális helyzetben van a főváros (Marcou 2010, 32–35.), amelyre sajátos területrendezési szabályozás vonatkozik. Ez egy külön gazdasági program része, mely a központi régió medencéjének újrendezését szolgálja a meglévő gazdasági pólusokat alapul véve, de új gazdasági, tudományos pólusokat kifejlesztve. A terv magában foglalja az interregionális és nemzetközi dimenziókat egyaránt oly módon, hogy a Szajna keleti térségében új kikötőket hoz létre és bővíti a TGV hálózat elérhetőségét.

Mindezekhez a célkitűzésekhez az általánostól eltérő közigazgatási, területrendezési, fejlesztési és építési előírások vonatkoznak a térségre. Ezek lényege, hogy a helyi önkormányzati szervek helyett a döntéseket az államigazgatási szervek hozzák és ezért sokan azt visszatérésként értékelik az 1960-as évek állami és központilag irányított területfejlesztési politikájához.

Konklúziók

A legfontosabb modellértékű megoldások áttekintését követően ismételten rögzíteni szükséges azt, hogy a településközi együttműködés francia rendszere sajátos francia viszonyok közt kialakult és máshol nehezen adaptálható megoldásokat takar. A 2. pontban vázolt legújabb fejlődési tendenciái pedig csak tovább bonyolítják a helyzetet és sokan már a rendszer radikális egyszerűsítésében látják az utat, valami hasonló módon, mint ami hazánkban is történt (Balázs 2014, 425–433.) az Möt. hatálybalépésével.²⁵

Ráadásul a nagyváros és környékének igazgatása komplex problémakör, mely megoldásában a területrendezés és -fejlesztés, a hozzájuk rendelt támogatási rendszerrel még tovább színesíti a képet. Kérdés az, hogy a francia tendenciák mennyiben igazodnak, vagy követik a világban meghatározókat, így különösen az „új regionalizmust”?

Ez utóbbi meghatározó elemei (Hoffman – Martinot – Sellers 2006. 250.) közül a rugalmasság, a többközpontúság helyenként már kitapintható, így különösen a nagyvárosi pólusok esetében. Ezzel szemben a decentralizációnak az a megnyilvánulása, miszerint a nagy „szuprakommunális” agglomerációs szervezetek helyett a központi település, vagy települések megerősítése folyik, a jellemzők közül biztosan hiányzik a francia modellekből. A társulási képviselők tervezett közvetlen választása pedig e tendenciának kifejezetten ellentmond.

Ugyanakkor az a jellemző, hogy a nagyvárosi igazgatás által felvetett problémák kezelése napjainkban több és más, mint egyes modellek másra váltása, így a működő modellek diverzifikációja szükséges, a francia reformokban is tetten érhető.

25 A 16. jegyzetben jelzett konferencián hazai állapotainkról tartott előadásom váltott ki egyesekből ilyen reakciót.

Ez persze nem éri el azt a szintet, ami lehetővé tenné, hogy az egyes agglomerációk esetében alkalmazott konkrét megoldások mintegy „mérték utáni” szabázzatot jelentenek, de azt el kell ismerni, hogy a társulási formák sokszínűsége és gazdagsága legalább a konfekció választékában élenjáró. Az általános közigazgatási területi beosztás adaptálása a sajátos nagyvárosi igazgatási feltételekhez, mint jellemző tendencia, Franciaországban is megtalálható és nem csupán a főváros, a Nagy-párizsi szabályozás esetében, de Lyon és Marseille esetében ez már korábban is így volt, ami most tovább bővült.

A nagyvárosi demokrácia és legitimáció növelésének egyik új eszköze az agglomerációs társulások tanácsa tagjainak közvetlen választása. Ez egyrészt összekötheti a polgárok érdekeit az agglomerációs döntéshozókkal, felülemelkedve a partikuláris települési érdekeken, másrészt növelheti a demokratikus ellenőrzés szintjét. Amint azonban másutt kifejtésre került, ennek lehet egy másik, ezzel ellentétes hatása is a regionalizáció és a települési autonómia ellenébe.

Következő vizsgálandó pont az összegzésben az, hogy a nagyvárosi igazgatásban történt-e olyan paradigmaváltás, miszerint ezen túl a tervezésre, a nagyvárosi térség helyi politikájának a koordinációjára és integrációjára kell a hangsúlyt helyezni a hagyományos igazgatási feladatok ellenébe?

Ez a tendencia a nagyvárosi pólusok esetében igazolódni látszik, hiszen az előzőekben jelzett tevékenység a versenyszféra szervezeteivel szoros egységben zajlik. A meghatározó vállalkozások vezetői különböző konzultatív szerveken, vagy egyes esetekben külön erre a célra létrehozott „pilóta ügynökségek”-en²⁶ keresztül vesznek részt e tevékenységben.

A nagyvárosi pólusok eddigi rövid működésének tapasztalatai azonban még korántsem általánosíthatók és csak a paradigmaváltás egyfajta biztató kezdetének minősül azok körében, akik ezt progresszívnek tartják. Az ezt nem annyira támogatók ugyanis azzal érvelnek, hogy a rugalmas megoldások gyakran jogellenes, vagy legalább is jogon túli (para) szabályozásokhoz vezetnek, amelyek különböző belső szabályzatokban manifesztálódnak. Ez utóbbiak viszont az átláthatóságot és főleg az elszámoltathatóságot nehezítik meg. E jelenségek pedig az „Új közmenedzsment” érvényesülésének időszakában minimum az óvatossághoz elegendő negatív tapasztalathoz vezettek abban, hogy mit jelenthet a hatékonyság, eredményesség és versenyképesség szembeállítása a jogszerűséggel és demokráciával.

Márpedig az elmúlt évek francia törvényhozása bőven tartalmaz eleve bizonytalan jogfogalmakat, mint pl. a területi koherencia biztosítása, melyhez kapcsolódnak közvetlen joghatást kiváltó és csak közvetetten érvényesülő eszközök, ahogy az a területi koordináció eszközeit tárgyaló részben napvilágra került.

A vita tehát folyamatosnak minősíthető az új folyamatok és azok intézményes kezelése tárgyában a nagyváros és térsége igazgatása, területrendezése és fejlesztése kérdésében, mely egyre összetettebbé válik.

A viták és a lezáratlan szabályozási rendszerek ellenére mégis irigylésre méltó az a már meglévő intézményrendszer, mely a nagyvárosi problémakör kezelésére szolgál. Ez annak ellenére így van, hogy a sajátos francia jogi környezet, közigazgatási, területrendezési és fejlesztési tradíciók, társadalmi és gazdasági környezet miatt a francia megoldásokat kellő óvatossággal kell kezelni.

A városrégiók pozicionálásának eszközei Svájcban

SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT

KULCSSZAVAK: városfejlesztés, agglomerációs politika, policentrikus koncepció, határon átnyúló együttműködés, többszintű kormányzás

ABSZTRAKT: Svájc bár nem uniós tagállam, városai az európai városhálózat szerves részét alkotják. Svájc a telephelyek globális versenyében pozicionálja városait, amelyeknek policentrikussá fejlődését és határon átnyúló módon történő hálózatosodását támogatja. E koncepció magyarázata, hogy Svájc nem birtokol metropoliszokat, városhálózatát kis- és közepes méretű városok jellemzik, azonban együttműködésük révén azok felvehetik a versenyt a nagyvárosokkal. A tanulmány Svájc agglomerációs politikájának eszközeit a Bazel központú határon átnyúló, többközpontú városrégió fejlődési pályáján keresztül mutatja be. E térség kiváló példája a sikeres tudásrégió kialakulásának, ahol az alulról kezdeményezett stratégiai típusú gazdaságfejlesztés modellje mentén hatékony kormányzási struktúrák jöttek létre a térség versenyképességének erősítésére. Az agglomerációs együttműködés számára a föderális államberendezkedés rugalmas kereteket biztosít, mert egyformán ösztönzi a területi szintek és a különböző szektorok közötti horizontális kooperációt.

Bevezető gondolatok versenyképes városhálózat kialakításáról

Svájc föderális berendezkedésű állam, amely 26 kantonra és 2560 községre tagolódik (OECD 2011). A kantonok nagyfokú autonómiát birtokolnak, ami kiterjed a különféle politikák kidolgozására és megvalósításukra, köztük a regionális gazdaságpolitikáéra. Statisztikai tekintetben viszont az ország hét nagyrégióra van felosztva, amelyek Tessin és Zürich kivételével több kantont fognak át. A gyakorlatban azonban a kantonális regionális politika a kantonokon belül is meghatároz viszonylag kisméretű régiókat.

Svájc korán elkötelezte magát városhálózatának fejlesztése mellett, 1996-ban elfogadta stratégiáját „Svájc területrendezési alapvonalai” (Grundzüge der Raumordnung Schweiz) címmel, aminek részét képezték a városi terek rendezésének utat mutató irányelvek. Érdekes néhány mondatot idézni a stratégiából: „A hálózatos városrendszer Svájc föderális válasza az Európa legjelentősebb városrégiói között kiélesedő telephelyi versenyre. Népességszám szempontjából a három svájci nagyvárosi agglomeráció, Zürich, Basel és Genf nem mérhető az európai nagy metropoliszokhoz. A decentralizált és hálózatos, a nemzetközi közlekedési hálózatokra a lehető legjobban rákapcsolódó gazdasági telephelyek segítségével azonban Svájc egésze a telephelyi konkurenciában nagyobb elismerést érhet el, mint az egyetlen nagy centrumra történő koncentráció esetében...” (Flückiger – Koll-Schretzenmayr 2000, 5.). Arról is említést tesz a dokumentum, hogy a három nemzetközi jelentőségű nagyvárosnak kiváló összeköttetése van a nemzeti jelentőségű városokkal, mint Bern, Lausanne, Luzern, Winterthur, St. Gallen és Lugano, melyek együttesen alkotják a városhálózat szilárd vázát (Grundzüge der Raumordnung Schweiz).

A decentralizált városhálózat specifikus telephelyi adottságait azáltal erősítették meg, hogy a köz- és privát személy- és teherforgalom hálózataihoz és a telekommunikációhoz a hozzáférést megteremtették. A területrendezési stratégia a hálózatba szerveződésen nem egyszerűen az infrastrukturális ellátottságot értette, hanem a városok közötti kooperációt, valamint haszon- és teherkiegyenlítést a fölülttes területi szint szempontjából lényeges érdekek tekintetében. Ide sorolódtak a képzést és átképzést biztosító főiskolák, az egészségügyi csúcshintű gyógyítást nyújtó intézmények, a gazdasági intézmények fejlesztése, különösen a vásárterületek kialakítása, továbbá a városszövetségek létesítése a kultúra ápolása területén. Ehhez társult a városok megerősítését célul tűző stratégiai irány, amely attraktív lakóhelyek, belvárosi szabad területek és rekreációs létesítmények kialakításával kívánt a népesség újabb rétegeinek otthont biztosítani. A területek újrahasznosítása során különös figyelmet fordítottak arra, hogy tömegközlekedési szempontból feltárt területeken kerüljön sor üzleti, irodai negyedek, valamint termelőüzemek megépítésére.

Svájc önkormányzati berendezkedése ma is jobbra az elemi településekre épül és előszeretettel alkalmazza a közvetlen demokrácia intézményeit, ezért Svájcot a demokrácia mintaállamának szokás tartani. A helyhatóságok fragmentáltságának áthidalása miatt fokozott jelentősége van a kooperációnak, amivel összefüggésben más szempontok és más szabályok vonatkoznak az urbánus és rurális térségekre. Az együttműködés kereteit egyfelől a 2001-ben meghirdetett *Agglomerációs politika*, másfelől az 2008 óta létező *Új regionális politika* (Neue Regionalpolitik, továbbiakban NRP) formalizálja. Ki kell emelni az Agglomerációs politikának és az NRP kapcsolatának megértéséhez, hogy az utóbbi a vidéki térségekre és a hegyvidékekre vonatkozik, ebből következően az urbánus régiók az Agglomerációs politikához rendelt forrásokból számíthatnak támogatásra. A régiók kialakításának indoka pedig, hogy a kantonok nem felelnek meg a funkcionális tereknek, amelyekben a gazdasági és társadalmi tevékenységek folynak.

Az Új Regionális Politika (NRP) és az Agglomerációs politika szervezetenként és célterületeiket tekintve átmetszi egymást, az utóbbiért a Szövetségi Területi Tervezési Hivatal és a Gazdasági Államtitkárság (Staatsekretariat – SECO) felelősek. Ennek következtében a kisebb és közepes méretű agglomerációk elviekben profitálhatnak az NRP-ből és a modellberuházásokból is. Az utóbbiak alkalmasak arra, hogy a vidéki és urbánus térségek közötti összefonódást keressék.

A korábban főként az infrastruktúrafejlesztésre építő regionális politikát fölváltotta a regionális innovációs kapacitások növelését célzó új irány. Ennek három pillére jelenik meg, úgymint

- a regionális léptékű stratégiai fejlesztési programok közvetlen támogatása,
- az ágazati politikákkal való erőteljesebb koordináció, továbbá
- a más kiegészítő politikai eszközök alkalmazása.

Az adminisztratív és funkcionális téregységek viszonya Svájcban

Svájc esetében egy urbánus országról beszélünk, amelyben 806 városi jogállású községet, 50 agglomerációt és kilenc izolált várost különböztetnek meg.¹ A városi és vidéki térségek közötti különbség csekély, az emberek többsége köztes régiókban él, a régiók közötti különbségek sem jelentősek, mindenhol kielégítő mértékű a köz- és üzleti szolgáltatásokhoz való hozzáférés. A kantonoknak a kis távolságok és a jó közlekedési hálózat miatt szorosak egymással a kapcsolataik. Svájc gazdaságáról elmondható, hogy jelentős mértékben tudásintenzív ágazatokra és high-tech feldolgozóiparra épül, s a környezetbarát növekedés elérésében is élen jár a zöld technológiák és az energiahatékonyság alkalmazásával (OECD 2011).

A kantonoknak politikai jelentőséget tulajdonítanak, miközben a gazdasági és társadalmi tevékenységek döntő részben a *funkcionális* régiókban zajlanak, amiket indikátorok segítségével definiálnak:

- a) ingázási volumen,
- b) egymást átlapoló specializációk,
- c) tudásterjedés,
- d) gazdasági összekapcsolódás.

Következésképp az indikátorok² rávilágítanak arra, hogy e régiók nem követik a kantonok határait, tehát létrejöttek a kantonok határait átfelölő funkcionális régiók a legfonto-

1 A városi területeknek két típusát, az agglomerációkat és a városokat különítik el. Agglomerációnak nevezik több község egybefüggő területét legkevesebb 20 ezer lakossal. Minden agglomeráció elfoglal egy ún. magterületet, amely egy központi községből és további községekből áll, melyek legkevesebb 2000 munkahellyel és száz helyi illetőségű munkaképes korú személyre eső legkevesebb 85 munkahellyel rendelkeznek. Az utóbbi községekből legalább a munkaképes korúak 1/6-ának a központi városba kell ingázni, vagy az utóbbival a községnek építészetileg össze kell kapcsolódnia vagy azzal határosnak kell lennie. A magterülethez tartozó településeknek további szigorú kritériumait részletezi a Bundesamt für Statistik. A városok definíciója roppant egyszerű: városok a legalább tízezer lakost számláló községek (Tobler, G. 2002).

2 Az ingázási volument tekintve az OECD funkcionális metropoliszrégiókra vonatkozó definíciója azt mondja, hogy a szomszédos régióknak 10%-os vagy annál magasabb nettó ingázási kvótával kell rendelkezniük ahhoz, hogy funkcionális munkaerő-piacot alkossanak. Ennek a követelménynek 2000-ben 12 svájci kanton felelt meg, melyek Bazel, Bern és Zürich körül alkotnak integrált munkaerőpiacokat. Az egymást átfedő specializációk jelenléte szempontjából leszögezhető, hogy Svájcban több régióknak van közös klasztere, Zürichnek, Mittellandnak és Zentralschweiznek. Ez azt jelenti, hogy nekik legkevesebb három közös gazdasági súlypontjuk van, azaz azonos ágazatokban és azonos európai versenykörnyezetben harcolnak a szakképzett munkaerőért és a beruházásokért.

sabb városi központok körül. A gazdasági térfolyamatok több helyen a külső államhatárt is átlépi, így e tények hatással vannak a kantonok regionális politikai intézkedéseire. Hozzá kell tenni, hogy a funkcionális régiók kezelésének főszereplői az erős státusszal rendelkező kantonok, melyek méretüket tekintve kicsik. Helyenként olyannyira, hogy a közszolgáltatások hatékony biztosítása sem megoldható egyedülállóságukban.

Svájcnak, mely Magyarországgal azonos nagyságrendet képviselő ország, hozzánk hasonlóan európai léptékű nagyvárosai nincsenek, sőt a nemzetközi mércével mérhető nagyságrendű agglomerációk is hiányoznak a területéről. Településhálózata azonban előnyös karakterű, mivel policentrikus és polihierarchikus. Városrégiói folyamatos funkcionális és fizikai változáson mennek keresztül, területi kiterjedésük feltartóztathatatlan, így többek között Svájc középső részén (Mitelland) a városrégiók és gazdasági terek egymásba olvadnak, többszörös átfedésben vannak. Ez a jelenség városi életmódot és magas komplexitású funkcionális térszerveződést hozott létre. Következésképpen egy-egy város egyszerre több városrégióban, illetve agglomerációban tölt be centrumszerepet. Az ország városhálózata arra is rámutat, hogy valamely város pozíciója szempontjából nem kizárólagosan a nagyságrend számít, sokkal inkább a funkcionalitás.

A többszintű kormányzás természetes igénye a föderatív államban

Svájc agglomerációs politikája egy másik nézőpontból is megközelíthető, minthogy az ország erőteljesen urbanizált, viszont nagyvárosi térségei fragmentáltak, így szükség-szerű volt e térségek kormányzási kapacitásainak növelése. A többszintű kormányzás kérdése Svájc esetében speciálisan merül föl, mert a föderatív struktúrához kapcsolódik.

Svájc államberendezkedése három szintet különböztet meg: a szövetségi, a kantonális és a helyi önkormányzati szintet. A föderális állam működésének természetes szükséglete, hogy a központi állam, a szuverén kantonok és az önkormányzati autonómiát birtokló községek intenzíven együttműködjenek egymással. Ezt más tekintetben úgy is ki szokták fejezni, hogy Svájcot az együttműködő föderalizmus jellemzi (Hajdu – Kovács 2012).

A vertikális együttműködéshez még 2001-ben megalapította a konföderáció a *Tripartit Agglomerációs Konferenciát* (TAK), melynek tagja a szövetségi állam, a kantonok, a városok és községek. E szerv feladatul kapta valamennyi, az agglomerációkkal érintett tevékenység koordinálását a partnerek között, s magának az agglomerációs politikának a kimunkálását. A szövetségi állam részvétele biztosítja a föderális tématerületekre fölállított ágazatközi koordinációs csoport bevonását a munkába (Bundesrat 2001).

A kormányzás vertikális ágát kiegészíti az a kényszer, ami a kantonok kis méretének áthidalásából fakad, ezért a szubnacionális szint horizontális kooperációja Svájcban intenzívebb, mint más föderatív államokban, aminek megvannak a sajátos intézményei, mint az interkantonális konferenciák, az interkantonális konkordátumok és a határon átnyúló együttműködés. Az utóbbi kiterjed a gazdaságfejlesztésre is (OECD 2012).

A horizontális koordináció megvalósításával a már említett *interkantonális konferenciák* önálló eszközei a gazdaságfejlesztésnek. Keretet adnak a kantonok képviselői találkozásának és információcseréjének, valamint a problémák beazonosításához és megoldásához.

Ezek egyébként lehetnek összvájci érdekeltségűek és regionálisan szervezettek. Az első ilyen konferenciát 1964-ban alapították. Vannak kantonok, melyek önálló gazdasági irányítást képviselnek, és olyanok, amelyek együttműködnek a telephelyi promócióban és a vállalkozások és befektetők letelepítésében. Egy példa az utóbbira az 1999-ben alapított Greater Zurich Area AG (korábban Greater Zurich Network).

A kantonok konferenciáitól el kell választani az ún. *kormányzati konferenciákat* (Regierungskonferenzen), amelyek keresztirányú koordinációt végeznek, továbbá az *ágazati igazgatósági konferenciákat* (Fachdirektorenkonferenzen), amelyek egy-egy politikaterületet fednek le. A tartományi nemzetgazdasági igazgatóságok konferenciája egy különösen fontos tagja a regionális politikának. Közülük kiemelhető a Nyugat-Svájci Nemzetgazdasági Igazgatóságok Konferenciája (Konferenz der Westschweizer Volkswirtschaftsdirektoren), amelyben hat kanton döntött közös struktúra létrehozásáról a külföldi befektetők beazonosítására és letelepítésére. Ennek továbbfejlesztéseként 2010 januárjában a konferenciában résztvevő hat kantonból öt megalapította a Greater Geneva Bern Area-t (GGBa – Nagy Genf Bern Térség), így három korábbi szervezet megszüntetésével egyesítette erejét. Azaz Bern, Genf, Freiburg, Neuenburg, Wallis és Waadt kantonok egy olyan hálózat kiépítésébe kezdtek, ami vállalkozások letelepítését célozza azért, hogy Nyugat-Svájcnak mint egységes gazdasági térnek közös imázst kölcsönözzenek és a nemzetközi telephelyi versenyben a láthatóságát biztosítsák. A szervezet lausanne-i székhelye kifejezi, hogy működésének fókuszában elsősorban az USA, Franciaország és Németország áll. Jelentős költségvetését a résztvevő kantonok bocsátják rendelkezésre. A kantonok megtartották saját telephelyi promóciós szervezetüket, amelyeket a közös szerv tájékoztatja az érdeklődő vállalkozókról, majd a kantonok döntenek arról, hogy azok letelepítésében együttműködnek-e (OECD 2011).

A Svájci Föderális Területi Tervezési Hivatal a jelenlegi agglomerációs politika keretei között ösztönzi a horizontális együttműködést az agglomerációkban, különösképpen a hatékony várostervezés megvalósítása céljából. Ezért a hivatal pénzügyileg támogatja azon önkormányzatok közös projektjeinek fejlesztését és tervezési tevékenysége koordinációját, amelyek agglomerációt alkotnak, avagy agglomerációvá válásukat tervezik. A tervezési politikában először az 1980-as években bekövetkezett váltást az a felismerés magyarázta, hogy az urbánus térségeket érintő változások már nem egyes önkormányzatokra, hanem régiókra vonatkoztak. Éppen ezért a föderális hatóság kezdetől fogva ösztönzi a városok, városi térségek, kantonok és föderális hatóságok közötti együttműködést és kommunikációt. A döntő lépést ebben a vonatkozásban az jelentette, hogy pénzügyi jellegű kooperáció jött létre az önkormányzatok és kantonok között.

Az együttműködés lényeges eszközeként új *agglomerációs fejlesztési programok* kidolgozására került sor a különböző régiókban, s ezzel elismerték, hogy napjaink sok tervezési problémája régiókat vagy agglomerációkat érint, következésképp az elszigetelt megközelítés hátráltatja a hatékonyságot. E programok tartalmát tekintve a kantonok szabad kezet kaptak, azok tematikailag a közlekedéstől a képzésen át a kultúráig és a telephelyek promotálásáig terjednek. Valamely kanton egyszerre több interkantonális és határon átnyúló agglomerációs programban is részt vehet, mint pl. Waadt kanton, mely összesen öt program részese.

Az agglomerációs politika jelentőségét bizonyítja, hogy a szövetségi Alkotmány új, 50. cikkelyel egészült ki, amely szerint a Szövetség arra kötelezett, hogy cselekvése során figyelmet fordítson a városok és agglomerációk, valamint a hegyvidékek különös helyzetére. Az agglomerációs politikának 2011-ben 11 millió CHF összegű költségvetése volt, ami három tervezési eszköz alkalmazásán keresztül működött (OECD 2011, 105–106.):

1. Először is valamennyi (50) agglomeráció megállapítja saját területi periméterét, kerületét (aminek nem kell feltétlenül a statisztikai agglomeráció definíciójával egybeesnie) és elkészíti agglomerációs programját (Agglomerationsprogramm). Ennek feladata, hogy megkönnyítse a kantonok, városok és községek közötti koordinációt. A résztvevők együtt határozzák meg a prioritásokat, és oldják meg az adminisztratív egységek között fellépő problémákat. A Szövetség azáltal támogatja ezt az eszközt, hogy átvállalja az agglomeráció közlekedési költségeinek egy részét. A szövetségi állam és az agglomeráció feladathordozója egy teljesítmény-megállapodást (szerződést) kötnek egymással, ami azokat az összegeket tartalmazza, amelyek az állam és az agglomeráció részéről szükségesek az adott periódusban megvalósítandó projektek és intézkedések realizálásához. Az állam a maga szemszögéből értékeli az adott agglomerációs programot, s a gyakorlat szerint a teljes költség 30–50%-át veszi át a térségtől, ha annak fejlesztési céljai találkoznak az országosakkal.
2. Másodsor az Infrastruktúra Alapból részesülnek az agglomerációk, teljes költségvetésének mintegy egyharmadát költik hús év alatt agglomerációs közlekedésfejlesztési projektekre. Az alap 2011-től kezdve a nemzeti úthálózatban és infrastruktúrában fennálló szűk keresztmetszeteket irányozza elő felszámolni, középpontjában az agglomerációk magán és közösségi közlekedésének fejlesztésével.
3. A harmadik tervezési eszköz a modelltervekre vonatkozik, amelyeket a szövetségi állam háromtól hat évig terjedő időre mint innovatív projekteket támogat. 2002 óta több mint ötven ilyen projekthez járult hozzá, melyek közül a legtöbb az agglomerációk együttműködésére, városhálózatokra és metropolisztérségekre összpontosított. Ebből is látszik, hogy az agglomerációs politika inkább intézményi problémákat vet fel Svájcban, semmint pénzügyieket.

Svájc városhálózatáról az állami politika kimondta, hogy *az államhatáron átnyúlóan kell hálózatossodnia és az európai városhálózat integráns részévé kívánatos válnia*. Az indoklás szerint Svájcnak Európában betöltött gazdasági, tudományos és kulturális pozíciója ennek függvényében alakul. Ennek érdekében a svájci InterCity vasúti hálózatot összekötötték az európai nagysebességű vonathálózattal, valamint hangsúlyt fektettek a repülőtereknek az európai és interkontinentális légi forgalomra való alkalmassá tételére (Flückiger – Koll-Schretzenmayr, 2000). A szövetségi állam a szubszidiaritás elvére figyelemmel támogatta a szomszédos országokkal történő együttműködést a határrégiók létrejötté érdekében, amelyeket az EU az INTERREG program keretében a nem tagállamok vonatkozásában privilegizált, így azok újabb lehetőségekhez jutottak.

Tehát a Svájci Államszövetség felismerte, hogy Svájc legjelentősebb városait hálózatossá kell szervezni ahhoz, hogy attraktívvá váljanak a nemzetközi gazdaság számára. Ennek módját az európai városhálózat szerves részévé válásban fogalmazta meg, amit elsősorban Zürich, Genf és Bazel helyzetbe hozásával kívánt elérni, melyeket együttesen nemzetközi jelentőségű telephelyeknek tekint. A cél Genf és Bazel esetében a

határon átnyúló együttműködés eszközén keresztül tud teljesülni. Az agglomerációs politika a kis- és középvárosok feladatául a nagyvárosoktól érkező fejlesztési impulzusok fogadását definiálta, amihez hálózatba szervezésük nélkülözhetetlen, lényege szerint a hasznok és terhek horizontális kiegyenlítését jelenti. Svájc szembenézett kisméretű önkormányzati rendszerével, amely a nemzeti jelentőségűvé nyilvánított agglomerációkon belül is jellemző, s agglomerációs politikája fő irányává tette a föderális államberendezkedésből adódó *vertikális együttműködést és a horizontális kooperáció erősítését* (Tobler 2002). Előfeltételének megteremtését, az agglomerációk közlekedésének fejlesztését az államszövetség vállalta magára, majd arra építve államilag támogatott innovatív modellprojekteket indított az agglomerációk kohéziójának erősítésére, ami az együttműködések alulról építkezését és közös projektek megvalósítását segítette. A program keretei között mind a *tíz kiválasztott agglomerációs együttműködési intézmény* (Zürich, Bern, Delémont, Luzern, Lausanne, Aargau-Oltenés és Zofingen, St. Gallen stb.) elfogadta új fejlesztési stratégiáját és egy közös jövőkép mentén dolgozott a „településhatárok feloldásán” (Somlyódyiné Pfeil 2012a).³

Jól érzékelhető a fejlesztési irányból, hogy a nagyvárosi térségek kooperációjának kérdésköre milyen széles szemléleti bázisra támaszkodik, intézményesítése pedig ma már nem egyszerűen közigazgatás-szervezési kérdés, hanem sokkal inkább a fejlesztéspolitikának és a várospolitikának a része. Ezért lényeges, hogy nemzeti programba illeszkedjék és az állam többféle ágazat eszközeivel maga is segítse az agglomerációk együttműködését, továbbá ösztönözze a közös fejlesztési stratégiák megalkotását, majd pénzügyileg támogassa kivitelezésüket. Svájc kormányzata láthatóan a nagyvárosi térségei fejlődését nemzeti jelentőségűvé nyilvánította, mert versenyképességi elemét alkotják a gazdaságnak.

A bázeli határon átnyúló városrégió szerves fejlődési folyamata

Ha Svájc egyik nemzetközi jelentőségű agglomerációját, a bázelit tekintjük, akkor látható, hogy az tárgya lett az Agglomerációs politikának és modellprojektként működik. A modellprojekteket a Területi Tervezésért Felelős Föderális Hivatal (ARE) és a Gazdasáért Felelős Államtitkárság (SECO) ösztönzi, aminek prioritása az agglomerációkon belüli kooperáció erősítése. A modellprojektek célja az agglomeráció fejlesztési stratégiájának kidolgozása és közös projekteken keresztüli megvalósítása.

A Bázeli nagyvárosi térségre mint határon átnyúló metropolisz régióra fontos megállapítás tehető, a város 1963 óta, a Regio Basiliensis civil kezdeményezés létrejötté óta folyamatosan növekvő együttműködési és gazdasági térben határozza meg és pozicionálja

3 Jelen kutatás előzménye volt a TTPA – Svájci Alap által támogatott „Föderalizmus és Decentralizáció Kutató Intézet (ISFD) létrehozása Magyarországon (A föderáció és decentralizáció svájci elmélete és gyakorlata, hasznosítható magyarországi lehetőségek)” c. kutatási projektben való részvételem, mely az MTA KRTK RKI és a Graduate Institute of European Studies of the University of Geneva (IEUG) együttműködésében valósult meg 2011–2012-ben. Lásd Hajdu – Kovács 2012.

magát a globális gazdaság egyik legversenyképesebb régiójává válás célzatával. A recept kezdettől fogva a kooperáción alapul és válik mind szélesebb területi, szervezeti, partneri szempontból és nem utolsósorban a gazdasági teljesítmény tekintetében. Tagadhatatlan, hogy az éppen 50 éves fennállásán túllevő Regio Basiliensis célja az alapítás óta a gazdaságfejlesztés, mely elvezetett a határon átnyúló konurbáció projektjéhez és 1994-től a Trinacionális Bázeli Konurbáció (Trinational Conurbation Basel) megalapításához. Fontos dátum 1994, minthogy ugyanebben az évben döntött a Svájci Államszövetség arról, hogy nem csatlakozik az Európai Gazdasági Térséghez. Ez azonban nem állta útját a háromnemzetiségű városrégió megszületésének (TEB 2013), már csak azért sem mert az építkezés mind a szomszédos országok részéről, mind az INTERREG programon keresztül az EU-tól támogatásban részesült.

Első lépésként a Regio Basiliensis egy munkacsoport és egy hozzákapcsolódó közlekedési társaság formájában alakult meg, majd 1970-ben állami funkcióhoz jutott, mivel egy államszerződés jóvoltából ráruházták az Interkantónális Koordinációs Hivatal (továbbiakban IKRB) kompetenciáját. Ennek előzménye volt, hogy a svájci kantonok felhatalmazást kaptak külpolitikai ügyek képviseletére. Az Európai Határrégiók Munkaközösségének (Association of European Border Regions) alapító tagjává vált 1971-ben, majd 1975-től egyesületi formában működik.⁴ Egyébiránt 1989-ben kötötték meg a szándéknyilatkozatot Elzász–Dél-Baden–Északnyugat-Svájc közös fejlesztési koncepciójának kialakításáról, amely megalapozta a Felső–Rajna-vidék részvételét az INTERREG programban már 1991-től kezdődően. Tekintettel azonban arra, hogy a határrégió létrehozása az érintett államok szuverenitásával összefüggő kérdés volt, az együttműködés legitimitációját az 1989 decemberében legmagasabb szinten, három állam államfőjének (Delamuraz, Kohl és Mitterrand) csúcstalálkozóján aláírt nyilatkozat biztosította.

Az eredetileg Bazel város és Bazel vidék kantonok alapította koordinációs hivatal fémjelzte együttműködésbe előbb Aargau kantont, majd 2003-ban Jura és Solothurn kantonokat is bevonták. Ezután az IKRB-nek szorosabbra fűzték a kapcsolatát az Északnyugat-svájci Kormányzati Konferenciával (Regierungskonferenz NWRK). A félreértések elkerülése végett leszögezhető, hogy az NWRK nevében bár a „kormányzati” jelző szerepel, tagjai a politika, a gazdaság és a civil társadalom területéről származnak, s a konferencia félévente ülészik a bázeli agglomerációra vonatkozó információk és vélemények rendszeres cseréje végett. Ez egy politikai típusú együttműködés, amely a svájci oldal hatékony érdekképviseletét hivatott biztosítani a határon átnyúló metropolitán együttműködésekben.

A Regio Basiliensis 2010-ben mint civil szervezet, alapító tagként vett részt a Trinacionális Felső–Rajna Metropoliszrégió (Trinationaler Metropolregion Oberrhein, továbbiakban TMO) életre hívásában. Két évvel később a Bázeli Metropoliszkonferenciának (Metropolitankonferenz Basel) ugyancsak egyik alapítójává vált (Jahresbericht 2012). Rendkívül érdekes és példaszzerű, ahogyan a kooperáció keretei között a közös fejlesztési célok

4 Az egyesületnek 2012-ben 175 kollektív (vállalatok, önkormányzatok) és 362 magánszemély tagja volt, akik a teljes költségvetés 18%-t finanszírozták. Tekintettel arra, hogy az elmúlt húsz évben elsősorban projektek megvalósítására specializálta magát, jelentős költségvetés felett diszponál, az éves jelentés szerint bevétele 1,37 milliárd svájci frank-t tett ki (Jahresbericht 2012).

égisze alatt összenőtt egymással a kormányzati és a civil szféra. Az említett Bázeli Metropoliszkonferencia egy új kvázi keretintézmény, amely Északnyugat-Svájc erőforrásait kívánja nyitni, ezért három pilléren épít: a politikára, a gazdaságra és a civil társadalomra. Ez azt jelenti, hogy a konferencia keretében a kantonok kormányai, a Trinacionális Bázeli Eurorégió, a gazdasági szövetségek, továbbá a civil egyesületek és érdekképviseletek létesítettek közös platformot. A felek fél évente találkoznak és a közlekedési infrastruktúra, a képzés, a kutatás és az innováció kérdéseire fókuszálnak munkájuk során. A konferencia ülései a régió életét és jövőjét befolyásoló határozatokhoz vezetnek, pl. vasútfejlesztési döntéshez, a gyógyszeripar üzleti környezetének erősítéséhez, a svájci rajnai kikötők fejlesztéséhez. Döntésekről azért beszélhetünk, mert azok részesei a kantonális kormányok, miközben a konferencia legfőbb karakterisztikája, hogy abban a gazdasági és a civil szféra érdemben bevonódik.

Föltételezésünk szerint ez a fajta konszenzusos tárgyalási módozat a kulcsa a hatékony metropolisz-politikának, ami a governance metódusát valósítja meg. Figyelemre méltó, hogy a Metropoliszkonferencia feladatákként fogalmazta meg a civil társadalom működésével kapcsolatos probléma megoldását, mivel – álláspontja szerint – ez a szektor még heterogén és a régió egésze szempontjából nem megszervezett, s nélküle erős régió nem képzelhető el. Az együttműködési hálózat célkitűzése értelmében a társadalmi szervezetekben fellelhető szakmai know-how-t célirányosan a Bázeli régió pozicionálása érdekében szükséges mobilizálni és a régió szempontjából stratégiaileg jelentős témákra érzékenyíteni. Ezt a feladatot a Regio Basiliensis vállalta magára.

A határtértség együttműködési tradíciójára tekintettel megállapítható, hogy az intézményesülés magas szintjét megjelenítő eurorégió megalapítására viszonylag későn, csak 2007-ben került sor. A három állam találkozási pontjában fekvő, három nemzetet átfogó eurorégió, a Trinationaler Eurodistrict Basel (továbbiakban TEB) összesen 226 helyhatóságot és kb. 830 ezer lakost számlál 1989 km²-en. A terület nemcsak dinamikus nagyvárosi magot, hanem mindhárom ország területén rurális térségeket is lefed. Jelentőségét és egyúttal az együttműködés szükségességét a határokat naponta munkába járás címén átlépő mintegy hatvan ezer ingázó húzza alá. Az ingázók döntő többsége Bázelen talál munkát, míg az ellenkező irányú mozgás ez idáig elenyésző, alig néhány százra tesz (TEB 2013). A kép teljességéhez hozzátartozik, hogy a bázeli székhelyű eurorégió a városok, községek, községövetségek és önkormányzati céltársulások, vagyis a községi lokális szintű szereplői közötti határon átnyúló együttműködést célozza, különösképpen a tervezés, továbbá a két- és többoldalú közös érdekű projektek területén. Ez pedig garanciát ad a községi felelősségvállalására.

A bázeli székhelyű eurorégió közjogi jogalanyok magánjogi formában alapított egyesülete, melynek szervei:

- a taggyűlés,
- az elnökség,
- a régió tanácsa,
- az IBA projekt idejére annak politikai irányító bizottsága.

A taggyűlés az egyesület valamennyi tagjának képviselőjéből áll. Az elnökség lényegében menedzsmenst bizottságként működik, amelyet német, francia és svájci részről 8-8 tag alkot. A régió tanácsa 20 svájci, 15-15 francia és német tagból áll, akiknek mindegyike saját államában politikai mandátummal rendelkezik. Az utóbbi szerv az egyesület teljes műkö-

déséről tájékoztatást kap és lényeges ügyekben állásfoglalását kéri, illetve maga is jogosult határozatot hozni. Végül az említett három politikai szervezethez technikai szervek kapcsolódnak (Duvina 2008).

Az IBA bizottság magyarázatra szorul. A határon átnyúló kooperáció sajátos építőköveként a TEB-ben résztvevő önkormányzatok többsége 2010–2020 közötti intervallummal útjára indította az első határon átnyúló Nemzetközi Építési Kiállítást (Internationale Bauausstellung – IBA), ami a nevéől némileg eltérő tartalommal bíró projekt. Célja a városrégió teljességének fejlődéséhez látványosan hozzájárulni az építészet, a város- és tájtervezés, valamint a kultúra terén megvalósuló minőségi, magas és modellértékű beavatkozásokkal. Az IBA jelmondata: „A határokon át együtt növekedni”. A kiállítás valójában egy tízéves tervezési folyamatot testesít meg, amely a határ különböző oldaláról létrehozza a köz- és magánszereplők kötelező projektpartnerségét (TEB 2013).

A TEB a következő tématerületeken fejt ki tevékenységét (TEB 2013):

- területi tervezés és fenntartható fejlődés,
- a határon átnyúló városrégió fejlesztése,
- szállítás és mobilitás,
- környezet,
- energia,
- állampolgári viszonyok,
- nyilvánosság és kommunikáció,
- kultúra,
- képzés,
- nagyprojektek a TEB nemzetközi kisugárzásának erősítésére.

A TEB-ről el kell mondani, hogy megszületését az ún. metrobasel néven 2007-ben útjára indított társadalmi kezdeményezés készítette elő, ami egy a politika, a civil társadalom és a gazdaság területéről rekrutálódott kb. 50 személyből álló csoportot takart. Ők megalkották a térség 2020-ig terjedő jövőképét. A csoportot összesen 25 vállalat, szövetség, egyesület és önkormányzat patronálta és finanszírozta, továbbá nyomon kísérte tevékenységét (Metrobasel 2008).

A bázeli centrumú eurorégió 2009-ben fogadta el 2020-ig szóló fejlesztési stratégiáját, amelyben az agglomerációnak magas környezeti minőséggel bíró, attraktív határon átnyúló gazdasági és élettérkénti fejlesztése fogalmazódott meg. A Regio Basiliensis ebben az együttműködési keretben is funkcióhoz jutott, ugyanis Észak-Svájc kantonjainak megbízásából mint Kantonközi Koordinációs Hivatal (IKRB) működik közre svájci oldalon és szakmai kérdésekben az eurorégió döntéseit hozó elnökség munkáját készíti elő. Mind a svájci delegációt koordinálja, mind pedig az információáramlást biztosítja a Felső-Rajna-vidék többi határon átnyúló szervezete számára (Eurodistrict Basel 2003).

Az eurorégió szervezeti forma választásának indoka, hogy kötöttebb formát nyújt a határon átnyúló együttműködésekhez, legalábbis ahhoz, hogy önkormányzati szinten eredményes legyen. Még, ha állami kompetenciáknak az eurorégióra ruházása nem is válik lehetővé, erősebb integrációt és állampolgári közelséget tud biztosítani. Meg kell említeni, hogy Felső-Rajna-vidéken a bázeli mellett további három német-francia, illetve svájci viszonylatú eurorégió jött létre, mint az Eurodistrict Strassbourg-Kehl, az Eurodistrict Region Freiburg

és az Eurodistrict Regio Pamina. E határon átnyúló együttműködések egymás mellett található és összefüggő területet alkotnak a hármashatár mentén, hatalmasra tágítva az egybefüggő többközpontú városregió területét.

Végül hozzáfűzhetjük, a kooperációknak se vége, se hossza, a határregió érintettjei ezer szállal kötik össze magukat. Ennek egyik példája a TriRhena régió, egy 2,3 millió embert átfogó régió, melynek közös vonása a több évszázados közös történelem, ami a nyelvben, az építészetben és kultúrában fejeződik ki. A régió megjelenésében egy háromnemzetű élet- és gazdasági tér jelenik meg, amelyet jelentős gazdasági telephellyé tesz az élettudományok, a bankok, valamint a szállítási és vásár-ágazat jelenléte. A Felső-Rajna vidék déli részén ernyőszervezetként (Dachverband) működik a régió szintén határon átnyúló formában, amelynek területe többé-kevésbé egybeesik a TEB és a Eurodistrict Region Freiburg együttes területével.

A TriRhena régiót magánjogi szervezeti formában, közhasznú egyesületként hozták létre alapítói Észak-Svájc, Dél-Baden és a francia Haut-Rhinoise térségből, akik lehetnek természetes és jogi személyek egyaránt. Az együttműködő partnerek többségükben önkormányzatok, megyék, francia pay-ek, egyetemek, azonban gazdasági kamarák, ipari és kereskedelmi kamarák, továbbá szakszervezeti szövetségek is részt vesznek munkájában. Székhelye a német Breisach községben található. Célja a kijelölt régióban az együttműködés támogatása, viták és közös érdekű projektek kezdeményezése a gazdaság és kutatás, a fenntartható fejlődés, a közlekedés és turizmus, továbbá a kultúra területén. Az egyesület finanszírozása a tagi hozzájárulásokból, valamint helyi, nemzeti és európai támogatásokból történik. Égisze alatt iskolák közötti csereprogram működik tanterekre és diákokra kiterjedően egyaránt, turisztikai desztinációs projekteket hajtanak végre stb. (Regio TriRhena 2008). A leírtakból kiderül, hogy az egyesület a pragmatizmus elvén működik.

A városregió tervezése más formában is intenzíven folyik, aminek bizonyítéka, hogy a térségen belül a Rajna mentén, a határon átnyúló módon elhelyezkedő szomszédos városok (Bázel, Hüningen és Weil am Rhein) és Hoch-Rhein department francia oldalról tervezési megállapodást kötöttek egymással 2011-ben. Lényegét tekintve egy szándéknyilatkozatról van szó, amelyben elkötelezték magukat arra, hogy a Rajna menti városi térséget urbánus alvárossá fejlesztik a három országra kiterjedő bázeli agglomeráción belül. Ezzel a városregión belül egy újabb tervezési körzetet (periméter) jelöltek ki. A kinyilvánított vízió a „3ország” (3Land) elnevezést viseli, ami a térséget városépítészeti, gazdasági, társadalmi és ökológiai értéktöbbletű szeretné juttatni és egy win-win szituációt megteremteni minden partner számára, szemben egy nem egyeztetett fejlődési lehetőséggel. A konkrét fejlesztési célok között említhető a Rajna-part közvetlen elérése, több zöld- és szabad terület létesítése, jobb határon átnyúló közlekedés, új hidak építése, a területhasználat átalakítása, közös közlekedési stratégia elfogadása, s legfontosabb tárgya a lehatárolt terület egységes három nemzetet átfogó területrendezési tervének (Masterplan) megalkotása. Ennek a tervnek a jogi természetét is meghatározták az együttműködő felek, azaz a végrehajtás szintjén a közigazgatási szervezetekre kötő erővel bíró közös tervezési feladatokban állapították azt meg. A résztvevők a tervezésre úgy tekintenek, mint egy partnerségi és határon átnyúló módon zajló közös tanulási, kommunikációs és együttműködési eljárásra (3Land 2012).

Mint arra utalás történt, az elemzett hármás határ területén a kooperáció fejlődése szerves módon elvezetett egy hatmillió lakost átkaroló metropolisz régió intézményesítéséhez, a Trinationale Metropolregion Oberrhein megalapításához. A Felső-Rajna Trinationális Metropoliszrégió egy három államhatárt átszelő policentrikus térség, amelyet komplementer funkciókat betöltő dinamikus nagy-, közép- és kisvárosok szorosra fűzött hálózata jellemez. A *Metropoliszrégió funkcionális határtérségnek tekinti magát, következőképp célja egy innovatív governance-modell megtalálása* azért, hogy mindenki számára megnyissa a partnerség lehetőségét. Így a 2010-ben aláírt alapítói nyilatkozat a politikai, gazdasági, tudományos és civil társadalmi szereplők funkcionális hálózatát hozta létre a területi kohézió támogatására. A szervezet első számú deklarált célja a Felső-Rajna-vidéket Európa legmagasabb szintű versenyképességgel bíró régiójává fejleszteni. Részletesebben, a régiót mint gazdasági teret fenntartható módon fejleszteni, közös területrendezési politikáját kialakítani, továbbá mint attraktív életteret formálni és a nemzeti, valamint nemzetközi versenyben optimálisan pozicionálni (TMO 2010). A vállalkozás volumenét mutatja, hogy hatmillió ember lakik a nagyvárosi régióban, mely 202,5 Mrd. Euró GDP-t állított elő 2010-es adatok alapján. A Felső-Rajna-vidék stratégiai elhelyezkedésével, Európa szívében kiemelkedő tudásbázissal rendelkezik, amihez egy dinamikus határon átnyúló munkaerőpiac csatlakozik.

Az alapítók egyértelművé tették, hogy új közigazgatási struktúrát nem hoznak létre, a helyett a tradicionális és az új partnerek közötti koordinációt választják platformok és hálózatok kiépítése érdekében. Ennek eszközéül egy középtávú fejlesztési stratégia kidolgozását határozták meg. A célkitűzések realizálásához a határ elválasztó jellegének leépítését és az együttműködést választották eszközül, aminek négy alappillére hordozójává válik a régió fejlődésének, ezek

- a politika,
- a gazdaság,
- kutatás és felsőoktatási ügyek,
- civil társadalom.

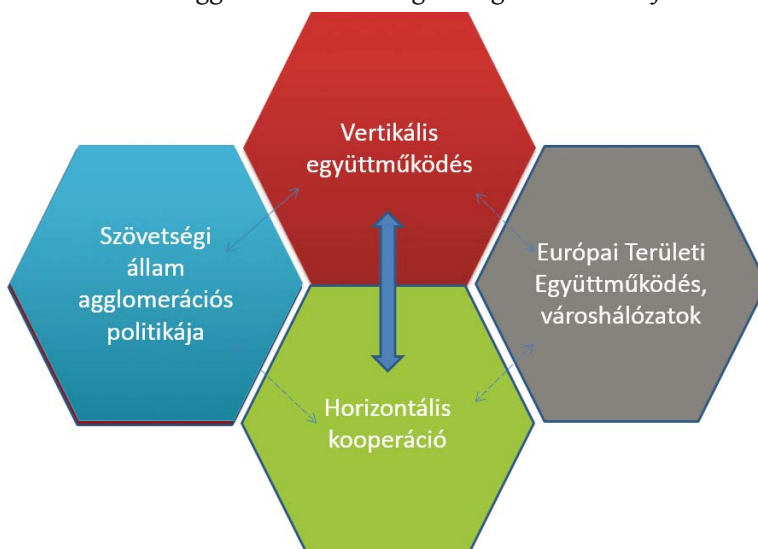
Ha a metropoliszrégió kormányzási szerkezetét tekintjük, abba beépülnek a fennálló szervezetek, mint például a Regio Basiliensis, mely az északnyugat-svájci kantonok felhatalmazására a politikai pillér munkabizottságaiban vesz részt és koordinál a gazdasági és tudomány pillérének szereplői között a svájci oldal terveinek teljes összehangolása érdekében. Tehát a szervezet alapító nyilatkozatának függelékét képező stratégia az intenzív együttműködésre épít, a különböző szektorok határait és a nemzeti határokat átlépő prioritásokat állít fel, miáltal a *Felső-Rajna régió modellrégióvá, az európai integráció egy kísérleti terepévé válik*.

A Felső-Rajna-vidék stratégiája nem kisebb céllal zárul, minthogy a régió az Európai Bizottság egyik fontos konzultációs partnerévé és az uniós politika kísérleti laboratóriumává kíván előlépni. Ez összefügg azzal, hogy a régió 2020-ig teljesítendő feladata: *Európa legdinamikusabb tudáslapú határon átnyúló gazdasági térségévé avanzsálni*.

A felvázolt kép szerint a bázeli nagyvárosi térben az együttműködésnek hosszú útja zajlik, amelyet az intézményesülés határozott lépcsőfokai fémjeleznek. Ennek két báziseleme van, egyrészt a kooperáció alulról történt kezdeményezése, – amely jellemzőjét

máig megtartotta-, és szereplői körének folyamatos túgúlása, másrészlől a nemzeti és szupranacionális szint által teremtett fokozatosan javuló környezeti feltételek közé illeszkedése. A két ág egymást erősítve kapcsolódik össze, ami által a Bázeli határon átnyúló trinacionális eurorégió sikeresen beágyazódott a többszintű kormányzási (MLG) struktúrába. A horizontális együttműködés elsősorban nem közös közigazgatási intézményekben, hanem hálózatok formájában működik, aminek eredőjét az újabb és újabb bottom-up kezdeményezések adják. Vertikális ágán pedig kommunikál az Unió és az egyes anyaországok központi intézményeivel és beilleszkedik az EU kohéziós politikájának az Európai Területi Együttműködést támogató prioritásába, továbbá Svájc agglomerációs politikájába. Ezek mindegyike feltétlenül igényli a területi szintek közötti párbeszédet (1. ábra).

1. ábra: Az agglomerációk stratégiai megközelítése Svájcban



Forrás: Szerző saját szerkesztése.

Összegzés

Összegzésünket indíthatjuk azzal, hogy a több mint 700 éves Svájci Konföderáció a globalizáció kihívásaira képes hatékony államszervezési válaszokat adni, ami megnyilvánul a politikai hatalomnak a községek és kantonok közötti módosított elosztásában, a pénzügyi kiegyenlítés átalakításában, továbbá a városok és agglomerációk prioritássá tételében, mely valóban újdonságnak számít (Schmitt 2012).

Tehát Svájc esete azért tart érdeklődésre számot, mert két kisméretű nagyvárosi térsége határon átnyúló jelleggel tudott városrégióvá fejlődni. Genfről és Bázelről van szó, melyek közül jelen elemzésünkben az utóbbival foglalkoztunk. Genfet a nemzetközi politika fordítókorongjának nevezik, Bazel viszont a hármass svájci-német-francia határ nemzetközi jelentőségű városa. Közös vonása Bázelnak és Genfnek, hogy európai

mércével mindkettő közepes méretű város, azonban mindkettő nemzetközi jelleggel bír, magas szintű high-tech kézműiparra és tudásintenzív szolgáltató szektorra épül, aminek köszönhetően az európai városhierarchiában a nagyságrendjük által indokoltnál előkelőbb helyet foglalnak el (Sohn – Reitel – Walther 2009). Míg Genfre elsősorban a szolgáltató szektor (pénzügyi szolgáltatások) erőssége jellemző, addig Bázelen a második szektor is jól fejlett, a vegyiparnak, a gyógyszeriparnak és az élettudományoknak köszönhetően. A genfi agglomeráció az együttműködés nehéz útját járja, ezért egy erős legitimációval rendelkező határon átnyúló agglomerációs szerv megalapítása még mindig a jövő feladata, amivel kapcsolatosan az érintettek elismerik, hogy komplikáltabb a berendezése, mint más határok mentén. A két város közötti különbségek sorába sorolható, hogy Bázelen az integráció a városmag gazdasági befolyásának érvényesülését szolgálja, míg a Genfi agglomerációban a francia szuburbán önkormányzatok integrációja a központi térség és a periféria közötti ismételt egyensúly létrejöttét eredményezte (Somlyódyne Pfeil – Saint-Quen 2012).

Svájc városi térségei fejlődése számára – s ez különösképpen igaz Bázetre – az ország meghirdetett regionális politikájával kedvező környezetet biztosít egyrésztől azáltal, hogy a nemzetgazdasági teljesítmény növelését az innováció támogatásával éri el, ami a regionális politika legfontosabb részterülete. Másrésztől a bevezetett policentrikus területfejlesztési modell kedvezően hat az innováció terjedésére, szemben az erősen centralizált államokkal, ahol a források a fővárosokban összpontosulnak. Ehelyütt külön ki kell emelni, hogy a határon átnyúló együttműködés lehetővé teszi a kantonok számára, hogy maguk is támogassák az innovációt és partnerségeken keresztül az innovációs tanácsadás kiépítésével az erőforrások szomszédsági használatát vagy a technológiatranszfernek a határregiókban való működését elősegítsék.

A policentrikus felfogással összefüggésben Svájcban a kantonok határait átlépő funkcionális régiók keletkeztek a legjelentősebb városi központok körül, hiszen a gazdasági áramlások államhatárokat figyelmen kívül hagyva zajlanak. Következésképpen a kantonok és régiók egyre erőteljesebben összefonódnak. Ennek hátterében az innovációpolitikát érintő világos munkamegosztás áll a szövetségi és a szubnacionális szint között. Eszerint a szövetség a tudásteremtéssel és a technológiaalapú technológiatranszferrel foglalkozik, míg a kantonális szint (akár együttműködésben egymással) a tudásabszorpcióra és tudás-terjesztésre koncentrál. A szövetségi szint célcsoportját az innovatív, technológiaorientált vállalatok, míg a kantonokét a régiókban található azon vállalkozások alkotják, amiket a Learning-by-doing és a Learning-by-interacting innováció jellemez. A szövetséget speciális szerv segíti ebben, a Szövetségi Innováció-támogatási Ügynökség (KTI), mely a köz- és privát szféra közötti, a kiválóságra alapított K+F projekteket támogat és segíti a meglévő tudás- és technológiatranszfer hálózatokra történő rákapcsolódást. Számos kanton a nagyfokú autonómiáját kihasználva különféle politikai intézkedéseket is tesz, melyek körében a kantonális gazdaságfejlesztés stratégiai keretét regionális fejlesztési programok kidolgozásával teremti meg (OECD 2011).

A vizsgált határregiót egyértelműen sikeresnek kell tekintenünk, s ennek a sikernek a kulcsa az évtizedek óta zajló és egyre terebélyesedő kooperációban rejlik. Az együttműködés egy minőségileg magasabb szintjét érte el 2007-ben, majd 2010-ben, amikor az

éreldeelt partnerek az EU által forszírozott kormányzási modellt megvalósító formákban intézményesítették kooperációjukat. Ez volt előbb a bázeli eurorégió, majd a felső-rajnai metropoliszrégió megszületése. Továbbá el kell ismerni a tervezés eszközének növekvő jelentőségét, amely az alulról kezdeményezett stratégiai szemléletű gazdaságfejlesztés módszerét eredményesen alkalmazta többféle területi léptékben.

Svájc példája speciális, mivel várospolitikája a föderalizmus biztosította rugalmas kereteken alapul. Miután a társadalmi-gazdasági problémák egyre kiterjedtebbek, megoldásuk mind kevésbé köthető az adott adminisztratív állami területi egységekhez, ez kényszerűen összekapcsolja a közpolitikai szereplőket egy másik területi léptékben való gondolkodás igényével. A svájci állam ezt a szemléletmódot egyértelműen magáévá tette és támogatja. A svájci határrégiók esetében emellett megfigyelhető volt, hogy az együttműködés intézményesülése innoválódik, ami a helyi fejlesztés során együtt jár a választott politikusok szerepének csökkenésével és a technokrata réteg szerepének növekedésével. Sok esetben a szakpolitikai egyeztetések a bürokratikus hivatali egységek kezébe kerülnek. Ennek oka, hogy folyamatosan nő az össze nem illőség a szükséges közigazgatási beavatkozások és a politikai reprezentáltság között (Joye – Leresche 2004).

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió kormányzási modellje és gazdaság- fejlesztési tevékenysége

FEKETE DÁVID

KULCSSZAVAK: nagyvárosi régió, nagyvárosi kormányzás, Nürnbergi Nagyvárosi Régió, várostérség, város-vidék együttműködés

ABSZTRAKT: Európa nagyvárosai a kontinens több ezer éves történelmében mindig is fontos szerepet játszottak, s nincs ez másként napjainkban sem: az Európai Bizottság adatai szerint az Európai Unió lakosságának mintegy kétharmada él nagyvárosi régióban, s az EU GDP-jének kétharmadát is ezeken a területeken állítják elő. A nagyvárosi régiók, mint az európai területi politika újszerű képződményei lehetőséget nyújtanak a jelenkori problémák (pl. demográfiai, gazdasági, környezeti krízis) komplex kezelésére.

A tanulmányban a Nürnbergi Nagyvárosi Régió vizsgálata során elemzésre kerül a nagyvárosi régió megalakításának folyamata és előzményei, a régió szervezeti felépítése és kormányzási modellje, gazdaságfejlesztési stratégiája. Különös hangsúllyal vizsgálom a régió politikai és gazdasági szereplőinek a nagyvárosi régió irányításában betöltött szerepét, együttműködésük színtereit. Szintén fókuszba kerül a város és térsége viszonyrendszere, a város-vidék együttműködés sajátos elemeinek ismertetésével. A tanulmány célja, hogy a fenti szempontokat figyelembe véve esettanulmányyszerű bemutatását adja a Nürnbergi Nagyvárosi Régiónak a legjobb gyakorlatok (best practice) összegzésével, melyek Európa más nagyvárosi régiói számára is tanulsággal szolgálhatnak.

Bevezetés

Napjainkban az európai területi politika egyik kiemelt jelentőségű területe a nagyváros és térsége együttműködése. Az Európai Unió regionális politikája is egyre nagyobb szerepet szán a városoknak, s kiemelten a nagyvárosi térségeknek. Európa történetében a városok hosszú évszázadok óta kiemelkedő szerepet játszanak. Közösség-szervező, gazdasági, kulturális és tudományos potenciáljuk elvitathatatlan hatást gyakorolt a kontinensre. A városok a haladás, a fejlődés, az innovációk kialakulásának helyszínei hosszú évszázadok óta. A városok az Európai Unióban is meghatározó szereppel bírnak. Napjainkban az EU

népességének 68%-a él nagyvárosi régióban, s ezek a területek adják az EU GDP-jének 67%-át. Mindazonáltal a városokat sem hagyta érintetlenül a válság, sőt, itt bizonyos elemek koncentráltabban, erősebben jelentkeztek, így például a munkanélküliség, a szegregáció és a szegénység. További kihívást jelent a városok számára a gazdasági stagnálás, a demográfiai problémák kiéleződése, a klímaváltozás jelensége stb. (Európai Bizottság 2012). Az említett problémákra való reagálás egyik lehetséges módja a nagyváros és környezete összefogása és aktív szervezeti-gazdaságfejlesztési együttműködése, melyet a dolgozatban a Nürnbergi Nagyvárosi Régió példáján igyekszem bemutatni.

A tanulmány első részében megvizsgálom a nagyvárosi régiók szerepét és helyzetét Németországban, különös tekintettel a nagyvárosi régióvá válás folyamatára és egyes kritériumaira. Ezt követően a tanulmány a Nürnbergi Nagyvárosi Régió esettanulmány-szerű feldolgozásával folytatódik. A régió vizsgálata folyamán feltárom a hivatalos nagyvárosi régióvá válást megelőző időszakot és kezdeményezéseket annak érdekében, hogy láthatóak legyenek a nagyvárosi régió létrehozásának előzményei is. A régió szervezeti felépítésének vizsgálata elengedhetetlen a nagyvárosi kormányzás egyes modelljeinek feltárásához, így részletesen megvizsgálom a Nürnbergi Nagyvárosi Régió szervezettrendszerét. Szintén hangsúlyosan vizsgálom a tanulmányban a gazdaságfejlesztés területén kifejtett aktivitást az új innovációk, jó gyakorlatok feltárásával. Mindehhez természetesen elengedhetetlen a régió demográfiai és gazdasági helyzetének rövid áttekintése.

Véleményem szerint az Európai Unió kiemelt figyelme, a gazdasági válság máig érezhető hatásai és a nagyváros és térsége együttműködési problémái mind-mind alátámasztják a téma aktualitását, s igénylik a jó gyakorlatok nemzetközi példákon keresztül bemutatását

Nagyvárosi régiók szerepe Németországban

Németországban a nagyvárosi régiók kialakításáról, a teljesítendő indikátorok kijelöléséről a területrendezésért felelős miniszteri konferencia (Ministerkonferenz für Raumordnung, MKRO) dönt. A konferencia által 1995-ben megalkotott definíció szerint európai nagyvárosi régió alatt olyan funkcionális területi egységeket kell érteni, melyek a nagyvárosi funkciókat nemzetközi mércével mérve államhatárokon átnyúlóan gyakorolják; a társadalmi, szociális, gazdasági és kulturális fejlődés motorjai, s ezáltal nagyban hozzájárulnak Németország és Európa teljesítményéhez és versenyképességéhez, amellyel segítségére vannak az európai integrációs folyamatoknak is. Az MKRO döntése nyomán Németországban jelenleg 11 nagyvárosi régió került nevesítésre: Berlin-Brandenburg, Bréma-Oldenburg, Frankfurt/Rhein-Main, Hamburg, Halle/Leipzig-Sachsendreieck, Hannover-Braunschweig-Göttingen, München, Nürnberg, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr és Stuttgart nagyvárosi régiók (IEMD 2007).

Németországban a nagyvárosi régiók fontos jellemzője, hogy fejlett infrastruktúra, magas szintű döntéshozatali rendszer, kiemelkedő szolgáltató szektor áll rendelkezésre a város-vidék relációjában, továbbá a lefedett területen élők száma meghaladja az egymillió főt. A nagyvárosi régiók emellett komoly hatást gyakorolnak a német állami fejlődésre is: javítják az ország innovációra való képességét és versenyképességét, biztosítják az ország világgazdasági integrációját, a nemzetközi kulturális élet központjai, továbbá

fontos nemzetközi és európai hatással rendelkeznek. A nagyvárosi régióknak különös a felelőssége a németországi területfejlesztési célkitűzések megvalósításában, a gazdasági és területi fejlődés egymással való szoros összekapcsolásában. A nagyvárosi régiók projektjeinek az interregionális hálózatok kiépülése és a környező területekre való fokozottabb hatásgyakorlás érdekében a közlekedési infrastruktúra megújítására és bővítésére kell fókuszálniuk. A nagyvárosi régiók ismérve továbbá, hogy nemzetközi szinten beágyazottak legyenek a közlekedési rendszerekbe, fontos vasúti, közúti, légi és vízi közlekedési központok legyenek mind a személy-, mind pedig a teherszállítás szempontjából. Emellett kiemelt cél a közös felelősségvállalás, a stabil szervezeti működés a „bottom-up” megközelítés alkalmazásával, az aktív részvétel a különböző európai szintű együttműködésekben, továbbá a regionális innovációs törekvések, a tudásmenedzsment és a tudásalapú társadalom megteremtésének támogatása (IEMD 2007).

A nürnbergi nagyvárosi régió megalakulása

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió (*Metropolregion Nürnberg*) 2005-ben történt hivatalos megalapítását számtalan kezdeményezés előzte meg. A régió nagyvárosainak főpolgármesterei már 1970-ben megalakították az ún. szomszédsági konferenciát (*Nachbarschaftskonferenz*). Ezen fórum keretében Nürnberg, Fürth, Erlangen és Schwabach politikai vezetői és szakmai referensei tartották a kapcsolatot, és szoros együttműködést alakítottak ki a gazdaság, kultúra, környezetvédelem, közlekedés és tervezés témaköreiben. A konferencia ma is gyakran ülésezik és hajt végre közös projekteket. Az együttműködés révén, új szereplők bevonásával jöttek létre az ún. „4+4 konferenciák”, melyeken a négy főpolgármester mellett részt vettek a területileg kapcsolódó járások¹ (*Landkreis*) vezetői (*Landrat*) is. Mindemellett informális hálózatok is létrejöttek a regionális akaratképzés támogatására, így pl. a frankföldi járási vezetők fóruma, vagy a frankföldi főpolgármestereket tömörítő munkaközösség (*Balleis 2012*). Mindezen együttműködések a nürnbergi nagyvárosi régió kialakításának kezdeti időszakaként, egyfajta korai előfutáraként értelmezhetők.

Az 1990-es évek elején az együttműködések intenzívebb szakaszba léptek. Ennek oka, hogy az évtized komoly gazdasági visszaesést eredményezett Nürnberg környékén: számtalan cég ment tönkre, több emblematikus vállalkozás jutott csődbe, így pl. a Grundig és az AEG. Ebben az időszakban a Nürnberg környéki területek válságos régióknak számítottak. A problémák enyhítése érdekében a régió erősségeinek a közvélemény, továbbá a német gazdasági és tudományos élet szereplői előtti hangsúlyozását látták kézenfekvőnek a terület vezetői. Így többek között Edmund Stoiber, akkori bajor kormányfő közbenjárására jött létre 1996-ban a Nürnbergi Régió Egyesület (*Die Regio Nürnberg e.V.*). Az egyesület az első években erőteljesen hozzájárult a régióban élők öntudatának erősítéséhez, mely egyfajta belső stabilizációt jelentett. A 2000-es évektől erre alapozva aktív médiatevékenységbe kezdtek, mely elsősorban a régió belső és külső láttatását szolgálta.

1 Fürth, Nürnberger Land, Erlangen-Höchstadt, Roth.

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió létrehozása ugyanakkor nem haladt zökkenőmentesen. A Münchener Nagyvárosi Régió mellett második bajor nagyvárosi régió kialakítását a bajor parlament nem támogatta, s elutasította az erre irányuló kérvényt. A döntéshozók álláspontja a 2003. júliusi Ansbachban tartott bajor kormányülésen változott meg, ahol támogatták a nagyvárosi régió kialakítását. A területrendezésért felelős miniszteri konferencia (*Ministerkonferenz für Raumordnung*) hivatalosan 2005. április 28-án ismerte el a nürnbergi nagyvárosi régiót. A régiót megalapító chartát 9 járás és 12 város írta alá 2005. május 12-én Erlangenben, s ezzel hivatalosan is létrejött a Nürnbergi Nagyvárosi Régió (Balleis 2012).

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió jelenleg 22 járást² (*Landkreis*) és 11 járási jogú várost³ (*kreisfreie Stadt*) foglal magában. A nagyvárosi régió területe 21 300 km², lakossága mintegy 3,5 millió fő. A népsűrűség 161 fő/km². Az ezredforduló és 2010 között a lakosság lélekszáma 1%-kal csökkent. A régió erős gazdasági teljesítőképességgel rendelkezik: a GDP 2009-ben 106 milliárd eurót tett ki, 2004 és 2009 között a gazdaság 7,2%-kal növekedett. 2009-ben mintegy 162 000 vállalkozás működött a területen. A 2010–2011-es tanévben 72 000 hallgató látogatta a régió három egyeteme, illetve 12 főiskolája, továbbá három művészeti/zenei főiskolája valamelyikét. A turizmushoz jó adottságokkal rendelkező területen (történelmi városok, gazdag épített örökség, természetvédelmi övezetek stb.) eltöltött vendégéjszakák száma 2010-ben 13,2 millió volt, a vendégéjszakák száma 2005 és 2010 között 13,6%-kal növekedett.⁴

Szervezeti felépítés

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió kiterjedt szervezetrendszerrel rendelkezik a régió sokrétű tevékenységével áll összhangban. Az együttműködés során fontos alapelv, hogy minden résztvevő önkéntesen csatlakozik a kooperációhoz, továbbá minden résztvevő egyenlő a döntési folyamatban. Az együttműködés legfőbb döntéshozó szerve a tanács (*Rat*), melynek fő feladata a stratégiai irányok meghatározása. A régió szakmai ügyeiért a hét szakforum (*Fachforum*) felel, melyek munkáját a kormányzótanács (*Steuerungskreis*) fogja össze. Ez utóbbit egy háromtagú elnökség irányítja. 2012 óta a kormányzási modell alapvetően megváltozott azáltal, hogy a gazdasági élet szereplőit aktívabban bevonják az együttműködésbe, s az újonnan létrehozott Gazdaság a Nürnbergi Európai Nagyvárosi Régióért Egyesület (*Wirtschaft für die Europäische Metropolregion Nürnberg e.V.*) annak lényeges

2 Járások: Amberg-Sulzbach, Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Coburg, Erlangen-Höchststadt, Forchheim, Fürth, Haßberge, Hof, Kitzingen, Kronach, Kulmbach, Lichtenfels, Neumarkt i.d.OPf., Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim, Neustadt a.d.Waldnaab, Nürnberger Land, Roth, Tirschenreuth, Weißenburg-Gunzenhausen, Wunsiedel i. Fichtelgebirge.

3 Járási jogú városok: Ansbach, Amberg, Bamberg, Bayreuth, Coburg, Erlangen, Fürth, Hof, Nürnberg, Schwabach, Weiden.

4 Daten und Fakten, <http://www.metropolregionnuernberg.de/region/daten-fakten.html>. Letöltés ideje: 2013. szeptember 30.

szervezeti eleme lett.⁵ Az alábbiakban részletesen megvizsgáljuk a nagyvárosi régió szervezetrendszerét annak érdekében, hogy feltárjuk az abban rejlő jó gyakorlatokat, különös tekintettel a gazdaságfejlesztést szolgáló elemekre.

A régió tanácsa az együttműködés legfőbb döntéshozó szerve, mely demokratikus legitimitást élvez mind belső, mind pedig külső irányba. A tanács 55 tagból áll: az együttműködés 33 területi egységének választott tisztségviselőiből, továbbá a kapcsolódó egyéb közigazgatási egységek és kormányzati szervek által delegált tagokból. A tanács élén egy háromtagú elnökség áll, melynek mindig egy járási jogú város főpolgármestere, egy járás vezetője és egy kisebb város (fő)polgármestere a tagja. A tanács elnöksége képviseli a nürnbergi nagyvárosi régiót külső relációkban. 2005 és 2011 között az elnökség tagja volt Nürnberg város főpolgármestere, a bambergi járás vezetője és Sulzbach-Rosenberg város polgármestere. 2011 óta Erlangen város főpolgármestere, a bambergi járás vezetője és Neumarkt város főpolgármestere adja az elnökséget.⁶

Az együttműködés szakmai hátterét hét tematikus fórum adja. A szakmai fórumok a nagyvárosi régió fő együttműködési területeire fókuszálnak az alábbi témakörökben: gazdaság és infrastruktúra, tudomány, közlekedés és tervezés, kultúra, sport, turizmus, marketing.⁷ A szakmai fórumok mindegyike háromtagú elnökség irányítása alatt áll, melyek egy ügyvivőből, egy politikai, illetve egy szakmai vezetőből állnak. A fórumok munkáját a kormányzótanács koordinálja, melynek tagjai a hét fórum három-három tagú elnökségei. A fórumok aktív résztvevői a közsféra és a gazdasági élet szereplői.⁸ A fórumok ügyvivőit Nürnberg, Bamberg, Erlangen és Fürth városok, továbbá a nagyvárosi régió marketingegyesülete adja.⁹

A nagyvárosi régió legfőbb projektjeit, témáit a kormányzótanácsban vitatják meg, majd támogatás esetén azokat a tanács elé terjesztik. 2005 óta körülbelül 60 projekt elindítása fűződik a szerv tevékenységéhez. A kormányzótanács a tanács üléseit megelőző általában hat héttel ül össze, s az üléseken több szakmai téma is megvitatásra kerül az illetékes szakemberek bevonásával. A nagyvárosi régiót jelenleg is meghatározó stratégiai irányok is a kormányzótanács ülései keretében kerültek kidolgozásra, így pl. a „Kreatív emberek hazája” (*Heimat für Kreative*) szlogen és stratégia is itt született.¹⁰ A kormányzótanács tagjai: a tanács háromtagú elnöksége, a Gazdaság a Nürnbergi Európai Nagyvárosi Régióért Egyesület három delegáltja, továbbá a szakmai fórumok háromtagú elnökségei. A kormányzótanács hattagú elnökségét a tanács háromtagú elnöksége és a gazdasági egyesület három tagja adja, közülük társelnökként tevékenykedik egy politikai és egy gazdasági delegált.¹¹

5 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg, <http://www.metropolregionnuernberg.de/organisation.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

6 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Rat, <http://www.metropolregionnuernberg.de/rat.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

7 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Foren, <http://www.metropolregionnuernberg.de/foren.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

8 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Gemeinschaft als oberstes Prinzip, <http://www.metropolregionnuernberg.de/organisation.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

9 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Steuerungskreis, <http://www.metropolregionnuernberg.de/steuerungskreis.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

10 Uo.

11 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Gemeinschaft als oberstes Prinzip, <http://www.metropolregionnuernberg.de/organisation.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

A tanács és a kormányzótanács adminisztratív ügyeiért a titkárság (*Geschäftsstelle*) felel. Mivel a két szerv évente kétszer ülésezik, a titkárságra hárul az egyes döntések előkészítése, illetve a végrehajtás nyomon követése is. Továbbá ez a szerv felel a stratégiai témakörök feldolgozásáért és azok politikai döntéshozatalba (*governance*) való integrálásáért. A titkárság foglalkozik az egyes rendezvények szervezésével, a régió sajtómegjelenéseivel, a nyilvánosság biztosításával és a régió szervezeteinek koordinálásával. Emellett képviseli a régiót a német nagyvárosi régiókat tömörítő, új kezdeményezésekkel foglalkozó szervezetben (*Initiativkreis der europäischen Metropolregionen in Deutschland*). A titkárság keretén belül működik a vidéki területek partnerségével foglalkozó iroda, melyet a bajor Gazdasági, Infrastrukturális, Közlekedésügyi és Technológiai Minisztérium is támogat.¹²

Ahogy említettem, 2012 óta a gazdasági élet szereplői is hangsúlyosan megjelennek a nürnbergi nagyvárosi régió életében és döntéshozatali rendszerében. Míg addig a politikai szereplők hozták a stratégiai döntéseket, alakították ki a végrehajtandó projekteket, addig most a gazdasági élet szereplői is jelentős befolyást gyakorolhatnak ezen ügyekre. A Gazdaság a Nürnbergi Európai Nagyvárosi Régióért Egyesületet a területen működő gazdasági kamarák hozták létre.¹³ Fontos megjegyezni, hogy a régió gazdasági kamarái 2006 óta működnek együtt különböző projektek keretében (közlekedés, képzés, technológia, nemzetközi ügyek, vállalatalapítás, társadalmi felelősségvállalás). A kamarák mint önálló jogi személyiséggel rendelkező szervezetek képviselik a régió gazdasági szereplőinek érdekeit.¹⁴

A szervezeti fejlődés az elmúlt időszakban az optimalizáció irányába indult el. Az 1996-ban létrehozott Nürnbergi Régió Egyesület később átalakult a Nürnbergi Nagyvárosi Régió

Marketingegyesületévé (*Marketingverein der Europäischen Metropolregion Nürnberg e.V.*), mintegy ezzel is hangsúlyozva feladatát: a régió arculatának belső és külső kialakítását. A 2012-es szervezeti átalakításkor a marketingegyesület adminisztratív szervét összevonták a nürnbergi nagyvárosi régió titkárságával. A marketingegyesület 17 éves működése során elérte célját, így 2013. március 31-ével megszűnt, átadva feladatait a nagyvárosi régió szervezetének.¹⁵

A régió szervezeti működésének áttekintése alapján kijelenthető, hogy a szervezeti struktúrába igyekeztek a lehető legtöbb érintettet (*stakeholder*) bevonni. Az együttműködő partnerek, tehát a városok és a járások önkéntes részvétele, azonos mértékű képviselete a szimbolikus egyenlőségen túlmenően gyakorlati vonatkozással is bír: a régió jövőjére vonatkozó döntések meghozatalához egyhangú elhatározás szükséges. Gesztusértékű gyakorlat például, hogy a régió tanácsa háromtagú elnökségének tagjai arányosan kerülnek ki a nagyvárosok, a kisvárosok és a járások vezetői közül. Látható, hogy az elmúlt években számtalan egyesület olvadt be formálisan vagy informálisan a nagyvárosi

12 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Geschäftsstelle, <http://www.metropolregionnuernberg.de/geschaeftsstelle.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

13 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Förderverein „Wirtschaft für die europäische Metropolregion Nürnberg e.V.“, <http://www.metropolregionnuernberg.de/wirtschaft-fuer-die-metropolregi.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

14 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Industrie- und Handelskammern, <http://www.metropolregionnuernberg.de/organisation/ihks-und-hwks.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

15 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Vom Kirchturmdenken zum Leuchtturmdenken, <http://www.metropolregionnuernberg.de/marketingverein.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

régió szervezetrendszerébe, melyből arra következtethetünk, hogy a regionális együttműködés előfutárainak számító szervezetek, látva a nagyvárosi régió szervezetrendszerének potenciálját és erősségét, feladták önálló tevékenységüket, hogy a munkát a régió szervezetrendszerén belül hatékonyabban, a szinergiákat erősítve láthassák el. Külön ki kell emelni, hogy az együttműködés egyre hangsúlyosabb szereplőivé váltak a gazdasági szférát képviselő szervezetek, s a politikai döntéshozó szervekkel kvázi azonos képviseleti és döntési jogköröket kaptak. Mivel a régió egyik legfőbb célkitűzése a gazdasági teljesítmény erősítése, érthető a gazdasági szféra ilyen mértékű bevonása.

A régió népességének és gazdasági teljesítményének fő jellemzői

A régió lakosságának nagy része, 2,3 millió fő a vidéki területeken él, míg 1,1 millióan a járási jogú városok valamelyikében. A nagyvárosi régió lakossága 2000 és 2010 között mintegy 1%-kal csökkent, mely a bajorországi 2,5%-os növekedéshez képest jelentős elmaradást mutat. A nagyvárosi régióon belül Nürnberg és az agglomerációjához tartozó városok (Fürth, Erlangen, Schwabach, Bamberg) népesedési többletet mutatnak a vizsgált évtizedben, míg a vidéki területek komoly lakosságcsökkenésen mentek keresztül, mely akár 10%-os népességcsökkenést is jelentett egyes területeken. Egyes, Nürnbergtől távolabb fekvő városok (Coburg, Hof) is jelentős veszteségeket szenvedtek el. Ma már nem jellemző a korábbi évtizedek azon tendenciája, mely a városból a környező kistelepülésekre való kivándorlást mutatta. Az elmúlt évtizedben inkább egyfajta reurbanizáció figyelhető meg: a fiatal, szakképzett emberek számára a városi területek sokkal nagyobb vonzerőt jelentenek. A nagyvárosi régió jövőjét nagyban befolyásolhatja a következő évekre prognosztizált további népességfogyás: egyes számítások szerint a régió lakossága 2030-ig 5,4%-kal fog csökkenni. A jelenlegi tendenciák azt vetítik előre, hogy a városi lakosság enyhe növekedése mellett a népességfogyás drasztikus méreteket fog ölteni a vidéki területeken, nem kizárva akár 20%-os népességfogyást sem egyes területeken. A népességfogyással párhuzamosan a népesség szerkezete is átalakulást mutat az elmúlt időszakban. A lakosság elöregedése, az életformák és a családi kapcsolatok változása, az egyszemélyes háztartások számának növekedése és a migráció alapvető változásokat hoznak a régió társadalmi szerkezetében, mely kihat a régió gazdasági teljesítőképességére is. Számítások szerint a következő 20 évben a 65 év feletti lakosság aránya egyharmaddal nőni fog, míg a 18 év alatti fiatalok részaránya 2030-ban közel 20%-kal alacsonyabb lesz a jelenleginél. Ugyanakkor ez a folyamat sem egységes a régióban, hiszen a fiatal lakosság aránya a prosperáló városokban enyhén növekszik majd a következő két évtizedben. Mindezen kihívásokra a nagyvárosi régióknak reagálnia szükséges, így elvárt az idősek és a nők fokozottabb foglalkoztatására, a szakképzett munkavállalók letelepedésének segítésére, a tovább- és átképzés lehetőségeinek javítására irányuló intézkedések foganatosítása (EMN, 2010c).

A nagyvárosi régió lakossága etnikai-kulturális téren is növekvő heterogenitást mutat. Noha nehéz statisztikailag különbséget tenni a bevándorlók és a németek között, becslések szerint jelenleg a migránsok aránya a városi területeken 13–17% körül mozog, míg a vidéki térségekben ennél sokkal alacsonyabb, mintegy 5%-os értéket mutat. Mivel a bevándorlók körében a születési ráta magasabb, továbbá a bevándorlás hasonló ütemben folytatódhat a jövőben is, ezért a nagyvárosi régió népességfogyását gyengítheti a migránsok érkezése, illetve szaporulata. Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a szakértők 2022-re a migránsok népességen belüli arányát a nagyvárosi régió egyes területein 15–30% körültre prognosztizálják. Noha a migránsok a népesedés szempontjából pozitív szerepet játszanak a régióban, ezen előny gazdasági előnnyé váló átalakításához, vagyis a migránsok erőteljesebb foglalkoztatásához továbbra is szükséges a képzettség és a nyelvtudás javítása a népesség ezen részének körében. Mindezen változások alapján kijelenthető, hogy a régió foglalkoztatási helyzetében a demográfiai folyamatok az elkövetkezendő időszakban komoly nehézségeket fognak okozni. Számítások szerint az 50 és 65 év közötti foglalkoztatottak összes foglalkoztatottakon belüli aránya 2020-ra a jelenlegi egynegyedről egyharmadra fog nőni, hiszen nem lesz elegendő fiatal munkaerő a nyugdíjba vonulás miatt kieső munkaerő pótlására. 2020-ra a munkaképes korú lakosság létszáma a jelenlegihez képest 14%-os visszaesést fog mutatni. Ezáltal a nagyvárosi régióban a jövőben problémát jelenthet az üres álláshelyek betöltése, mely negatívan hathat a régió gazdasági teljesítőképességére is. A megoldást a fiatal, jól képzett bevándorlók vonzása, az iskolai és szakmai képzés erősítése, az idős emberek munkaerőpiaci lehetőségeinek javítása, valamint a munka és a család összeegyeztethetőségének javítása jelentheti (EMN 2010c).

A munkanélküliségi ráta az elmúlt években pozitív irányú elmozdulást mutat. Míg 2006-ban 8%-os volt a munkanélküliség a nagyvárosi régióban, addig 2012-ben ez az adat már csak 4%. A régióon belül a városok munkanélküliségi rátája jóval magasabb a vidéki területek mutatóinál. A fiatalok munkanélkülisége a régió nagyvárosaiban is aggasztó jeleket mutat, 6–7%-ot is elér egyes területeken. A régió szolgáltató szektorának erősségét mutatja, hogy a foglalkoztatottak több mint 60%-a ebben a szférában dolgozik. Második helyen az ipari termelő szektor áll a foglalkoztatottak meglehetősen magas, 38%-os arányával.¹⁶ A szolgáltató szektor vállalatai főként a pénzügyi, biztosítási, egészségügyi, szociális és képzési területeken tevékenykednek. A régió vállalati szerkezetében a kis- és középvállalkozások dominálnak: a foglalkoztatottak 40%-a 50 főnél kisebb vállalkozásban dolgozik, 27%-a 50 és 250 fő közötti közepes vállalatnál, míg 33% a 250 főnél több alkalmazottal rendelkező nagyvállalatnál. Az utóbbi kategóriában több globális nagyvállalat is szerepel, így pl. a Siemens, az INA Schaeffler Gruppe, az Adidas AG, a Puma AG, s mellettük az ún. „helyi bajnokok”, az autóiparhoz köthető Brose Fahrzeugteile GmbH, a Grammer AG, továbbá a Bosch GmbH és a világ legnagyobb piacutatással foglalkozó vállalata, a Nürnberger Unternehmen GfK (EMN 2010c).

A régió gazdasági teljesítőképességét nagyban meghatározza a területén működő mintegy 160 ezer vállalat, melyek tevékenysége nyomán 2009-ben a GDP elérte a 106 milliárd eurót. Az egy főre jutó GDP a régióban meghaladja ugyan a németországi

16 A 19 német nagyvárosi régió közül csak a stuttgarti régióban magasabb az ipari foglalkoztatottak aránya, tehát a nürnbergi nagyvárosi régió a második legerősebb ipari-termelő területe Németországnak.

értéket, ugyanakkor elmarad a bajorországi átlagtól. Fontos hangsúlyozni, hogy azon vidéki területeken, melyeken a kis-és középvállalkozások dominálnak, erősebb a gazdaság teljesítőképessége. Az ipari termelés megoszlása is ezt támasztja alá: 2010-ben a régió ipari termelése 65,7 milliárd euróval járult hozzá a régió GDP-jéhez, s ebből 38 milliárd eurót a vidéki területeken állítottak elő, míg a városok 27,7 milliárd eurót termeltek meg (EMN 2010c).

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió komoly hagyományokkal rendelkezik az innováció és a gazdasági fejlettség területén. A régió magát az innováció régiójaként aposztrofálja, 18 felsőoktatási intézményét (ebből három egyetem) több mint 70 ezer hallgató látogatja, s emellett 35 neves kutatóintézet is működik a régió területén. A régió emellett vállalatoknak szóló innovatív szolgáltatások nyújtását is magas színvonalon végzi, s komoly innovációs hálózattal rendelkezik. A régió gazdasági fejlődését szolgálja jó megközelíthetősége: több járművel is gyorsan, kényelmesen elérhető a régióközpont, Nürnberg. A Nürnbergi Nemzetközi Repülőtér évente négy milliós utasforgalmat bonyolít le a világ 21 országával. Emellett az európai vasút-, illetve autópálya-hálózat révén is megközelíthető a régióközpont. Nürnberg és a régió más települései között kiemelkedő színvonalú és sűrűségű elővárosi közlekedési hálózat biztosítja az eljutást a központból a régió más területeire. Nürnberg igazi konferencia- és vásárcsúszpont. Ennek fő infrastruktúrájával a nürnbergi vásár- és kongresszusi központ szolgál, mely a maga 160 000 m²-es kiállító területével a világ 15 legnagyobb vásárcsúszpontjához tartozik. Nürnbergben egész évben számtalan kiállítás és vásár várja az érdeklődőket.¹⁷

Nürnberg a piacutató központja, ugyanis ebben a városban jött létre ez a gazdasági szolgáltatás. A 14 ezer németországi piacutató egyhatoda Nürnbergben dolgozik, s a piacutatóssal, illetve fogyasztói magatartással foglalkozó tudomány egyik iskoláját is a városról nevezték el („nürnbergi iskola”). Az említett tudományág egyik nemzetközileg elismert intézménye az erlangen-nürnbergi Friedrich Alexander Egyetem. A régió innovációs potenciálját jól mutatja, hogy a világon elsőként itt működtek vezető nélküli, automatika által irányított metrószerelvényeket. A nagyvárosi régióban a gazdasági fejlődés mellett ugyanakkor nagy hangsúlyt fektetnek a családbarát foglalkoztatásra is. A nagyvárosi régió az illetékes minisztériummal és a Bertelsmann alapítvánnyal együtt 2009-ben közös projektet indított, melynek célja, hogy a Nürnbergi Nagyvárosi Régió vezető szerepet vállaljon a munka és család összeegyeztetésének elősegítésében.¹⁸

A régió gazdaságának elemzése alapján látható, hogy a nagyvárosi régió gazdasági folyamatait is nagyban befolyásolják a globális trendek. Az adatok alapján kijelenthető, hogy összességében a régió a német átlag felett, ugyanakkor a bajor átlag alatt teljesít. A régió gazdaságának fontos jellemzője a szolgáltató szektor vezető szerepe, emellett az ipar is jelentős pozíciókkal rendelkezik. A nagyvárosi régió meghatározó tudományos bázisa van.

17 Heimat für Kreative- Wirtschaft-Infrastruktur, www.metropolregionnuernberg.de/heimat-fuerkreative/wirtschaft-infrastruktur.html. Letöltve: 2013. október 7.

18 Uo.

Gazdaságfejlesztési stratégia

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió gazdaságfejlesztést szolgáló stratégiája, jövőképe (*Leitbild WaBe für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung der Europäischen Metropolregion Nürnberg*)¹⁹ 2010-ben került kidolgozásra. Ennek előzménye, hogy 2006-ban a terület öt ipari kamarája (Bayreuth, Coburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg) összefogott és aláírt egy együttműködési megállapodást. A megerősített együttműködés egyik első lépése volt, hogy kidolgozták a nagyvárosi régió fejlesztési stratégiáját.²⁰

Eszerint a régió stratégiai céljai a következők: a „Nürnbergi Nagyvárosi Régió” mint márkanév felépítése, a nagyvárosi funkciók kiépítése, az európai folyamatokban való aktív részvétel és a belső regionális kapcsolatok optimalizálása. Mindezen stratégiai célok hozzájárulnak a nagyvárosi régió jövőképe alakításához. A régió jövőképe három elemre épül: egyrészt az élet- és munkakörülmények fenntartható javítására, másrészt az erőforrások következő generációk számára való fenntartása mellett egy fenntartható, környezetbarát és regionális különbségektől mentes gazdaság kialakítására, harmadrészt pedig a regionális gazdasági struktúrák versenyképességének és sokszínűségének megtartására, különös tekintettel a szakmákra, szektorokra és az üzem nagyságra (EMN 2010b).

A stratégia szerint jelenleg a világban megatrendek zajlanak, melyek hatással vannak a kitűzött célok elérésére. Ezek a trendek a globalizáció, a harmadik szektor fokozatos térnyerése, a természeti erőforrások szűkössége, a demográfiai változások, a szakmaiság és az innováció fokozatos előtérbe kerülése. Mindezen folyamatok figyelembevétele szükséges ahhoz, hogy a nagyvárosi régió jövőképe a létrehozott stratégia mentén alakuljon ki. A stratégia hangsúlyozottan gazdasági-technológiai-tudományos irányultságú, vagyis ezen három terület fejlesztésére, igényeinek kiszolgálására törekszik. A stratégia azonosítja azokat az ún. kompetencia-területeket, melyeken a Nürnbergi Nagyvárosi Régió kiemelt erősségekkel bír és a következő években az adott területek átlagon felüli fejlődési potenciállal rendelkeznek. Fontos hangsúlyozni, hogy ezen területek nem elszigetelten, egy-egy iparágra, vagy szolgáltatásra vonatkoznak, hanem azokon átnyúló, klaszter-szemlélettel kialakított értékláncok keretében hozhatók működésbe. A kompetenciaterületek mindegyike technológiai irányultságú, melyek:

1. közlekedés és logisztika,
2. járműipar,
3. információ és kommunikáció,
4. gyógyszer- és egészségipar,
5. energia és környezet,
6. új anyagok,
7. automatizáció és gyártástechnológia.

A területek kijelölését a régió vezetői konszenzussal végezték el, s kötelezettséget vállaltak a kompetenciaterületek közös kidolgozására, fejlesztésére (EMN 2010b).

19 A Nürnbergi Nagyvárosi Régió „WA-BE” jövőképe a fenntartható növekedésért és foglalkoztatásért

20 Die Organisation der Metropolregion Nürnberg- Leitbild,

<http://www.metropolregionnuernberg.de/organisation/leitbild.html>. Letöltve: 2013. szeptember 30.

A régió irányítói úgy vélik, hogy a Nürnbergi Nagyvárosi Régió létrejötte miatt a terület nagyobb figyelmet kap a hazai és a nemzetközi befektetők részéről. A befektetők a Nürnberg környéki területeken komoly gazdasági és innovációs potenciállal rendelkező területek közül választhatják ki a profiljukhoz leginkább kapcsolódót. A stratégia megalkotásának deklarált célja a régió nemzetközi pozicionálása, továbbá a telephelyek minőségének folyamatos javítása. Mindezek érdekében kijelölésre kerültek az első cselekvési területek. Elsőként sor kerül egy tudományos kutatásra, mely a Nürnbergi Nagyvárosi Régió kompetenciáit vizsgálja aszerint, hogy azokban milyen nemzetközi befektetési lehetőségek rejlenek. Megvizsgálják továbbá, hogy az egyes kompetenciák mely országok felé való gazdasági nyitást tesznek lehetővé. Szintén a nemzetközi pozicionálást segíti a digitális kompetencia-térképek terve. Az egyes kompetenciák térképen való megjelenítése, továbbá azoknak interneten különböző vállalati adatbázisokkal való összekötése segítséget nyújthat a potenciális külföldi partnerek felkeresésében. Az eredmények mérése és számszerűsítése érdekében a nagyvárosi régió kompetenciáihoz tartozó egyes mérőszámokat folyamatosan nyomon követik, mely lehetővé teszi a nagyvárosi régió helyzetének Németországgal, illetve más régiókkal való összehasonlítását. Mindez lehetőséget teremt az eredmények mérésére, s ezen adatok erősíthetik a régió érvrendszerét a közösségi források elosztásakor illetve az infrastruktúrafejlesztésekről való döntések meghozatalakor. Az eredmények számontartása egyben pozitív hatással van a régió nemzetközi marketingtevékenységére is (EMN 2010b).

A stratégia megalkotói a gazdasági-technológiai orientáció lehetőségei mellett felhívják a figyelmet azok veszélyeire is. Hangsúlyozzák, hogy egy túlzottan erős telephelyek közötti versengés veszélyeztetheti a vállalatokat és a munkahelyeket, szűkítheti a helyi kereskedelmi lehetőségeket és árthat a környezet- és életminőségeknek. Mindezen rizikók kiküszöbölhetők olyan államközi szabályokkal, melyek fair versenyzést biztosítanak. Szintén jelentőséggel bír, ha az élesedő versenyre a telephelyek valamennyi tényezőjének együttes minőségi javításával reagálnak (EMN 2010b).

A gazdaságfejlesztési törekvések egyik színtestje az „*Original Regional*”²¹ kezdeményezés, mely a régióban működő helyi termelők tevékenységére fókuszál. Mivel a Nürnbergi Nagyvárosi Régió deklarált célja a helyiek életminőségének javítása, ezért kiemelt figyelmet fordítanak a helyi termékek és szolgáltatások támogatására. A kezdeményezés szinergiákat teremt a helyi gazdaság szereplői között és felhívja a fogyasztók figyelmét a helyben előállított termékek és szolgáltatások sokszínűségére.²² Mindez hozzájárul a térség gazdasági vérkeringésének élénkítéséhez, s ezáltal a régió fenntartható növekedéséhez is. Az egymáshoz közeli termelési helyek közti kapcsolatok kialakítása révén csökkennek a szállítási költségek, s ezzel párhuzamosan a károsanyag-kibocsátás is, mely a környezetvédelem célkitűzéseit is szolgálja. A helyi termelők támogatása segít a munkahelyek megtartásában és így a térség vásárlóerejének biztosításában, továbbá a mezőgazdasági tevékenységek hangsúlyozása segíti az élelmiszerellátás helyi forrásokból történő biztosítását. A mozgalom működésével nagyban hozzájárul a helyi/regiónális identitás

21 „Eredetit a régióból!”

22 Gewinn durch Qualität aus der Heimat, <http://original-regional.metropolregionnuernberg.de/originalregional.html>. Letöltve: 2013. szeptember 26.

kialakításához, illetve erősítéséhez.²³ A mozgalomhoz csatlakozni kívánók több kritériumnak is eleget kell, hogy tegyenek, így pl. nem alkalmazhatnak dömping-árképzést, nem forgalmazhatnak genetikailag módosított termékeket, a termékek előállításának túlnyomórészt a nagyvárosi régió területén kell végbemennie, illetve a felhasznált nyersanyagok legalább 80%-ának a régió területéről kell származnia.²⁴

A mozgalom résztvevői ugyanakkor számtalan előny birtokába is kerülnek: a hálózat segítséget nyújt számukra a különböző kiállításokon és vásárokon való részvételhez, kedvezményes költséggel lehetnek jelen a nürnbergi karácsonyi vásáron, ingyen használhatják a nürnbergi főtéren működő piac egyes helyszíneit. Emellett folyamatos marketingmegjelenést biztosítanak a tagok számára, ellátják őket reklámanyagokkal és a résztvevők használhatják az együttműködés logóját is.²⁵

Az „Original Regional” mozgalom 1997-ben indult, irányítása 2008-tól a Nürnbergi Nagyvárosi Régió titkársága alá tartozik, s ezzel a kezdeményezés formálisan is a nagyvárosi régió szervezetrendszeréhez kötődik. A titkárság feladata, hogy a résztvevők hálózatát fenntartsa és folyamatosan bővítse, továbbá stratégiai és szakmai iránymutatásokkal szolgáljon a mozgalom tagjai számára. A hálózat bővítéséről, új tagok felvételéről egy, a helyi politikai szint képviselőiből álló irányító szerv dönt.²⁶

Összegzés

Összegezve, a Nürnbergi Nagyvárosi Régió vizsgálata során igyekeztünk feltárni a regionális együttműködés szervezeti és gazdaságfejlesztési tevékenységének elemeit, s az abból tanulásként levonható jó gyakorlatokat. A vizsgálat alapján látható, hogy a régió az összes érintett szereplő erőteljes bevonására törekszik, ahogy azt a szervezeti struktúra is mutatja. A régió működése alapján két meghatározó szféra, a politika és a gazdaság szoros együttműködése érhető tetten, mely jól szolgálja a régió gazdaságfejlesztési célkitűzéseit. A gazdasági élet szereplőinek erőteljes bevonása a döntéshozatalba, s annak szervezeti megjelenése biztosítja a gazdasági érdekek fokozott érvényesítését a döntéshozatalban. Azáltal, hogy a régió gazdaságfejlesztési stratégiája megfelelő helyzetfeltárás mellett azonosítja a kiemelt területeket, azon ágazatokat, melyek a jövőben különösen nagy fejlődési ívet írhatnak le, lehetőséget teremt a koncepció gyakorlati végrehajtására és a régió gazdasági prosperitásának erősítésére. A szolgáltató és az ipari tevékenység túlsúlya mellett az együttműködés ugyanakkor lehetőséget teremt a vidéken élő, elsősorban mezőgazdasággal foglalkozó termelők előnyösebb helyzetbe hozására is az „Original Regional” kezdeményezésen keresztül.

23 Regional ist „Mehrwert”, <http://original-regional.metropolregionnuernberg.de/original-regional/gutegruende.html>. Letöltve: 2013. szeptember 26.

24 Leitlinien, <http://original-regional.metropolregionnuernberg.de/original-regional/leitlinien.html>. Letöltve: 2013. szeptember 26.

25 Vorteile einer Partnerschaft, <http://original-regional.metropolregionnuernberg.de/vorteile-einerpartnerschaft.html>. Letöltve: 2013. szeptember 26.

26 Organisation, <http://original-regional.metropolregionnuernberg.de/original-regional/organisation.html>. Letöltve: 2013. szeptember 26.

Szintén hangsúlyozni kell a regionális együttműködés sikere szempontjából a régió identitásának erősítésére vonatkozó tevékenységeket. A regionális öntudat kialakítása fontos szerepet játszott az együttműködés történetében, s egészen napjainkig külön marketingegyesület foglalkozott a régióban élők szemléletének formálásával, továbbá a régió külső megjelenésének alakításával. A Nürnbergi Nagyvárosi Régió példája jól mutatja, hogy a sikerességhez elengedhetetlen megfelelő települési és szervezeti marketingtevékenység folytatása, mind belső, mind pedig külső irányba. A regionális szereplők elhivatottságát bizonyítja, hogy a szakmai-politikai-civil együttműködések az első, sikertelen kezdeményezés után is kitartottak, s a területrendezésért felelős miniszteri konferencia végül „második körben” hagyta jóvá a Nürnberg környéki területek hivatalos nagyvárosi régióvá válását. A régió abban a speciális helyzetben van, hogy az európai nagyvárosi régiókkal ellentétben nem lép át államhatárt, vagyis teljes területe Bajorországban található.

Mindazonáltal fel kell hívni a figyelmet a régióban zajló, elsősorban demográfiai problémákkal magyarázható negatív folyamatokra. Amennyiben a régió nem talál megoldást a népesség előregedésére és csökkenésére, úgy hamarosan komoly problémát jelenthet a gazdaság számára a szakemberhiány, mely negatívan hathat a gazdaság teljesítőképességére. Noha a régió felismerte a problémát, mindeddig nem tudott egyértelmű megoldásokat találni annak kezelésére, s a kialakított gazdaságfejlesztési stratégia sem kínál kielégítő válaszokat a demográfiai problémák megoldására. Annyi mindenestre megnyugtató, hogy a régió felismerte és hangsúlyozza a probléma nagyságát, s véleményem szerint megfelelő előkészítés után képes lehet adekvát programok kidolgozására.

A Nürnbergi Nagyvárosi Régió megalakulásának, szervezeti működésének és gazdaságfejlesztési kezdeményezéseinek vizsgálata során igyekeztünk átfogó képet adni egy újszerű regionális együttműködés elmúlt egy évtizedéről, külön hangsúlyt fektetve a jó gyakorlatok (*best practice*) bemutatására. Összegzésként elmondható, hogy napjaink demográfiai és gazdasági kihívásaira való reagálás terén a nürnbergi nagyvárosi régió szervezete mint újszerű regionális együttműködés előremutató kezdeményezésekkel rendelkezik.

3. rész

Ipari körzetek elmélete

Területi fejlesztéspolitikai elméletek és alkalmazásuk

FARAGÓ LÁSZLÓ

A fejlesztéspolitika alapkérdése, hogy mikor és hol (terület, ágazat stb.) kell beavatkozni annak érdekében, hogy a spontán változásoknál társadalmilag kedvezőbb folyamatok következzenek be a jövőben. A fejlesztő tevékenység egyaránt magába foglalja az elméletet és a gyakorlatot, a tervezést és a megvalósítást. A közpolitika nehézsége, hogy egyszerre kell szolgálniuk a gazdasági-versenyképességi és a társadalmi-kohéziós szempontokat is.

A kutatási program indulásakor az egyik aktuális kérdésfelvetés az volt, hogy vannak-e kész elméleteink és ismerünk-e olyan jó gyakorlatokat, amelyeket a helyi kontextusnak megfelelően adaptálva meg lehet valósítani, vagy csak teljesen új eszközökkel lehet a válságból kikerülni és új növekedési pályára állni? A korábbi fejlesztési elméletek, tézisek egy része nem alkalmazható az új globális versenyfeltételek között, mivel jelentős mértékben megváltoztak a termelés területi elhelyezkedésére ható tényezők. Ugyanakkor van egy olyan, napjainkban is alkalmazható elméletnyaláb (iparági körzetek, területi klaszterek, növekedési pólusok stb.), amely hasonló területi, gazdasági tételeken és beavatkozásokon alapul. Egyértelmű az is, hogy a közlekedési költségek relatív csökkenése, az IKT szektor gyors fejlődése ellenére sem szabad megfedkezni a gazdaságfejlesztés területiségéről.

A kutatások során áttekintettük a klasszikus német telephelyelméletet és a klasszikus regionális gazdaságtan főbb modelljeit is (Johann von Thünen, Carl Wilhelm Launhardt, Alfred Weber, Walter Christaller, August Lösch, Edgar Malone Hoover, Walter Isard), de arra a következtetésre jutottunk, hogy ezeknek ma már csak az alapeszméi alkalmazhatóak. Napjaink globalizált gazdasági környezetében az infrastruktúra fejlődésének köszönhetően e modellek alapját képező szállítási költség mint telephelyválasztást befolyásoló legfontosabb tényező, háttérbe szorult. A vállalatok telephelyválasztását ma már sokkal komplexebb tényezők határozzák meg. A hagyományos infrastruktúra megléte mellett a tudományos és technológiai infrastruktúra fejlesztése is kiemelten fontos. A területi tőke/milió is felülírhatja a szállítási költségeket, vagyis területi és ágazati dimenziót egyaránt figyelembe kell venni a fejlesztési elképzelések kialakítása során.

A piaci folyamatokat alakító erők közül a közgazdasági Nobel-díjas Paul Krugman (2003) a *koncentrációt és a specializációt* emeli ki. Ennek eredményeként *sok iparág termelése térben néhány várostérségbe koncentrálódik*. E tendenciát a korábbról is ismert agglomerációs előnyökön (külső gazdaságosság,

Marshall, 1920) kívül a *növekvő mérethozadék* (belső gazdaságosság) okozza. Napjainkban ez a növekvő mérethozadék (volt) képes fenntartani a fenntartható gazdasági növekedést. Ez a tendencia gyakran a már meglévő centrumok további erősödését és a perifériák leértékelődését eredményezi (Faragó 2010). Az állami fejlesztéspolitika is csak akkor lehet hatékony, ha nem a piaci folyamatok ellenében fogalmazódik meg, hanem ezeknek a reál-folyamatoknak a felhasználásával képes teljesíteni közösségi célokat.

Tehát a különböző területi fejlesztéspolitikai elméleteket, a regionális gazdaságfejlesztési teóriákat áttekintve arra a következtetésre jutottunk, hogy elsősorban a *megújított* iparági körzetelméletek és a pólusstratégiák jelenthetik azt az elméleti bázist, amelyekre a győri autóipari klaszter és a térség további fejlesztését alapozni lehet¹. A növekedési pólus/centrumelméletek tanulságait jómagam tekintettem át, míg Lux Gábor elemezte az iparági körzetteóriák alakulását. A magyar nagyvárosok komplex fejlesztésének egyben az ország kiegyensúlyozottabb (multipoláris) térszerkezetét is szolgáltnia kell, amelyhez jó tapasztalatokkal szolgál Franciaország. A francia pólusprogramok tapasztalatait Egyed Ildikó összegezte. Számos hasznos információval szolgálhatnak azok a német példák, ahol a város, a térség fejlődése összeforrt az autóipar fejlesztésével. A járműiparra épülő Ingolstadt példáját Kovács Szilárd elemezte.

A második világháborút követően különböző formákban/elnevezésekkel újra és újra előkerültek hasonló területi gazdaságfejlesztési elméletek és programok. A különböző fejlesztéspolitikai intézkedésekben – amelyek a gazdasági fejlődés ösztönzését, és ezen keresztül a különböző térségekben élők jólétének az emelését célozzák – közös vonás, hogy *korlátozott számú helyre és vezető ipari ágazatokra fókuszálnak, amelyek a későbbiekben multiplikatív hatást gyakorolnak más gazdasági területek, valamint a szűkebb és a tágabb térség fejlődésére is*. A növekedési pólusstratégiák, a (területi) klaszterek és az iparági körzetek fejlesztései vagy a manapság összefoglaló néven „újraiparosításnak” nevezett fejlesztéspolitikák hasonló elveken nyugszanak, és hasonló célokat kívánnak elérni. Ezek közötti különbségek jórészt csak a megközelítés fókuszaiban és a megvalósítás módszereiben vannak. Az iparági körzetek egy-egy ágazat kis- és közepes vállalkozásainak adott térségben való koncentrációját jelenti. A helyi termelési rendszerek többnyire nagyvállalatok és beszállítóiknak térségi koncentrációját jelentik. A területi klaszterek a gazdaság szereplőin kívül integrálják az oktatás, a kutatás és egyéb, a külső gazdaságosságban szerepet játszó aktorokat is. A „klasszikus növekedési pólus” egy preferált ágazat vagy termék(lánc) fejlesztésére szolgált, majd egyre inkább előtérbe került ezek területfejlesztési eszközként való használata. A ma meghirdetett policentrikus vagy multipoláris fejlesztések, mint a kiegyensúlyozott területi fejlődés politikái is ezeken a gazdaságfejlesztési teóriákon alapulnak.

Lux Gábor e kötetben megjelenő tanulmányában azt vizsgálja, hogy a globális gazdasági környezet átalakulása miként vezetett az új iparági körzetek felértékelődéséhez, és milyen működési logika jellemzi azokat. Az iparági körzetek a *vállalkozások területileg, gazdaságilag és társadalmilag integrált hálózatait* jelentik. A globális gazdasági tér egyrészt homogenizálja a versenyfeltételeket, másrészt koncentrációra sarkall, ami megnöveli a területi

1 A fejezet alapjául szolgáló kutatás eredményei egy összefoglaló jellegű, közös cikkben közlésre kerültek a Tér és Társadalom 2014/2. számában.

különbségeket. A globális versenyfeltételekhez sikertelenül alkalmazkodó ipari térségek leépülhetnek (Lux 2009), ami reális veszély a kelet-európai országokban.

Az iparágikörzet-koncepció is területierőforrás-koncentrációból és a hálózatosodásból fakadó előnyök kiaknázásán alapul. Ennek egyik klasszikus, több országban alkalmazott modellje az észak-olasz klaszterfejlesztés. A „falak nélküli gyárak” képesek kihasználni a marshalli pozitív gazdasági externáliákat. A lokális (napi ingázási, városi térséget lefedő) iparági körzetek főként hasonló kis- és közepes vállalkozások vertikális és a horizontális üzleti kapcsolataiból állnak, amely minden résztvevő számára kölcsönös előnyöket jelent. Korunk iparági körzetei a *tudatosan szervezett együttműködések*en alapulnak, amelyeknek fontos bázisa a helyi/területi tőke és a társadalmi beágyazottság. E dinamikus folyamatban a hangsúly a versenyképesség javításának közös menedzselésére, és a körzetek adaptációs képességeinek fejlesztésére kerül. Ez feltételezi a folyamatos kollektív tanulást és területileg beágyazott innovációt, amelyben fontos szerep hárul a régió intézményeire (pl. egyetemek, kutatóhelyek, üzleti szolgáltatások). Napjaink iparági körzeteiben, rendszereiben a korábbiaknál jelentősebb szerepet játszanak a nagyvállalatok és a külföldi működő tőke. Az egyik fejlődési/alkalmazkodási alternatíva, hogy a helyi/regionális iparági körzetek globális hálózatokba integrálódnak, de ennek során helyi és nemzeti érdek, hogy az értéktermelő tevékenység, a versenyképes tudás, a foglalkoztatás és a megtermelt jövedelem tartósan a körzeten (régión) belül maradjon. Ennek feltétele a minél erősebb területi beágyazódás, a szoros kötődés megteremtése.

A francia területpolitika mindig is fontos mintaadója volt a magyar területfejlesztésnek. Egyed Ildikó e kutatásban a francia tapasztalatokról számolt be. Franciaországban a II. világháborút követő évtizedekben az állam volt a területfejlesztés fő irányítója és megvalósítója, és a területi politika kiemelt célja az ország kiegyenlítettebb regionális fejlődése, a fővárosi térség túlsúlyának a mérséklése volt. A területi politika francia eszköztárában a folyamatosan megújuló növekedési póluspolitika mindvégig fontos szerepet játszott. Az 1960-as években az ipari decentralizációs politika az *ellenpólus-nagyvárosok* támogatását jelentette. Ezekbe kívánták telepíteni a „nagyvárosi felsőfokú funkciókat”. Az akkori magyar próbálkozásokkal ellentétben a francia ellenpólusvárosok valóban európai jelentőségű nagyvárosokká váltak. A nagyobb földrajzi egységeket jelentő övezetekre központilag területi prioritásokat határoztak meg, és a pólusprogramok konkrét várostérségekre koncentráálódtak. Az 1980-as évektől a hipercentralizált területfejlesztést decentralizálták, és megsokszorozódtak a döntési szintek és a szereplők. Az állam ugyan megtartotta irányító, facilitátori szerepét, de a régiók, a megyék és a települések is a korábbiaknál jelentősebb szerepet kaptak a tervezésben és a megvalósításban is. E decentralizációs törekvések nem jártak teljes sikerrel, minden téren megmaradt Île-de-France túlsúlya. De az ország szempontjából fontos volt, hogy a párizsi térség megőrizte szerepét és versenyképességét Európában és a világban. A 21. század elején a vezető európai országokhoz hasonlóan a francia nemzeti politika fókuszába is újra a nagyvárosok kerültek mint az innováció fő színterei. A klaszterfejlesztési stratégia eredményeként mára az ország egész területét lefedő *technopolisz-hálózat* jött létre. A *versenyképességi vagy vidéki kiválósági pólusok* fejlesztése az ipari, a kutatási és a felsőoktatási szférák közti szinergiákra épültek. A 2007–2013-as periódusban az innovatív és magas hozzáadott értéket előállító ipari

tevékenységek támogatása került a fejlesztési politika fókuszába. A helyi kutatási-fejlesztési kapacitások megerősítésével kívánták a vidéki térségi központok vonzerejét növelni. A 2009-es új nemzeti kutatási és innovációs stratégia három tengelyre koncentrált: az egészség, a jólét, az élelmezés területére; a biotechnológiára, a környezetvédelemre, az ökoteknológiákra és az információs, kommunikációs, valamint a nanotechnológiákra.

A német Ingolstadtot népességszáma, az utóiparhoz (Audihoz) való kötődése és az országon belüli kimagasló gazdasági teljesítménye is alkalmassá tette arra, hogy Győrrel összevessük fejlődését. Népeisége a gazdaság, az autóipar fejlődésével párhuzamosan nőtt. A *gazdasági és népességkoncentráció az ipari exportra* alapozódott. Mind a nagyvállalatok, mind a beszállítók fejlődése specializáltan a járműipari szektorban történt. A *specializáció* tette lehetővé, hogy szűk területen elérjék a *kritikus tömeget*, hogy kihasználhassák a koncentrációból származó előnyöket. Az Audinak több mint 100 helyi beszállítója van. Győr számára reményteli, hogy Ingolstadt a német városok közül is viszonylag legkorábban jött ki a válságból, és azóta a megelőző éveknél is magasabb az egy alkalmazottra jutó GDP-termelése. Fejlődési üteme meghaladja Németországét. A tartományi és a városi önkormányzat is aktív szerepet vállal a fejlődés fenntartásában. Elsősorban a pénzügyi szolgáltatásokat és a logisztikát fejlesztették. Az *oktatásfejlesztést a gyakorlatorientáció és a potenciális foglalkoztatók igényeinek rugalmas követése jellemzi*. Kormányzati beruházások révén folyamatosan javították az infrastrukturális feltételeket (autópálya, vasút, száloptikás hálózat). Az induló kisvállalkozásokat inkubátorház segíti. A monostruktúrából eredő kockázatokat szolgáltatóipari diverzifikációval kívánják csökkenteni.

A sikeres fejlesztéspolitikai modelleket a közpolitika gyakran megkísérli a periférikus, vagy kevésbé fejlett területekre adaptálva közpénzből megvalósítani. Gyakori, hogy ezek a felülről történő fejlesztések folyamatos állami szubvencióra szorulnak. Általában azok a projektek voltak tartósan sikeresek, amelyek a már meglévő helyi piaci kezdeményezések megerősítését célozták, vagy a helyi erőforrásokra építve a tudástermelés, tanulás innovatív formáit támogatták. Magyarországon olyan gazdasági szerveződésekre van szükség, amely egyaránt képes a külföldi működő tőke befogadására és a globális léptékben is versenyképes közép vállalatokká fejlődő KKV-k integrálására. Az iparági körzetek, a területi klaszterek, a növekedési pólusok csak úgy lesznek fenntarthatóak, ha a helyi/regionális tőkére építve integrálódnak a nemzetgazdaságba és alkalmazkodnak a világgpiachoz. A leszakadó, kevésbé fejlett területeken ez általában újraparosítást, újrspecializációt jelent, amely során törekedni kell a duális struktúra meghaladására, a monostruktúra elkerülésére és a nemzeti KKV-k feljebb lépésének az elősegítésére.

A tárgyalt beavatkozási lehetőségek a területfejlesztési és az iparpolitika metszetében helyezkednek el. Az országok többségében a növekedési pólusstratégia, a területi klaszterfejlesztés, az újraparosítás az elmaradott területek fejlesztésének és a területi egyenlőtlenségek mérséklésének programjává vált. Úgy tekintettek ezekre, mint *decentralizációs* politikai/tervezési eszközökre. De látni kell, hogy ezek nem a vidéki terek általános fejlesztési programjai. E programok megvalósítása mindenhol a világon mérsékelte az országon belüli területi különbségeket, országos szinten decentralizációt jelentett, de a régiókon belül koncentrációt eredményezett. *Területi (regionális) szinten koncentrált beavatkozást jelent*, és elsősorban a városi térségek profitáltak belőle.

A francia pólusprogram is csak részben szolgálta a decentralizációt és a területi kohéziót. Az állam mindvégig megőrizte irányító szerepét, és a nemzet versenyképességét fontosabbnak tartotta a területi különbségek drasztikus csökkentésénél. A sikeres francia pólusok is a fejlettebb régiók centrumvárosaihoz tartoznak. A megfelelő adottságokkal rendelkező fejlettebb térségek megőrizték előnyüket a gyengébb pólusokkal szemben. Kevésbé volt sikeres a KKV-k bevonása az új innovatív programokba, amelyekre célszerű külön programot szervezni.

Győr és térségének további fejlődése kapcsán felmerül a kérdés, hogy további dinamikus növekedésnek nem lesz-e akadálya a munkaerőhiány. Általában Magyarországon kérdés, hogy a népesség csökkenése, vagy néhány település esetében a szerény mértékű növekedés nem szabja-e gátját a dinamikus területek, városok további fejlődésének. Épülhetnek-e új beruházások a távoli ingázás további bővülésére, vagy át kell-e értékelnünk a már évtizedek óta alkalmazott politikát, miszerint minden szinten és minden településen meg akarjuk tartani a népességet, a munkaerőt? Az ország gazdasági növekedési kilátásai nem javulnának-e, ha a megfelelő fejlődési potenciállal rendelkező városi térségekben a gazdaság és a népesség jelentősebb koncentrációja történne, még azon az áron is, hogy a perifériákon erősödne az elvándorlás, leértékelődne az ingatlanállomány? A kutatásnak nem volt feladata, hogy e kérdésre részletes választ adjon. De én úgy vélem, hogy az ország policentrikus vagy multipoláris fejlesztése *decentralizált koncentrációt* kell hogy jelentsen. *A kohéziós és versenyképességi szempontok ezen a módon egyeztethetőek össze.* Az ország dinamikus gazdasági fejlődéséhez szükséges, hogy az ország *több térségében* jelentős fejlődés legyen, de e folyamatban a meglévő területi tőke, a már meglévő termelő kapacitások miatt versenyelőnyben vannak a már meglévő nagyvárosaink. A vállalatok további *területi koncentrációjával* (azonos telephelyválasztással), az agglomerálódással javul a termelés *külső gazdaságossága* (pozitív externáliák), és javul e várostérségek versenyképessége. Ez hozzásegíti a már működő vállalatokat a további növekedéshez, és a termelési volumen növekedésével tovább nőhet a *mérethozadék*, így javulhat a *belső gazdaságosság*. Mindez vonzerőt jelenthet e térségekben új működő tőke bevonására. Ezekhez a dinamikusan növekvő központokhoz kapcsolódhat a környező térségek fejlesztése, fejlődése.

Növekedési pólusok/centrumok a fejlesztéspolitikában

FARAGÓ LÁSZLÓ

KULCSSZAVAK: növekedési pólus, növekedési centrum, fejlesztéspolitika, ágazati stratégiák, területfejlesztés

ABSZTRAKT: A szerző tárgyalja a növekedési pólusstratégia korábbi alkalmazásának a tanulságait. A doktrína meghatározó jellemzői közé sorolja a fentről történő tervezést, a közsféra pénzügyi támogatását és a viszonylag kevés várostérségben koncentráltan végrehajtott elsősorban gazdasági beruházásokat (városi iparfejlesztés). A pólusstratégia megvalósítása megváltoztatja az ország és az érintett régiók térszerkezetét. Országos szinten decentralizációt, regionális szinten kezdetben koncentrációt eredményez. Ritkább esetben alkalmas elmaradott rurális területek felzárkóztatására, de a megfelelő potenciálokkal rendelkező várostérségek fejlesztése nagyobb sikert ígér. A több szinten, különböző nagyságrendben és gazdasági tartalommal megvalósított stratégia kiegyenlítettebb térstruktúrát eredményez. A tanulmány sorra veszi a korábbi – többnyire sikertelen – magyar példákat is, és javaslatot tesz a jelenlegi helyzetben való alkalmazásra.

Bevezetés

A növekedési pólus mint fejlesztéspolitikai és területfejlesztési doktrína az 1960-as és 1970-es években volt népszerűségének a csúcán, és világszerte alkalmazták, majd az 1980-as években jórészt csak kritika tárgyát képezte. Az 1990-es évek második felétől különböző formákban/elnevezésekkel újra és újra előkerültek hasonló területi gazdaságfejlesztési elméletek és programok. Európában ismét találkozhatunk a növekedési pólusok és hasonló elveken nyugvó más politikák (policentrikus városfejlesztés, klaszterfejlesztés, új ipari körzetek) alkalmazásával. A pólusprogram közgazdasági alapjai előkerülnek az új gazdaságföldrajzban is. Újjászületését elősegítette, hogy a fejlesztések fókuszába újra a gazdasági fejlődés motorjai, a városi térségek kerültek.

A hasonló feltételezésekre és fejlesztési opciókra épülő számos *integrált* stratégiát és regionális gazdaságfejlesztési programot közös családba sorolhatunk. Az ilyen típusú területi gazdaságfejlesztési eszközök a pozitív agglomerációs hatásokat, az ágazati és területi kooperációban rejlő előnyöket használják ki. Az ilyen típusú fejlesztési politikák elsődleges célja a gazdasági fejlődés ösztönzése, és ezen keresztül a térség jólétének az emelése.

A növekedési pólus és rokon elméletek ismervei közé tartozik, hogy a fejlesztéseket korlátozott számú helyre és a „propulzív” vezető ipari ágazatokra fókuszálják, amelyek a későbbiekben multiplikatív hatást gyakorolnak a térség gazdaságára is.

Különböző időben és más országokban a szakirodalom számos rokon fogalmat használt, amelyek hasonló közgazdasági és területfejlesztési feltételezéseken alapultak, és hasonló beavatkozásokat jelentettek: növekedési pont (growth point), növekedési centrum (growth centre), növekedési körzet (growth area), fejlesztési pólus (development pole), fejlesztési központ (development centre), új városok (new towns), helyi termelési rendszerek, fejlesztési tengelyek, policentrikus városfejlesztés, technopoliszok fejlesztése, kiválósági pólusok, újabban klaszterfejlesztés és versenyképességi pólusok. Például, az Egyesült Királyságban a nagyvárosok körül létesített új városok, új központok is tervezett növekedési pólusok (Parr 1999a), vagy a közelmúltban Európában terjedő policentrikus területfejlesztési stratégia is fejlesztési központok (várostérségek) hálózatának a kijelölését jelenti.

A növekedési pólusstratégia életciklusának négy fő szakasza¹

1. A 20. század első felében alkalmazott előzményeket (pl. Tennessee Valley) követően explicit póluselmélet az 1950-es években született (Perroux 1950, 1955), és az 1960-as évek közepére – az általános gazdasági fejlődés és a tervezés felfutásának az időszakában – úgy tekintettek rá, mint a területfejlesztés legfőbb eszközére, olyan stratégiára, ami *általánosan alkalmazható a legkülönbözőbb (fejlett és fejlődő) országokban és régiókban* (Kuklinski 1978; Parr 1999a). Széles körben alkalmazták különösen a különféle gazdasági problémákkal küszködő régiókban (Franciaország, Egyesült Királyság, USA, Kanada stb.).
2. Az 1960-as évek második felétől az 1970-es évek első feléig nagymértékben elterjedt az alkalmazása. Sok fejlett (Ausztria, Belgium, Franciaország, Nagy-Britannia, Spanyolország, Egyesült Államok stb.) és fejlődő országban (Bolívia, India, Peru, Venezuela stb.) alkalmazták. Több országban e stratégia segítségével új ipari körzeteket és városokat is létrehozta (pl. Ausztrália, Brazília, Nagy-Britannia). Ebben az időszakban a *regionális gazdasági tervezés* meghatározó trendjét jelentette. A stratégia megvalósítása jórésztben állami intervenciókat jelentett. A tervezést az átfogó racionalista szemlélet uralta (Faragó 1995, 112.). Világszerte voltak sikeres alkalmazások (a francia ellenpólusok valódi versenyképes nagyvárosi térséggé váltak), és voltak, amelyek nem érték el a kívánatos célt, majd az 1970-es évek végére a legtöbb országban felhagytak az alkalmazásával.
3. Az 1980-as években született visszatekintő értékelések többsége alkalmatlannak tartotta a központi állam által vezényelt növekedési pólusstratégiákat a regionális

¹ Nem tárgyalom részleteiben a klasszikus francia példát, mert azt e projekt keretében kimerítően elemezi Egyed Ildikó tanulmánya. Továbbá lásd Egyed 2009, 2012 és 2013.

gazdaság fejlesztésére. Az elmélet alapvető hiányosságaként értékelték, hogy nem tisztázódtak az alkalmazhatóság minimális feltételei. A tapasztalatok világossá tették, hogyha egy országban túl sok központ került kialakításra, akkor az nem hozta az elvárt eredményt. Különösen azokban az országokban fordult elő gyakran ez a hiba, ahol ezt a politikát az elmaradott területek felzárkóztatására alkalmazták. Az állami támogatások nem fókuszáltak a legalkalmasabb néhány helyre, hanem a beruházásokat „szétkenték, mint vaját a kenyéren”, így elmaradt a kívánatos hatás. Számos esetben az elmaradott területeken kijelölt növekedési pólusokban és környékükön nem alakult ki önfenntartó folyamat, ezért a területi támogatásokat hosszabb távon változatlanul fenn kellett tartani, vagy a támogatások megszűnésével a regionális gazdasági növekedés újra mérséklődött. Sok országban úgy értékelték a pólusok növekedését, mint ami a régió más településeinek a rovására történt (elszívó hatás), és úgy gondolták, más politika alkalmazása több eredményt hozott volna. A feltételezésekkel ellentétben az upstream (beszállítói) és a downstream (értékesítési) kapcsolatok jelentős része nem a lokális vagy regionális térben realizálódott (OECD 2001). Tartós, konkrét eredmény csak olyan körzetekben volt bizonyítható, ahol nagyvárosi régiókban nagy, korszerű új ipari komplexum épült, amely a beszállítók széles körét tudta alkalmazni. (Jelen esetben Győr térségében ez a feltétel fennáll, így ezen az úton való továbbhaladás újabb előnyökkel kecsegtet.) Önmagában a növekedési pólus-, centrumelmélet alkalmazása nem vezet az elmaradott területeken feltétlenül sikerre, de a tanulságokat levonva, más elméletekkel kombinálva sikeres lehet olyan térségekben, ahol annak gazdasági alapjai már eleve adóttak. A nyolcvanas évek végétől a neoliberais kurzus erősödése is inkább a piaci folyamatok felkarolásának, az alulról jövő kezdeményezéseknek kedvezett, sem mint a nagy országos területfejlesztési programoknak.

4. A növekedési pólus/centrum teória és gyakorlat az 1990-es évek második felében más formákban reinkarnálódott, és a korábbi gyakorlati/alkalmazási hibáktól letisztítva keresték az elmélet időtálló alapjait. Konszenzus alakult ki abban a tekintetben, hogy a növekedési pólusstratégia nem orvosol számos területi problémát, nem általános csodaszer, de a hibákat elemezve meghatározhatóak az időtálló elméleti alapjai, és ha azokat megfelelően adaptálják, területi kontextusba helyezik, akkor hasznos lehet az alkalmazása. A 21. század első évtizedében számos klaszterfejlesztési politika, a policentrikus és a multipoláris fejlesztési teóriák, az újraiparosítást szolgáló iparági körzetek és versenyképességi pólusok fejlesztése is ugyanazokra a feltételezésekre alapultak és hasonló beavatkozásokat javasoltak. A növekedési pólusok/centrumok fejlesztésével újra a kiegyenlítettebb, a többpólusú gazdasági fejlődést kívánták elősegíteni. Az elmélet és gyakorlat ismét megjelent az újonnan csatlakozott EU-tagállamokban is. (Magyarországról lásd később; román példát mutat be Mutăţea 2013; görög példát elemez Christofakis 2011.)

A növekedési pólus/centrum (tervezési) doktrína/ stratégia ismérvei

A klasszikus irodalomban a *növekedési pólus* egy preferált ágazat vagy termék(lánc) jelölésére szolgált. A frankofón regionális tudomány alapítója François Perroux modelljét eredetileg (1950, 1955) egy absztrakt klasszikus térselemleges gazdasági térben képzelte el (*pôle de croissance*) és csak később (1988) fókuszált a területi vonatkozásokra. „A növekedés egyszerre nem jelenhet meg mindenhol, ez bizonyos pontokban, pólusokban különböző intenzitással jelenhet meg, és különböző csatornákon és általános hatásokon keresztül terjedhet az egész gazdaságban” (Parr 1999a. 1197., idézi Perroux 1955-ös munkáját). Perroux az 1950-es években elsősorban a gazdasági hatások ipari ágazatközi terjedésére gondolt, és nem a tudatos területi hatásokra. Egy nemzetgazdaság fejlődése a motorikus ipari ágazatok fejlődésétől függ, amelyek koncentráltan, pólusokban helyezkednek el. A területi (földrajzi, regionális, városi) vonatkozások részleteikben csak később kerültek feltárára (pl. Boudville 1966; Perroux 1988). Boudville (1966) azzal érvelt, hogy az ipar klaszteresedése területileg történik, konkrét városi térségben valósul meg. A gazdasági beavatkozás egyben a földrajzi tér meghatározott helyein való beavatkozással is jár, és a kettő együtt vált a növekedési pólusok attribútumává. Az alapvető jellemzőket keresve feltehetjük azt a kérdést is, hogyha a centrumban (városban) történő beavatkozásoknak nincs térségi hatásuk, akkor lehet-e beszélni növekedési pólusról, vagy ez esetben csak az adott város (jó esetben településhálózat) fejlesztéséről van szó.

A póluspolitika mint közpolitika azon a felismerésen (tapasztalaton) alapult, hogy *a gazdaság természetes fejlődése koncentráltan, a tér bizonyos pontjain kezdődik* (lokalizált beruházások), és megfelelő feltételek esetén ott megerősödik, majd hatásai nagyobb gazdasági és földrajzi térben is érzékelhetővé válnak. Ha ezt a folyamatot állami beavatkozással (fentről lefelé történő tervezés) olyan területeken (térben, ágazatban) indítjuk el, ahol a piac spontán módon azt nem teszi, akkor olyan területi fejlődést indukálhatunk, amely hozzájárul a nemzetgazdaság fejlődéséhez is. A növekedési pólus ezen fajtája nem spontán, piaci alapon alakul ki, hanem *tervezett*, és valamilyen szinten *támogatott*. A tervezettség és a közösségi források felhasználása, az állami szerepvállalás is attribútuma a növekedési pólusnak. A lokalizáció nem nulla összegű játék, hanem a területi beavatkozás olyan új fejlesztést indukál, ami nem jött volna létre nélküle. A póluspolitika, a stratégia megvalósítása *megváltoztatja a régió és az ország térszerkezetét*, a településhálózatot. A pólusbeavatkozás hasonlatos az akupunktúrás kezeléshez (szemben a „vajás kenyér” metaforával). Nem tűzdeljük tele az egész testet, hanem azokon a pontokon avatkozunk be, ott stimuláljuk a szervezetet, ahol megfelelő hatást tudunk kiváltani, így a beavatkozás nemcsak az adott ponton hat, hanem más területeken (szerveknél) is változást indukál.

A beavatkozás logikája alapvetően arra a feltételezésre épül, hogy külső támogatással néhány megfelelő potenciállal rendelkező pólusban (ágazatban, nagyvárosi térségben) *ipari fejlődést lehet generálni*, amely a közvetlen beavatkozási területnél tágabb térség fejlődését is megindítja. Több ilyen pólus/központ az egész ország gazdasági növekedését szolgálhatja. A növekedési, a fejlesztési és a versenyképességi pólusok kialakításának

egyaránt a célja a területi gazdaság fejlődésének az indukálása. Manapság a fejlesztések minimumkritériuma közé sorolják a versenyképesség javítását. A versenyképesség elérése feltételezi azt is, hogy a gazdaság megcélzott szegmensében kritikus tömeget érjenek el, ami a nemzetközi láthatóságot is biztosítja. Ez nem minden szinten, nem minden nagyságrendű pólusnál érvényesíthető.

A pólusfejlesztés sine qua nonja a széles értelemben vett (szociális és termelő) infrastruktúráis feltételek megléte. Az állami fejlesztések elsősorban a tág értelemben vett infrastruktúráis hiányosságok pótlására és a szükséges fejlesztésekre irányulnak. Ezek koncentrált megléte és minél teljesebb kihasználása a pólus fejlesztésének ismérve. Minél magasabb szintű (hierarchiájú) településeken valósítunk meg ilyen programot, annál nagyobb komplexitású és fejlettségű szolgáltatások fejlesztése járhat sikerrel. A második feltétel a gazdasági tevékenység területi és számos ágazatban (acélipar, autógyártás stb.) vállalati *koncentrációja*, amely a belső (pl. mérethozadék) és a külső gazdaságosság (agglomerációs előnyök) előfeltétele. Ezzel a növekedési pólus fejlesztése a versenyképesség szempontjából kedvező irányba változtatja meg a régió térstruktúráját (Wilson, 1964). Ez látszólag ellentmond annak az eredeti perroux-i teóriának, miszerint a tágabb térség is részesedhet a pólusfejlesztés előnyeiből. Egyrészt lehetséges a régióon belüli kapacitásmegosztás, illetve kifejezetten előnyökkel jár, ha a beszállítói kör a régióban található. Másrészt, ha egy térség/régió központja fejlődik, akkor az munkahelyekkel és szolgáltatásokkal egyre inkább képes ellátni a tágabb térségét is, miáltal jobb a régió adottságainak a kihasználása. Ehhez az elérhetőséget biztosítani kell. Ha már megfelelőek a kialakított feltételek, ugyanis a telephelyet kereső befektetők is látják a koncentrációs és agglomerációs előnyöket, akkor a további fejlődés piaci alapon is megtörténik. Ha bizonyos szűk keresztmetszetek (pl. infrastruktúráis vagy szakképzett munkaerő hiánya) miatt nem vonzó egy városi térség a befektetők számára, akkor az állami beruházásoknak ezek feloldását kell megcélozniuk. A gazdaságélénkítésnél a kooperációt, a kapcsolódó beruházásokat kell előnyben részesíteni, hogy nőjön a hatékonyság és javuljon a versenyképesség.

A stratégia egyik alapkérdése intraregionális: a pólusváros és térségének (régió) a viszonya. Az elvárás automatikus átcsordulást, terjedési hatást tételezett fel („spillover” Myrdal 1957: „spreads”, Hirschman 1958: „trickling-down effect”). Azaz, hogy a pólus hinterlandjában érvényesül a multiplikátorhatás, nő a háztartások bevétele, és a vállalkozások élvezik a külső gazdaságosság és az új piac előnyeit, ami visszahat a pólus növekedésére is. A pólusok közvetlen közelében, ingázási körzetében (funkcionális városi térségben) általában mérhető ez a hatás. A távolabbi területekre az új pólusok kezdetben mágnesként hatnak és kevésbé, vagy csak később érvényesül a saját térségükben a pozitív hatás. A pólusok a migráció célpontjai lesznek, és nem mérséklék a rurális területekről történő elvándorlást, nem állítják meg annak leértékelődését. Sőt, növelik a régióon belüli különbségeket. A pólusokban az agglomerációs és egyéb külső gazdaságossági hatások olyan erősek, hogy gyakran nem éri meg a régióon belül a további gazdasági decentralizáció (Parr 1999b). De a regionális pólusok kétségtelenül mérsékelhetik a távolabbi nagyvárosokba vagy a fővárosokba történő migrációt, és növelhetik a régió gazdasági teljesítményét, ami országosan egy területileg kiegyenlített strukturát eredményez, ami önmagá-

ban is eredménynek tekinthető. A stratégia kialakításánál minél inkább mérsékelni kell az „átáramlási” („backwash” Myrdal 1957) vagy polarizációs hatás (Hirschman 1958) bekövetkezését, azaz, hogy a termelési tényezők a gyorsabban növekvő új pólusterületre áramoljanak, hogy az új pólus „leszívja” a környezetét (Budapest és Pest megye távolabbi területeinek a viszonya), és tovább erősödjenek a már meglévő régióon belüli különbségek. De klasszikus közgazdasági érvek alapján minden erre irányuló beavatkozás csökkenti az eredeti beavatkozás hatékonyságát, az új pólusban meglévő növekedési potenciál kihasználását. Közgazdasági értelemben a bizonyos határokon belüli koncentrált növekedés és a perifériák elnéptelenedése nem kedvezőtlen, hanem a versenyképességet erősítő folyamat. Területi (méltányossági, felzárkóztatási) szempontok lehet cél a területileg kiegyenlítettebb fejlődés.

A legtöbb országban a növekedési pólusstratégia az elmaradott területek fejlesztésének és a területi egyenlőtlenségek mérséklésének programjává vált. Fel kell azonban vetni a kérdést, alaposan meg kell vizsgálni, hogy sikerrel alkalmazható-e a pólusstratégia olyan régiókban, amelyek elavult gazdasági szerkezettel rendelkeznek, ahonnan jelentős az elvándorlás, ahol gyengék a fejlesztési/finanszírozási lehetőségek és a negatív hatások egymást erősítik. A korábbi tapasztalatok azt mutatják, hogy az elmaradott, többszörösen hátrányos területeken, a perifériális régiókban csak azok a projektek voltak sikeresek, amelyek nem általában segítették az elmaradott régió egészét, hanem a fejlesztésre legalkalmasabb központokban az erősségeket és lehetőségeket kihasználva *koncentráltan avatkoztak be*, fejlesztették az infrastruktúrát és javították a mobilitási lehetőségeket. Nem a munkaerőt vitték a munkához vagy fordítva, hanem mindkettőt oda telepítették, ahol az a leghatékonyabban tudott működni (pl. Közép-Skócia fejlesztése az 1960-as évek közepén), és így fenntartható gazdasági-területi struktúra jött létre. A külső támogatás (régiók közötti tőkeátcsoportosítás) erősítette a régióon belüli munkaerőmozgást (ingázás, költözés). A munkaerő régióon belül könnyebben és olcsóbban volt mobilizálható, mintha más régiókba kellett volna költöznie (Hoover 1971). Ez a gyakorlat mérsékelte a régiók közötti különbségeket, de a régióon belül koncentrációt eredményezett.

A növekedési pólusstratégia természetéből adódóan – a kezdeti alkalmazásoktól fogva – mint decentralizációs politikai/tervezési eszközre tekintettek, és a hagyományos makrogazdasági gazdaságfejlesztési eszközök alternatíváját látták benne. Ugyanakkor látni kell, *hogy területi (regionális) szinten koncentrált beavatkozást jelent*, és elsősorban a városi térségek profitáltak belőle. Nyugat-Európában e politika hosszabb távon is a metropoliszközpontú regionális fejlődést erősítette. E sajátossága hasonlatos az utóbbi két évtizedben alkalmazott policentrikus fejlesztési teóriával. Ez is *országos szinten decentralizációt eredményezhet (több központ/pólus kialakításáról van szó), de regionális szinten a pólusokban/centrumokban, azaz a megfelelő potenciálokkal rendelkező városokban koncentráltan történik a beavatkozás*. Ez jelenti a meglévő adottságok hatékonyságalapú kihasználását. Tervszerű decentralizáció során az új központok kialakításánál is figyelembe veendő a minimálisan szükséges nagyságrend, a meglévő infrastruktúra, a képzett munkaerő és a fejlett nagyvárosokhoz való kapcsolódás lehetősége. Ez utóbbinál a túlzott közelség is kerülendő annak érdekében, hogy valódi dekoncentrációt, decentralizációt és ne a szuburbanizációt szolgálja. Például Angliában a nagyvárosoktól (London, Liverpool, Birmingham) körülbelül 50 km-es

távolságban hozták létre a decentralizációt szolgáló pólusszerű új városokat. Parr (2003) a policentrikus fejlesztést is a nagyvárosi régiókra értelmezi, ahol az új központok (pólusok) nincsenek egy órányi utazásnál messzebb a központi metropolisztól. (Magyarországon Budapest körül a belső városgyűrű települései nagyon hasonló helyzetben vannak. Ezek esetében Budapest közelsége jelentős fejlesztő erő.) Tehát a vidékies (nem nagyvárosi) térségekben gyakran nem adottak a növekedési pólusprogram megvalósításának a minimális feltételei. Új központok kialakítása csak azokban az esetekben került előtérbe, amikor a nagyvárosi központokban az agglomerációs előnyökkel szemben már a negatív externáliák váltak erősebbé.

Több országban nemcsak a nagyvárosi régiók közvetlen közelében vagy azon belül, hanem távolabbi területeken is alkalmazták a póluspolitikát, pl. Franciaországban Párizstól 300–1000 km-re jelölték ki nyolc megfelelő fejlesztési potenciálokkal rendelkező ellenpólus várost. A tapasztalatok azt mutatták, hogy a távoli elmaradott rurális területeken történő pólus fejlesztése megnövelte a várostérségek közötti közlekedési igényeket, és ezek elsődleges partnerei is a nagyvárosok (a fővárosok) lettek. Így ez a stratégia nem mérsékelte, inkább erősítette az elsődleges városok már meglévő primátusát a városhierarchiában és a fejlesztéspolitika „új jövevényei”, a „későn jövők” nem tudták behozni a hátrányokat, nem váltak a tradicionális metropoliszok igazi vetélytársaivá.

A pólusprogram szakmai és politikai kérdése, hogy a tervezett pólusok azok a természetes növekedési központok legyenek (pl. Magyarország nagyvárosai), vagy éppen ezek ellenében hozzák létre azokat. Jelenleg e kérdés különösen aktuális, mert az új gazdaságföldrajz szerint a gazdaság természetes fejlődési trendje a koncentráció. A tapasztalatok azt mutatták, hogy már meglévő adottságokra (pl. történelmi városokra, korábbi ipari központokra) ráerősítve, a lehetőségeket továbbépítve lehet a legjobb eredményeket elérni. Egy-egy új ipari beruházás, új központ rurális terekben való megvalósítása gyakran megmaradt enklávénak és nem szervesült a környezetébe. Célszerű a meglévő lehetőségekre ráépíteni minden kapcsolódó ágazatot, vállalkozást. Több országban kvázi pólusprogramot valósítottak meg a vidéki területeken is: Egyesült Királyság: „kulcs falu koncepció” (Clove 1979); Svédország: közszolgáltatások országos rendszerben történő megszervezése (Bylund 1972); Németország: falusi központok fejlesztése (Krumme 1972); Indiában és Kenyában növekedési pólusok fejlesztése (Johnson 1970; Richardson – Ricardson 1978) stb. A hatékony integrált vidékfejlesztések elsősorban az agráriumra és a közszolgáltatásokra koncentráltak. Ezek leginkább kiegészítői, alternatívái lehetnek a klasszikus pólusstratégiáknak.

Parr (1999b) felhívta a figyelmet a területi konfiguráció fontosságára. Fontos kiemelni, hogy növekedési pólusok különböző településhálózati (hierarchikus) szinteken is létrehozhatók. *A több szinten, különböző léptékben és gazdasági tartalommal megvalósuló stratégia oldhatja fel a korábban felvázolt ellentmondást.* Romániában pl. a 2007–2013-as programozási ciklusban Bukarest alatti városok szintjén növekedési pólusokat, az az alatti szinten városfejlesztési pólusokat hozták létre. Magyarországon ugyanebben az időben az öt nagyvárost, majd a többi megyeszékhelyet is hasonlóképpen képzeltek el. Fontos, hogy a különböző településhálózati szinteken (országosan és regionálisan) megfelelő nagyságú és számú város kerüljön kiválasztásra. A pólusberuházás teljes nettó hasznának optima-

lizálására kell törekedni, amely során a nagyságrend és a gyakoriság együtt kerül meghatározásra (Parr 1999b). A politikai döntéshozók általában a tér teljes lefedésére törekednek (például országos szinten minden régióban legyen pólus, és azok elérhetősége ne haladjon meg egy küszöbértéket). Ha a pólusok kisebb méretűek, akkor azok gyakorisága nagyobb, de alacsonyabb szintet képviselnek a hierarchiában. Kedvezőnek tűnik a több kicsi pólus kijelölése, de a gyakoriság növelésének határt szab a koncentrációból eredő előnyök kihasználása. A lokáció, a konkrét városok kijelölésénél a gazdasági (hatékonyság, versenyképesség) és a területfejlesztési szempontokat együtt kell mérlegelni.

A növekedési centrumok fejlesztése mint *területpolitikai eszköz* általában közvetlenül a munkahelyteremtést célozza meg. De a tudásra, a K+F-re épülő fejlesztések általában kevesebb új munkahelyet hoznak létre, mint az élőmunka-intenzív fejlesztések, sőt gyakran elavult technológiákat, meglévő üzemeket váltanak ki a periférikus területeken, így összességében a foglalkoztatásra gyakorolt hatása akár negatív is lehet. Gyakori, hogy a pólusban megvalósuló új, korszerű fejlesztés az alacsonyabb szinten működő hagyományos technológiájú vállalat megszűnését eredményezi, pedig alacsonyabb hierarchikus szinten a kevésbé korszerű, munkaintenzívebb technológiák alkalmazása is elfogadható lenne, különösen, ha az a regionális piacot szolgálja ki.

Ma már a gazdasági folyamatokat egyszerre több hatás alakítja, és a fejlesztéspolitikát is több elmélet együttesére érdemes alapozni. A termelési specializációt, a területi koncentrációt, a gazdasági tevékenységek térbeli agglomerálódását, a területi klaszteresedést alapvetően az alábbi tényezőcsoportok mozgatják:

1. A vállalatok területi koncentrációjával (azonos telephelyválasztással), az agglomerálódással javul a termelés külső gazdaságossága (pozitív externáliák), javul a versenyképesség, melynek vállalaton belüli és nemzetgazdasági (mikro- és makrogazdasági) előnyei is vannak (lásd Marshall 1890/1920; Myrdal 1957; Hirschman 1958; Lengyel – Rechnitzer 2004 stb.).
2. A vállalatok növekedésével és a specializációval nő a termelési volumen, és a növekvő mérethozadék révén javul a belső gazdaságosság (lásd pl. Krugman 2003 és általában az új gazdaságföldrajz eredményeit).
3. A már kialakult status quo-ból eredő helyzeti előny, az elért nagyságrend, a már meglévő kapacitások miatt versenyelőnyben vannak a már meglévő központok (Florida 2008; Barabási 2003 stb.).

A pólusstratégiák megtervezésének és megvalósításának gyakori *problémái*:

- A befogadó tér és a fejlesztési elképzelés összehangolatlansága (pl. számos buktatóval járhat rurális területre korszerű nagy ipari beruházást tervezni);
- A növekedés intraregionális és interregionális közvetítése nem megoldott;
- Szelekció nélkül minden gazdasági tevékenységet támogattak (nem megfelelő gazdasági tevékenység támogatása nem hozta a kívánt eredményt);
- Koncentráció hiánya (túl sok pólusban túl sok tevékenységet támogattak), nincs meg a kritikus tömeg;
- Végrehajthatatlanság (az anyagi és egyéb feltételek nem álltak rendelkezésre);
- Irrealitás (nem elemezték megfelelően a hatásokat);

- A belső logika nem volt megfelelő (pl. inkonzisztens célrendszer);
- A stratégia nem adaptálódott a helyi körülményekhez, és megvalósításának magas volt a kockázata;
- Időtényező tisztázatlansága (mikor és meddig jelentkeznek a hatások);
- Politikai konfliktust teremtett (pl. a tradicionális és az új központok között, ki kapja a támogatást, a város és a környezete között).

Növekedési pólus vagy/és centrum?

Az alcímben felvetett kérdés arra utal, hogy e csokorba tartozó fejlesztéspolitikák inkább hagyományos gazdaságfejlesztési beavatkozást jelentenek a gazdasági térben (ami mellesleg valahol a földrajzi térben valósul meg), vagy alapvetően egy terület (városkörzet, régió) gazdaságának a fejlesztése, ami hozzájárul a nemzetgazdaság fejlődéséhez. Egyed (2013) a francia póluspolitika kapcsán tanulmánya címében úgy tette fel a kérdést, hogy „Területfejlesztés vagy iparpolitika?”. A növekedési pólust mint lokalizációt felfoghatjuk egy olyan laboratóriumnak (inkubátornak), ahol gazdaságfejlesztési kísérlet zajlik.

Az irodalom némi különbséget tesz a növekedési pólusok és centrumok és az ezekre épülő politikák között, de a lényegét tekintve a kettő ugyanazt jelenti, és hasonló állami beavatkozásokon keresztül történik a megvalósításuk. A különbség elsősorban abban van, hogy míg az első inkább ágazati megközelítésű és elsődleges célja a gazdaság fejlesztése, addig a második inkább területpolitikai indíttatású. Hasonló a különbség, mint az iparági és a területi klaszterek esetében. A centrumok megválasztásánál fontos azok egymáshoz viszonyított pozíciója, a gazdasági és a földrajzi térben való elhelyezkedésük.

Perroux (1955) eredetileg inkább az iparági vertikális láncok összekapcsolódására, agglomerációjára tette a hangsúlyt: a növekedési pólus *egymással kapcsolatban álló iparvállalatok területi agglomerációja*. Később került át a hangsúly a területi megközelítésre, és vált a területi gazdasági tervezés eszközévé.

A növekedési pólusprogramok elsődlegesen ágazati megközelítésűek, általában egy termékre vagy vertikális ipari láncra épülnek (pl. Airbus típusú nagy projektek, autói ipari klaszter). Elsődleges kérdés a megfelelő gazdasági potenciál, és annak a fejlesztése. A hol kérdés a megfelelő adottságok megléte, a területfejlesztési szempontok másodlagosak. Természetesen több ilyen ágazati fejlesztés is eredményezhet egy multipoláris (többpólusú) területi rendszert, de akár tovább is erősítheti a területi különbségeket. A növekedési centrumok fejlesztése alapvetően területpolitikai megközelítésű beavatkozás. Policentrikus, többközpontú térstruktúrát kívánnak létrehozni, ami a kevésbé fejlett városi térségek gazdaságfejlesztését jelenti. Tehát ebben az esetben elsődleges a megfelelő helyek kijelölése, és azt követően a helyi adottságokra alapozott fejlesztések.

Policentrikus és multipoláris fejlesztés

E fejlesztéspolitikai és területpolitikai irányelv alapja, hogy a többközpontú, a többpólusú térstruktúra hatékonyabb, méltányosabb és fenntarthatóbb, mint a monocentrikus. A kiegyenlítettebb térstruktúra, a szubszidiaritás elvét követő decentralizáció segítségével alakítható ki. A dinamikus központokra támaszkodva be kell vonni a perifériákat a fejlődésbe. Az ország szempontjából a több centrumra alapozott (policentrikus) fejlesztés, a monocentrikus térstruktúra elkerülése jelentős előnyökkel jár. Az ipari koncentráció ellensúlyozására koncentrált decentralizációt kell végrehajtani. A koncentrált decentralizáció gyakorlata, miszerint a központokat (pólusokat) a hatékonysági, méretgazdaságossági kritériumokat is figyelembe véve fejlesztik, ki kell egészíteni az elérhetőség és a hozzáférés méltányos biztosításával.

A multipoláris elnevezés hasonló fejlesztést jelent, de ki akarja küszöbölni a „centrikus” megnevezést, és inkább a hálózatosodást preferálja.

Magyar előzmények

Egy lehetséges új magyar pólusprogramnak jelentős magyar előzményei is vannak, amelyek számos tanulsággal szolgálhatnak. Figyelemre méltó, hogy az eltérő politikai berendezkedéstől függetlenül a magyar gyakorlat követte a nemzetközi trendeket. Ez megcsillantja annak esélyét, hogy a növekedési pólusstratégia, mint fejlesztési eszköz valóban alkalmazható különféle fejlettségű és politikai berendezkedésű országokban.

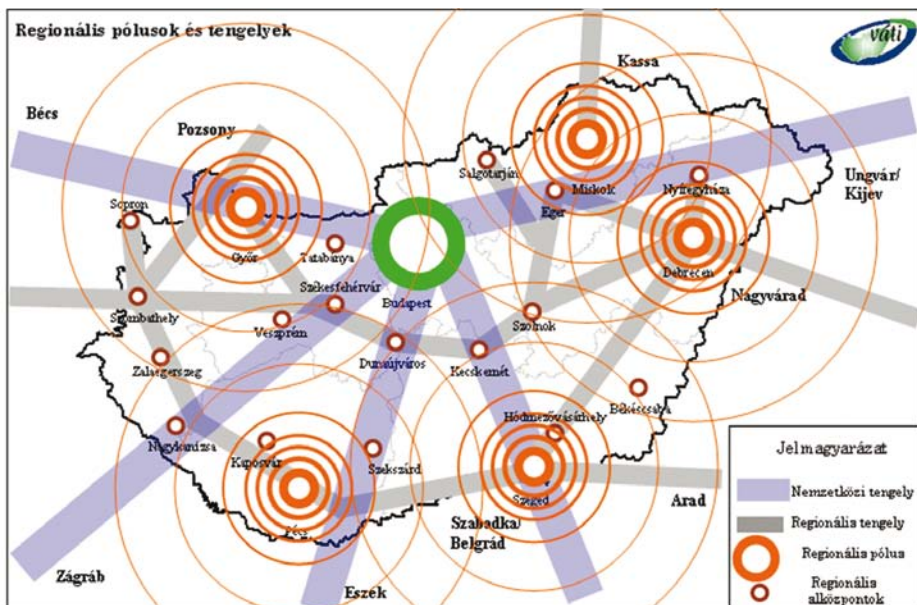
Az 1950-es években megvalósuló szocialista iparosítást *proto iparági növekedési pólus* stratégiának is tekinthetjük, amely átrajzolta a gazdaság szerkezetét és a településhálózatot is. Az iparfejlesztési alkalmasság alapján kijelölték a fejlesztendő ágazatokat és településeket, amelyeket központi beruházásként meg is valósítottak. Az ipari komplexumokban dolgozók elhelyezése és ellátása jelentős településfejlesztéssel is járt. Ennek következtében jelentősebb iparvárosok és körzetek jöttek létre (Komló – szénbányászat, Ajka – timföldgyártás, Kazincbarcika – vegyipar, Dunaújváros – vaskohászat és acélipar stb.). A rurális népesség jelentős része ezekbe az új központokba költözött, illetve munkavállalás céljából oda ingázott. Tehát az ötvenes évek voluntarista szocialista iparosítása – a politikai szándéktól eltekintve – eszközeiben és eredményeiben hasonlatos azokhoz a növekedési pólusstratégiákhoz, amelyek abban az időben szerte a világban megvalósultak.

Az 1960-as években több országban (pl. Franciaország, Ausztrália) a főváros, illetve a kevés számú nagyváros ellensúlyozására úgynevezett „ellenpólusokat” jelöltek ki és azokat fejlesztették. Ennek mintájára Magyarországon is megcélzották a főváros túlsúlyának mérséklését és a legjelentősebb vidéki centrumok megerősítését. A gyakorlatban ez a politika elbukott, mert Budapestnek nem volt érdeke, hogy az öt nagyváros valódi vetélytárs lehessen. A többi megyeszékhely sem támogatta ezt a törekvést, a kimaradók erősen lobbiztak egy „kiegyenlítettebb fejlesztés” mellett. *Minden megyei jogú város hasonló jupon és elvek alapján való fejlesztése egy lefelé nivellálás irányába hatott.*

Az 1971-es Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció már egy országos központ-hálózat kialakítását célozta meg. Három szinten is az adott szintnek megfelelő nagyságú fejlesztési (növekedési) központokat jelöltek ki, és oda kívánták koncentrálni a gazdasági és közszolgáltatási fejlesztéseket. A fővárossal együtt a négy településhálózati szint és a központok megkívánt mérete teljes mértékben megfelelt a nemzetközi trendeknek (vö. Parr 1999b, 1257.). A gyakorlatban a tudatos gazdaságfejlesztés kevésbé érvényesült, inkább csak a közszolgáltatások koncentrált fejlesztése valósult meg az OTK (1971) alapján. A francia decentralizációs prémiumhoz hasonlóan támogatást kaptak azok a fővárosi iparvállalatok, amelyek vidékre települtek. Ez nem jelentette a gazdaság decentralizációját, mert főleg a környezetszennyező, elavult technológiával rendelkező telephelyek költöztek vidékre, és e folyamat továbbra is biztosította a főváros előnyét.

A növekedési pólusok regionális pólusok címen explicit módon újra megjelentek a 2005-ben elfogadott Országos Területfejlesztési Koncepcióban és az ezzel párhuzamosan tervezett Nemzeti Fejlesztési Terv előkészítő munkálataiban (1. ábra).

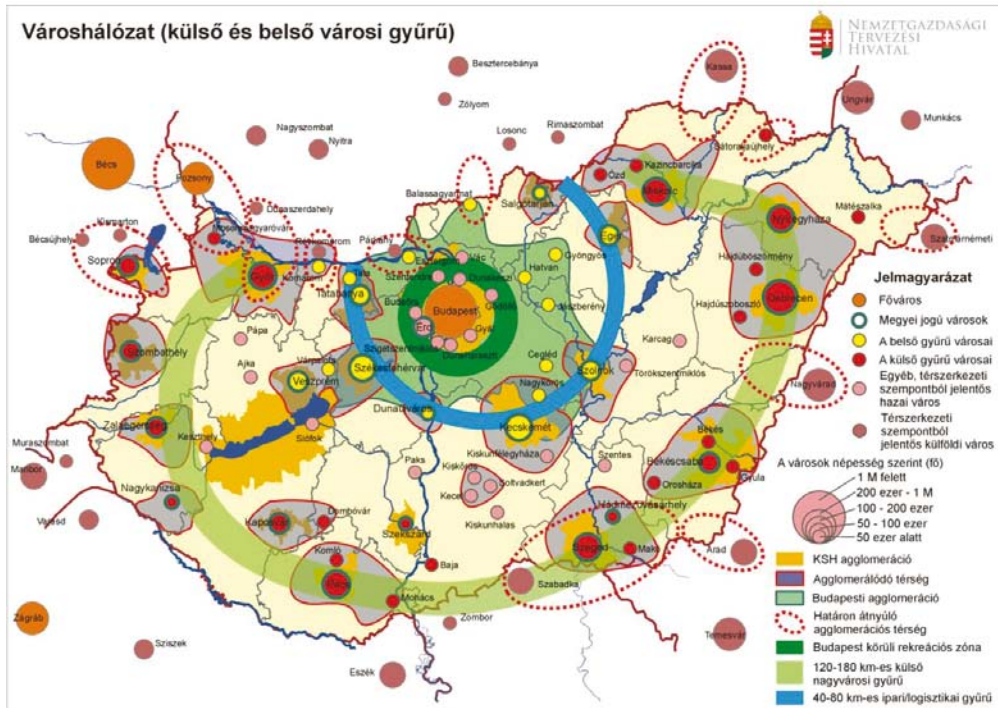
1. ábra: Regionális pólusok és tengelyek



Forrás: OTK 2005.

Az újra meghirdetett pólusprogram kezdetben az öt nagyváros bevonásával készült, majd „csatlakozott” a főváros és a későbbiek során több „kisebb pólus” is nevesítésre került. Mint nevesített komplex program nem került bele az Új Magyarország Fejlesztési Tervbe, csak azok a programok valósulhattak meg belőle, amelyeket az egyes operatív programokban (GOP, TIOP, TÁMOP, ROP) el tudtak fogadtatni. Az „Akkreditált Innovációs Klaszter” pályázat is e célt szolgálta.

2. ábra: Városhálózat (külső és belső városi gyűrű)



Forrás: NFT 2030.

A jelenlegi tervdokumentumokban a pólusprogram nem szerepel mint kiemelt stratégia. A Nemzeti Fejlesztés 2030 dokumentum – kis túlzással – egy Budapest régióban gondolkodik, amelynek van egy belső és egy külső városgyűrűje (2. ábra).

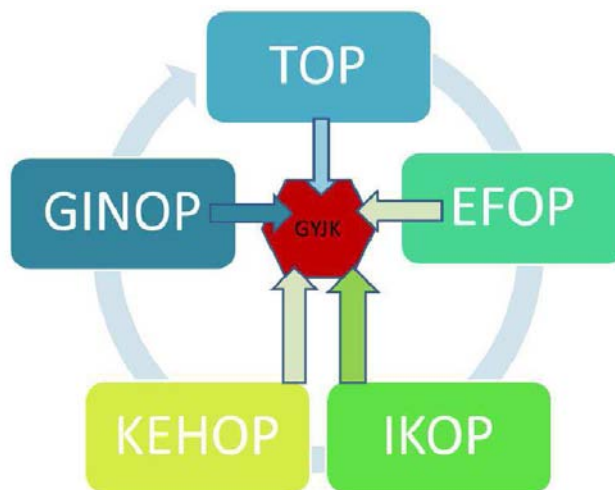
Egy kvázi pólusprogram és benne a Győri Járműipari Körzet (GYJK) megvalósítására a Partnerségi Megállapodás és annak operatív programjai keretében kerülhet sor. A részletes program tervezésénél figyelembe kell venni a megváltozott kereteket, a determináló tényezőket. 2014-től a regionális (strukturális és kohéziós) politikának nincs saját célrendszere, hanem a közös uniós célokból (EU, 2020) vannak levezetve a tematikus célkitűzések. A Közösségi Stratégiai Keret (KSK) kiemelt tematikus céljai között szerepel a kutatás, a technológiai fejlesztés és innováció erősítése; az információs és kommunikációs technológiák hozzáférhetőségének, használatának és minőségének javítása; és általában a KKV-k támogatása. Ezek mind kedveznek egy iparfejlesztésre alapozott pólusprogramnak. Azonban a célok között nem szerepel egyetlen klasszikus területi cél sem. Ezt némi képp orvosolja, hogy a (nagy) városok kiemelt szerepet kapnak a célok teljesítésében, így nevesíteni lehet a pólusokat. A GYJK-stratégia tervezésénél figyelembe kell venni, hogy:

- Integrált beruházási stratégiákra alapozott fejlesztések támogathatóak, amelyek fokozottan *stratégiai és átfogó* megközelítéssel készülnek (ERFA szabályozás 7. cikke, 1. bek.).
- Lehetőség van a több alpból történő finanszírozásra (3. ábra), ami lehetővé teszi, hogy a fizikai beruházások és a humán fejlesztések egy programban szerepelhessenek.
- Új eszközei vannak az integrált intézkedéseknek (ITI, CLLD).
- A tagállamoknak meg kell nevezniük azokat a városokat, ahol az integrált fenntartható városfejlesztés támogatást kap a kohéziós politikától, így Győrnek név szerint szerepelnie kell a megnevezett városok között.

Nem elég jó stratégiai tervet készíteni, új stratégiai irányítást (menedzsmentet) kell kialakítani, amely illeszkedik az „új kormányzás” feltételrendszeréhez. A tág értelemben vett korszerű tervezés, amely magába integrálja a tervek végrehajtásának az irányítását, ellenőrzését is, megfelel a korszerű programozás követelményeinek. Tisztázandó kérdés, hogy ki lesz a GYJK-program gazdája, lebonyolítója. A 1181/2013. (IV. 5.) Korm. határozat lehetőséget biztosít arra, hogy Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata legyen a GYJK fejlesztési csomag (stratégia) gazdája, kedvezményezettként végrehajtsa a projektet.

A GYJK-programnak meg kell felelnie a „place based” szemléletnek, azaz helyi bázisú fejlesztésnek kell lennie. (Ezzel kiküszöbölhető lesz a növekedési pólusstratégiák korábban tapasztalt egyik hiányossága.) E fejlesztések új eszközei az integrált területi beruházások (ITI) és a helyi közösségek által vezérelt fejlesztések (CLLD). Az ITI-k többségében olyan városi projektcsomagok lesznek, amelyek esetében több évre előre megszületik a döntés, és a végrehajtás decentralizáltan történhet. El kell érni, hogy a GYJK-program ilyen program lehessen. Többek között ennek előnye, hogy lehetőség lesz a tárgyalásos projektkiválasztásra, előre ismert és decentralizált a támogatás.

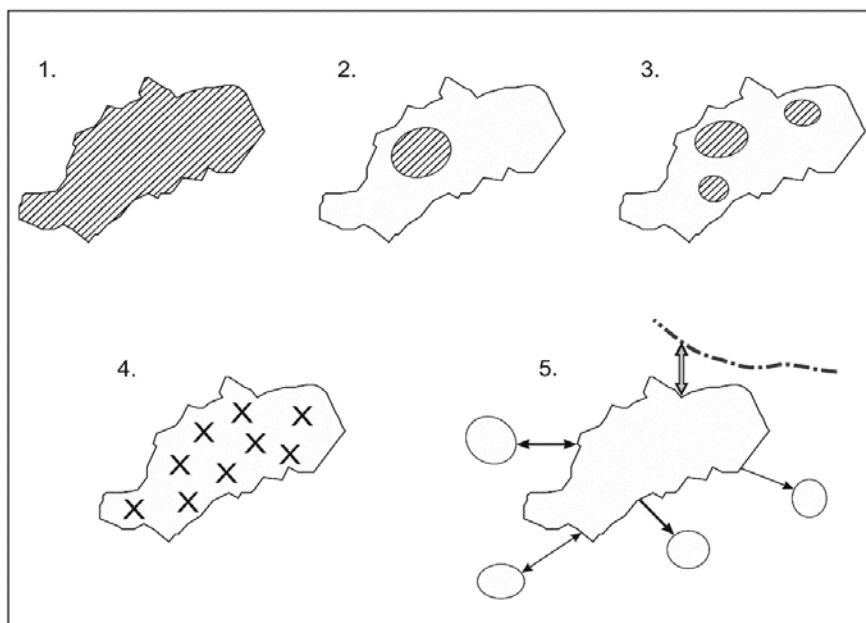
3. ábra. A GYJK-program és az operatív programok viszonya



Forrás: Szerző szerkesztése.

A megyei önkormányzat által irányított CLLD-programok is különböző mértékben érinthetik Győrt és térségét (4. ábra), amelybe bekerülhetnek GYJK programok is.

4. ábra. A különböző típusú programok lehetséges területi hatóköre



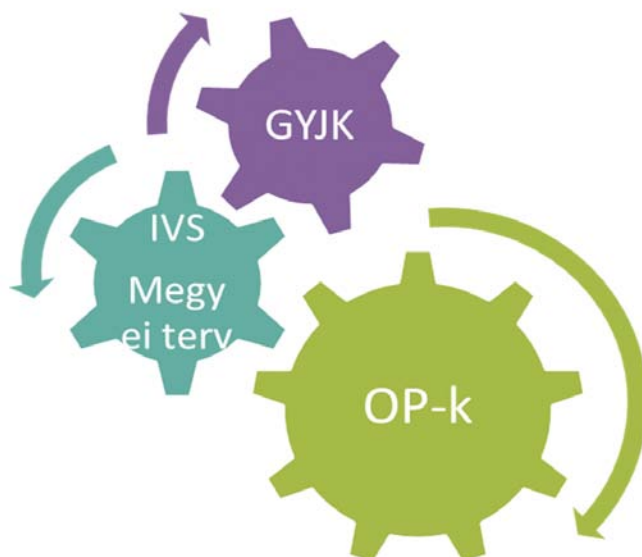
Forrás: Szerző szerkesztése.

A GYJK esetében még figyelembe veendő lehetőségek:

- Innovatív városfejlesztési tevékenységek (ERFA 0,2%-a pályázati úton lesz elosztva);
- Európai területi együttműködések (ETE) keretében:
 - a versenyképesség és a foglalkoztatás növelése a határon átnyúló együttműködéssel;
 - a határ menti területi integráció elősegítése, a környezeti, közlekedési, vízügyi, energetikai hálózati kapcsolatok erősítésével;
 - transznacionális programok esetében: az Európai Unió Duna Régió Stratégiája a Duna makroregionális stratégia.

Győr iparfejlesztés szempontjából az ország – Budapest után – második legalkalmasabb települése (Lásd: Magyar Növekedési Terv), így feltétlenül a legmagasabb szintű növekedési pólusok közé tartozhat. Az NFT 2030-ban (OFTK) a külső városgyűrű nevesített kiemelt várostérsége, nemzeti és perspektivikusan nemzetközi jelentőségű nagyvárosi térség. Győr-Moson-Sopron megye kulcstelepülése, elsődleges fejlesztési területe. Fontos, hogy a GYJK programcsomag az Integrált Városfejlesztési Stratégiával (IVS) és a megyei fejlesztési tervvel összehangolva készüljön, és azokban megjelenjenek az egyes projektek (5. ábra).

5. ábra. A különböző tervek együttműködése



Forrás: Szerző szerkesztése.

Összegzés: tervszerű szelekció és koncentráció

A policentrikus vagy multipoláris fejlesztési stratégia keretében Magyarországon megvalósítható egy új pólusprogram. A területi problémák pontos diagnózisa alapján reális célokat kell megfogalmazni, azokat politikailag el kell fogadtatni és a megvalósítás eszközrendszerét biztosítani szükséges. Össze kell hangolni a gazdasági és a térszerkezetet. A településhierarchia különböző szintjein különböző léptékű/jellegű pólusprogramot lehet végrehajtani. Minden szinten követni kell a koncentráció elvét: kevés pólust és azokban korlátozott számú gazdasági tevékenységet kell kijelölni és támogatni. A kijelölt pólusokban koncentráltan kell jelen lenni az infrastruktúrának és a termelő tőkének. Csak olyan gazdasági tevékenységeket szabad támogatni, amelyek hosszú távon versenyképesek lehetnek, és amelyekre piaci alapon helyben és a régióban ráépülhetnek szolgáltatások, beszállítók. Mivel minden hely, minden kijelölt pólus különböző (sajátos), ezért nincs univerzálisan alkalmazható stratégia, hanem a helyiek bevonásával minden időben az adott területre szabottat kell kialakítani. Állam/önkormányzat, gazdaság és a kutatóoktatás a három fő szereplő. A kijelölt pólusokon kívül is lehet akár jelentős növekedés, fejlesztés, de a közkiadásokat a kijelölt pólusokra kell koncentrálni. Ez országos szinten decentralizációt jelent, de regionális szinten koncentrációhoz vezethet. Biztosítani kell a pólusokba koncentrált beruházásokhoz való hozzáférést a régiókból, illetve az előnyökből való széles körű részesedést. A pólusprogram megkívánja az ágazati és a területi, a városi, a megyei és az országos tervezés integrálását.

Iparági körzetek: a szervezett gazdaság egységei

LUX GÁBOR

KULCSSZAVAK: ipar, iparági körzetek, globalizáció, versenyképesség, evolúciós gazdaságföldrajz, centrum-periféria

ABSZTRAKT: A tanulmány célja az iparági körzetek értelmezésében és közpolitikai alkalmazásában végbemenő evolúció bemutatása, a körzetek fogalmának differenciált értékelése. A szerző álláspontja szerint az iparági körzetek 1980-as, 1990-es években végbement reneszánszát a globális verseny erősödő nyomása váltotta ki, amelyben a tér kitüntetett pontjai minőségi feljebb lépéssel és erős szerveződéssel törekedtek versenyképességük és társadalmi vívmányaik megőrzésére. A szakirodalomban a figyelem egyre inkább a kölcsönös függőségi viszonyok által uralt tér ideája és a körzetek térszervező szerepe felé fordul; a körzeteket és intézményrendszerüket így nem csak versenyképességi csomópontokként, hanem a dinamikus alkalmazkodás egységeiként, a szerkezetváltási folyamatok katalizátoraként értelmezhetjük. A körzetszerveződés folyamata azonban több lehetséges végkimenetel felé mutat: a folytatódó globalizáció több esetben korábban erős körzetek felbomlását vagy „bekebelezését” eredményezte, míg máshol a belső szervezeti konszolidáció bizonyult tartós következménynek. Ez a változatosság kihat az iparági körzetek fejlesztéspolitikai alkalmazhatóságára is. A piac- vagy policy-vezérelt körzetek a perifériákon is kialakulhatnak (kialakíthatók), de minduntalan szembe kell nézniük a „ritkás” tér, a gyenge intézmények és a külső függőség egymással összefüggő problémáival.

Bevezetés

Az iparági körzetek a gazdasági tér koncentrációs jelenségei közé sorolhatók; vállalkozások térben beágyazott hálózatait jelentik, amelyek a minőségi termelés és a gazdasági-társadalmi integráció magas szintjét valósítják meg. Az iparági körzetek közé sorolható Európa és Észak-Amerika több kiemelkedően versenyképes térsége; de nem csak elemzések tárgyaként, hanem fejlesztéspolitikai receptként, meghatározó nemzetközi szervezetek által ajánlott példaként is találkozunk velük.

Becattini (2000) összefoglaló definíciója egyszerre von párhuzamot és tesz különbséget az iparági körzetek és a területi klaszterek között. Mindketten vállalatok (elsősorban KKV-k) egy lehatárolt térben összpontosuló, ebbe a térbe ágyazódó területi koncentrációi, amelyek egy fő termelési tevékenységhez kapcsolódó javakat és szolgáltatásokat állítanak elő, egyben pedig egy bizonyos hely vagy helyek hálózatába ágyazódva működnek. A különbség leginkább hangsúly kérdése: a klaszterelméletek a termelő egységek dinamikus integrációjára, az iparági körzetek elméletei pedig a helyi társadalom és termelő szféra komplex integrációs keretére helyezik a hangsúlyt. A következtetések többnyire közösek, bár, mint *Becattini* rámutat, az ördög a részletekben lakik: akár olyan kulturális különbségek is megnyilvánulnak a két áramlatban, mint az együttműködést a versenyképesség eléréséhez vezető útként értelmező amerikai, és a konszenzusra törekvő, az együttműködést önmagában való értéknek tartó olasz megközelítés eltérő hangsúlyai.

Az iparági körzetek modern hazai szakirodalmá az 1990-es évek végétől datálható.¹ Működésüket bemutató, több esettanulmánnyal illusztráló és fejlesztéspolitikai tanulságokat levonó tanulmányt közölt *Dusek* (1999); a lokális extern hatások és a térbeli koncentráció jelenségei között vizsgálta őket *Lengyel és Mozsár* (2002), majd *Lengyel és Rechnitzer* (2004). Jelenleg legteljesebb tárgyalásukra *Lengyel* (2010) vállalkozott: monográfiájában a körzetek működési elveit, formáit, és a tér működésükben játszott szerepét is részletesen ismerteti. Ennek az írásnak nem célja, hogy elődei állításait részletesen megismételje: ezt csak olyan mértékben teszi, amennyire ez saját mondanivalójának értelmezéséhez szükséges. Miről szól hát a tanulmány? Elsőként arról, hogy a globális gazdasági környezet átalakulása és kényszerei hogyan vezettek az új iparági körzetek felértékelődéséhez, és milyen működési logika jellemzi őket hagyományos formáikban és a tudásalapú gazdaságban. Másodsor két praktikus kérdéstről: arról, hogy a modern gazdasági térben életképesek maradhatnak-e a közelmúltban még sikeres körzetformációk, vagy gyökeresen át kell alakulniuk; és arról, hogy követhető fejlesztési receptet kínálnak-e az iparági körzetek a periférikus országok régiói, városi térségei számára. Végül a tanulmány azt a kérdést vizsgálja, hogy milyen tanulságokkal szolgál az iparági körzetek modellje a poszt szocialista országok számára – akár értelmezési keret, akár fejlesztéspolitikai eszköz formájában.

1 Korábban pl. *Benko* (1992) új ipari terekről szóló cikke közölt rájuk vonatkozó megállapításokat; ez a munka azonban fordítás. Címe ellenére nem sorolható az iparági körzetek irodalmába *Szalavetz* (2001) valójában a klaszterekről szóló folyóiratcikke.

Az iparági körzetek jelentősége a modern gazdasági térben

Az ezredforduló évtizedeiben a gazdasági és társadalmi folyamatok egyre inkább olyan terekben zajlanak, amelyekben a közlekedés és az infokommunikációs technológiák fejlődése, a dereguláció, valamint a határok átjárhatóságának növekedése hatására a tőke, a tudás és részben a munkaerő is egyre szabadabban áramlik. A tér formálásában a külföldi működőtőke (KMT) vezető szerepet játszik; sőt, ahogy *Rechnitzer* (2008) figyelmeztet rá, a globalizáció regionális hatásait implicit módon elsősorban a KMT áramlásaival azonosítják, még akkor is, ha ez a kép csak a komplex valóság egy szeletét ábrázolja. Az új térszerződés léptékváltással is jár. Miközben leértékeli a perifériákat (Faragó 2010), jelentős többletelőnyökhöz juttatja a globális hálózatok kiemelt csomópontjait, az irányító és közvetítő funkciókat is ellátó, a posztfordista gazdaság magas szegmenseiben uralkodó szerepet kivívó globális városrégiókat (Sassen 1991, 2006; Taylor 1997; Derudder – Taylor – Witlox – Catalano 2003; Erdősi 2003a, 2003b; Gál – Sass 2009; Csomós 2013), és így globális léptékű területi differenciálódást eredményez.

Más területeken – így pl. az ipari tömegtermelésben – viszont homogenizál: a verseny tere rendkívüli mértékben kítágul, mivel a piacra lépés korlátai olyan alacsonyak, hogy azokon a periféria szereplői is sikerrel vehetnek részt, és tetemes költségelőnyekkel, hatalmas munkaerő-tartalékaikkal kiszoríthatják fejlettebb versenytársaikat. A kínálokzó lehetőségeket a feltörekvő országok nagyvállalatain kívül különösen a transznacionális vállalatok tudják hatékonyan kihasználni, szabadon válogatva a glóbusz megannyi lehetséges befektetési környezeté között, és általuk célszerűnek látott módon összeállítva a telephelyek és a különböző tényezőintenzitású, hozzáadott értékű, illetve tudástartalmú tevékenységek keverékét. Ez a perspektíva csak felülnézetből kínálkozik: aki „nem nő elég magasra”, nem képes élni vele.

A termelést globális léptékben átformáló folyamat bizonyos értelemben kiegyenlítődéssel jár: de az egyensúlyi pont még közép-európai szemmel is riasztóan alacsonyan van, és még nagyobb fenyegetést jelent a fejlett országok gazdasági, társadalmi egyensúlya számára, ahol a széles körű automatizáció is a munkaerő-költségek csökkentésének lehetőségét kínálja. A jelenség hozzájárult korábban meghatározó szerepet játszó, de sikertelenül alkalmazkodó ipari térségek leépüléséhez (Lux 2009); megjelenik a korábban költségelőnyökkel (is) felzárkózó dél-európai országok jelenlegi problémáiban; az angolszász szakirodalomban és közbeszédben pedig, bár gyökerei több évtizedesek, az elmúlt években vált különösen feszítő kérdéssé az „eltűnő közép” dilemmája.

Számos tanulmány vizsgálta a közepes képzettségű, elsősorban ipari munkahelyek eltűnésének okait és következményeit. *Goos és Manning* (2007) bebizonyította, hogy az iparági szintű offshoring munkaerőpiaci polarizációt eredményez, szívóhatásának pedig legjobban a nem rutin típusú tevékenységek képesek ellenállni. Ezek a tevékenységek főként az alacsonyan vagy a nagyon magasan képzettek által betöltött munkaerő körében található meg, de az offshoringgal járó bérnövekedésből az utóbbiak jóval nagyobb mértékben részesülnek. Ezeket a megállapításokat *Oldenski* (2012) is alátámasztotta,

hangsúlyozva, hogy az egyes tevékenységek „offshoreizálhatósága” messzemenően befolyásolja egy állam komparatív előnyeit. *Acemoglu és Autor (2010)* az alacsony képzettségű munkavállalók, különösen férfiak körében tapasztalható súlyos reálbér-csökkenésre hívta fel a figyelmet. Ez a változás ellentmond a technológia tényező-kiegészítőként (*factor-augmenting*) feltételezett szerepének, és bizonyos területeken inkább a helyettesítő hatások uralma felé mutat: a drágább hazai munkát olcsóbb külföldi alternatívákkal vagy azt közvetlenül helyettesítő gépesítéssel váltják ki, és mivel ez a változás rendszerszintű, már nem ellensúlyozzák a más iparágakban létrejövő új álláshelyek. Egy teljes képességi csoport válik nélkülözhetővé, méghozzá mind a kék, mind a fehér galléros munkakörökben, mert tudásuk könnyen kodifikálható és helyettesíthető. A Kansas City FED kutatói, *Tüzemen és Willis (2013)* számításai szerint a közepesen képzettek munkaerőpiaci aránya 1983 és 2012 között 59%-ról 45%-ra zsugorodott az USA-ban, ez azonban a feldolgozóipari foglalkoztatás megfelelődéssel, 22%-ról 11%-ra csökkenésével járt együtt, és a recessziós időszakok legnagyobb vesztese mindig az ipar volt. A munkavállalók körében eltérő reakciók tapasztalhatók a változásokra: a nők nagyobb arányban vettek részt továbbképzésben, míg a férfiak között nagyjából azonos volt az alacsony és magas képzettséget igénylő állások felé történő orientáció. Fenyegető jelenség, hogy a fiatal munkavállalók egyre nagyobb hányada csak alacsony képesítést igénylő állásokban volt képes érvényesülni, képtelen volt belépni a munkaerőpiac értékesebb szegmenseibe.

A fenti változások tartósan érvényesülnek az elmúlt évtizedek gazdasági környezetében, mivel egy nagyobb léptékű szerkezeti átalakulás következményei. Lényegében a fordista – posztfordista/posztindusztriális átmenet folytatódik – bár az utóbbi két kifejezés nem valami szerencsés, mivel a „posztfordista” világgazdaságban számtalan régióban folyik neofordista termelés (Lengyel 2010), a „posztindusztriális” világ gazdaságának és társadalmának pedig változatlanul integráns része az ipar, még ha megváltozott formákban és szerepkörökben is (Közép-Európára lásd Lux 2010).

A változásokra iparági szinten csak alkalmazkodással lehet sikeresen válaszolni, és ez különösen igaz azokra a kis- és középvállalatokra, amelyek szervezeti adottságaikból adódóan nem képesek vagy nem kívánják tevékenységeik egy részének kiszervezésével több-telephelyűvé alakítani üzleti modelljüket, vagy termelési és bérköltségeik leszorításával állni a sarat. A legnagyobb sikerrel kecsegtető alkalmazkodási út a feljebb lépés (*upgrading*), vagyis a magasabb hozzáadott értékű tevékenységek felé történő elmozdulás; globálisan szerveződő értékláncokon belül az értékesebb szegmensekre, tevékenységekre történő szakosodás (Szalavetz 2012). A feljebb lépés és a benne rejlő innovatív teljesítmény nem teljesen azonos a technológiai innovációval, mivel annak eredményei a tömegtermelésben is jelen vannak; de mind a technológiai, mind az innovációvezérelt növekedésben egyre növekvő súlyú nem technológiai innováció jelenik meg. Ez az innovációs képesség pedig hagyományos ágazatok, egyszersmind elmaradott térségek számára is elérhető lehet (Szalavetz 2011; Benneworth 2004; Gál – Ptaček 2011).

Az iparági alkalmazkodás különböző formái térbeli következményekkel is járnak; voltaképpen olyan térformációkról beszélünk, amelyek elősegítik a vállalatok versenyben való helytállását, vagy valamilyen védelmet biztosítanak számukra a piaci nyomással szemben. Az új versenyfeltételek között a korábban stabil területi pozíciók megrendülnek,

a globális központokon kívüli tér „csúszóssá” válik, hiszen szinte bármelyik vállalat áttelepíthető, és bármelyik piac megtámadható. Markusen (1996) e megállapítása több mint másfél évtizedes, de jelentősége azóta csak növekedett. Az iparági körzetek a „csúszós” tér „ragadós” helyei – vagyis olyan lazább vagy sűrűbb hálózatok, amelyek képesek megtartani és lehorgonyozni az ipari kapacitásokat, és rugalmas specializáció révén olyan versenystratégiákat képesek követni, amelyek magas bérszínvonal, társadalmi kohézió és életminőség mellett is életképesek az új világrendben (Zeitlin 2008), a kis- és középvállalatok (KKV-k) számára pedig a közös erőből fakadó védelmet kínálnak a külső versennyel szemben.

Az iparági körzetek alapmodelljét Észak-Olaszországban találták meg (Horváth 1998); más térségekben pedig a klaszterszervezés a fejlesztési stratégiák egyik alapreceptjévé, a feljebb lépés egyik lehetséges formájává vált. Az iparági körzetek által behálózott régiók a világvárosok által uralt, polarizálódó térben a ritkább népsűrűségű régiók, kisebb városi térségek számára is elérhető fejlesztési alternatívát kínálnak. A klaszterépítéssel, innovációs rendszerek és innovatív miliók kialakításával erősen összefüggő iparági körzet koncepció nem csak a főáramú fejlesztéspolitikai paradigma eszköztárának részévé, hanem mindenre jó csodaszerré is vált: az eredetitől erősen elütő fejlettségi szintű, intézményi és kulturális hagyományú térségekben is alkalmazzák néha több, néha kevesebb sikerrel.

Az iparági körzetek hagyományos működési logikája

Mint a fejlesztéspolitikai főáramlat többi koncepcionális kerete és eszköze, az iparági körzetek működése is az erőforrás-koncentrációból fakadó előnyök kiaknázásából fakad. Ez a koncentráció térben valósul meg; a globális versenyben felértékelődnek egyes kitüntetett terek, és a *globális-lokális paradoxon*ként ismert jelenség által a helyben beágyazott tartós versenyelőnyök leőhelyeivé válnak (Lengyel – Rechnitzer 2004). A koncentrált fejlesztés paradigmája a gazdasági szereplőket egyszerre tekinti versengő és együttműködő egységeknek, az általuk befolyásolt gazdasági teret pedig gazdasági és társadalmi kapcsolatok összefüggő hálózatának. Ez a közös gondolat, eltérő hangsúlyokkal ugyan, de a modern területfejlesztés több megközelítésében is központi szerepet kapott.

Az iparági körzetek erőforráskoncentrációra és hálózatképződésre alapozó logikája jelentős tradíciókra néz vissza, mivel a neoklasszikus közgazdaságtan szemléletét képviselő telephelyelméletében már Alfred Marshall kapcsolatot állított fel az ipari- és városfejlődés között, és ezt a pozitív gazdasági externáliákhoz kötötte. A hasonló profilú vállalatokat három fő motiváció mozgatja, amikor egymás környezetébe települnek: az iparág számára szükséges speciális képességeket birtokló munkaerő és az iparág számára szükséges inputok piacának elérhetősége, valamint az információk és tudás áramlása az

egyed vállalatok között (Krugman 1991).² A közösen élvezett előnyök a vállalatok közötti kapcsolatok sűrűbbé válását (agglomerálódását) eredményezik, és ez a sűrűsödés hoz létre térben lehatárolható körzeteket. Az előnyök kiterjedése azonban nem korlátlan: csak egy adott területi körön belül, a gazdasági koncentrációk környezetében érhetőek el; a szállítási és kommunikációs költségek olyan szakadékokat hoznak létre, amelyek a távolság függvényében behatárolják a termelési tényezők megszerzésében élvezett előnyöket (Gordon – McCann 2000). A rendszerszerűen működő területi egység kiterjedése marshalli értelmezésben napi ingázási körzet, míg más elméletek eltérő funkcionális kapcsolatokra építenek – a növekedési pólusok hagyományos elmélete pl. lokalizált, nagyvárosok körül kialakult iparági vertikumokra (Egyed 2013). Az agglomerálódás behatárolt terének kialakulásával egyfajta egyensúlyi rendszer alakul ki: a versenyképes gazdaság koncentrált és specializált, városokba települt gócai, és a közöttük húzóó, kevésbé koncentrált és másféle karakterű tér kettőssége alakul ki. Ez a kép jellemzi a Marshall által leírt „falak nélküli gyárat”, és az északolasz iparági körzeteket.

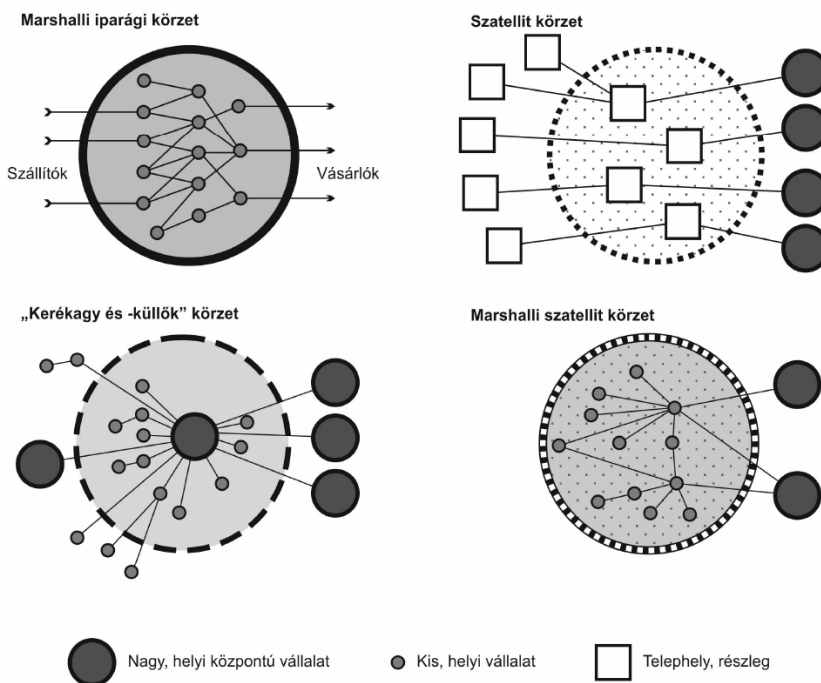
A körzetek alaptípusának leírására ebben a tanulmányban nem kívánok részletesen kitérni: Lengyel és Rechnitzer (2004) pontosan leírja a földrajzi koncentráció, a termelési hagyományok valamint a specializáció és munkamegosztás összefüggéseit, s az általuk megvalósuló dinamikus specializációt. Kiemelésre érdemesek a modern iparági körzetek főbb jellemzői (Lengyel – Rechnitzer, 2004. 165.):

- „Egy, főként kis- és közepes vállalkozásokból álló lokális körzet, térbeli koncentrációival és ágazati specializációival, amely nagymértékben rugalmas.
- Nagyjából homogén résztvevőkből álló, hasonló kulturális és társadalmi háttérű kapcsolati hálózat, közös és széles körben elfogadott magatartási normákkal, társadalmi beágyazódottsággal.
- Előre és vissza (hátra) irányuló, vertikális, illetve horizontális üzleti kapcsolatok, széles körű munkamegosztáson alapuló együttműködések összessége, amely a javak, szolgáltatások és információk piaci és nem piaci cseréjén egyaránt alapul.
- A lokális közösségi és privát intézményeknek a körzet gazdasági szereplőit fejlesztő hálózata.”

Az iparági körzet az extern hatások kedvező kihasználásának a tere: a marshalli mellett a hálózati externáliák is megjelennek bennük: a körzet hálózatában való résztvevők számának emelkedése a kör minden tagja számára megragadható többletelőnyök kialakulását eredményezheti.

2 Az externáliák szerepének értelmezését tovább bővítette Scitovsky (1954), rámutatva, hogy nem csak a termelési tényezők megosztása és az információáramlás, hanem közvetetten egyes vállalatok beruházásai is hozzájárulhatnak más, környezetükben működő vállalatok profitjának növekedéséhez, pl. új vásárlói csoportok megnyerése által.

1. ábra: Az iparági körzetek térbeli formái



Forrás: Lengyel 2010. 211.

Az eredetileg egyféle modellre leírt iparági körzet képe új körzetformációk azonosításával (különösen Markusen, 1996 nagy hatást kiváltó tanulmányával) differenciálódott; Lengyel (2010) így már a körzetek öt fő típusát írja le (1. ábra):

- A hagyományos (marshalli) iparági körzetek helyi KKV-k erős bizalmi kapcsolatain szerveződő, a helyi kormányzat által is támogatott hálózatain alapulnak.
- A „kérékagy- és küllők” iparági körzetekben egy vagy több helyi nagyvállalat központi, integráló szerepet tölt be; a helyi KKV-k elsősorban ezekhez a központi vállalatokhoz kapcsolódnak, vertikális integrációt valósítanak meg.
- A szatellit körzetekben a térségen kívüli központú nagyvállalatok telephelyei játszanak főszerepet; kapcsolataikban a külső relációk meghatározóak, a szatellit telephelyek döntéshozatali autonómiája és együttműködési tevékenysége csekély.
- A hibrid (marshalli szatellit) körzetet helyi, erősen együttműködő KKV-k alkotják, de ezek a vállalatok, bár közös fejlesztési tevékenység is kialakulhat közöttük, erős külső függésben élnek.
- Az állami alapítású körzetekben állami nagyvállalatok, ügynökségek, katonai bázisok, egyetemek vagy kutatóintézetek játszanak központi szerepet, s ezek működnek együtt bizonyos mértékben a helyi vállalkozásokkal.

Paniccia (2006) eltérő nevekkkel (kanonikus, diverzifikált/városi, szatellit, koncentrált/integrált és technológiai/tudományos körzet), de hasonló tipológiát használ, illetve megkülönböztet egy hatodik körzettípust is:

- A *kolokációs területek* KKV-bázisú, egymás mellé települt tőkeszegény vállalatokból álló ipari körzetek, amelyek bizonyos funkcióikat megosztva veszik igénybe, de nem mutatnak erős horizontális integrációt, és gyakran saját márkajelzés nélküli, generikus termékeket állítanak elő külső vevők, helyi vagy regionális piacok számára. Ez a forma Olaszország egyes régióiban (pl. Marche) működő korai ipari körzetek mellett jól leírja a feltörekvő (köztük posztszocialista) országok bizonyos ipari formációit, és átmeneti állapot lehet a marshalli vagy „kerékagy- és küllők” modell felé, de hosszabb ideig is fennmaradhat. Gyakran megszűnt „inkubátorcég” (pl. egy szocialista nagyvállalat) helyén, akár annak szervezetéből; máskor kézműves, iparos csoportokból alakulnak ki.

A továbbiakban az első, szerencsésebb hangzású és precízebb nevezéktan használom, de a tanulmány utolsó részében a posztszocialista országok kapcsán a kolokációs területek kategóriáját is felhasználom, mivel akár a periférikus körzetek önálló típusaként, akár fejlődési fázisként értelmezve releváns tanulságokkal szolgál. Különösen nagy figyelmet fordít a tanulmány a hagyományos, marshalli iparági körzetekre; azért is, mert ezek a koncepció legtöbbször tanulmányozott, leggazdagabb irodalommal rendelkező formái, de azért is, mert a KKV-hálózatok iparági körzetei az eltérő történelmi háttér, intézményi és társadalmi környezet és kibontakozási lehetőségek mellett is lényeges tapasztalatokat közvetítenek a hazai területi fejlődés számára.

Az iparági körzetek a tudásalapú gazdaságban

Miben új az iparági körzetek modern értelmezése? *Harrison* (1992) amellett, hogy az elméleti irány újraéledését „újrapalackozott borként” jellemzi, mégis határvonalat húz közte és a neoklasszikus gondolkodás között, és az elméleti evolúcióra hívja fel a figyelmet. A lokális extern hatások és agglomerálódás fogalmait használó neoklasszikus értelmezés adós marad az „ideális” iparági körzetek egyben maradásának egyik legfontosabb magyarázó tényezőjével, a *Becattini* által „lokalizált sűrűsödésnek” nevezett társadalmi kötőerő említésével; társadalmi magyarázatoktól független értelmezést ad. Az iparági körzetek újraéledése napjainkban már nem a neoklasszikus közgazdaságtan korlátlan, egymástól függetlenül működő vállalatok versenyét és az árjelzések egyedüli közvetítő szerepét feltételezi, hanem a vállalatok közötti kölcsönös függőségi viszonyokból, a szervezeti határok rugalmasságából, a verseny és együttműködés együttéléséből és a fokozatosan felépített bizalom közvetítő erejének hangsúlyozásából indul ki. *Vagyis a marshalli tér atomisztikus képzetét felváltja a szervezett, kölcsönös függési viszonyok által uralt tér ideája.* Ez a térértelmezés nagyban összefügg a társadalmi tőke, a beágyazottság és a bizalom társadalomtudományokban bevetté vált fogalmaival.

Az 1990-es években elterjedt új megközelítés egyben leszámolt az iparági körzetek statikus megközelítésével; azokat egyre inkább életciklus-modellekben vizsgálta. Ennek alapjai részben már megjelentek a termék-életciklusok koncepciójában, de itt mindez területi értelmezést nyer. Meghatározó szerzők (így Harrison 1992; Asheim 1996 vagy Markusen 1996) már az 1990-es évek elején felvetették, hogy az iparági körzetek stabilitása nem bizonyosság, s lehet, hogy egy átmeneti fejlődési fázisról beszélhetünk: ezeket a sejtéseket az elmúlt két évtized eseményei részben igazolni is látszanak. Dimou (1994) megállapításai különösen előrelátóknak bizonyultak, mivel nem csak a körzet-szervezetek iparági és területi meghatározottságát ragadják meg, hanem azokat egy dinamikus szerkezetváltási folyamat keretein belül értelmezik (Dimou 1994, 28.): „Az iparági körzet szervezeti állapotként jelenik meg, amely egy globális szinten meghatározott iparági dinamika és egy területi szinten meghatározott társadalmi dinamika összjátásából alakul ki. Addig, amíg a körzet két összetevője azonos pálya mentén fejlődik – vagyis amíg a terület hatékony szabályozója az iparági folyamatoknak – a körzetstruktúra fennmarad. Amikor ez a párhuzamos evolúció már nem él, a felbomlás és újraszerveződés felgyorsított folyamatain keresztül elő kell segítenünk az adott termelési tér átalakulását. ... Az ipari és a területi dinamikák egymásnak ellentmondó alakulása [a körzeteket szétfeszítő] centrifugális erők kialakulását eredményezheti. Ekkor az a kérdés, hogy az adott tér elemei milyen mértékben teszik lehetővé, hogy a menedzsment és szabályozás eszközeivel egy nagyobb gazdasági vagy társadalmi válság bekövetkezése nélkül több specializációt hordozóvá alakítsuk az egy specializációval rendelkező iparszerkezetet.” Dimou megközelítése dinamikus és szkeptikus a körzet-formációk szükségességével kapcsolatban. Nem az iparági körzetek szervezeti formáinak mesterséges lemásolására, hanem a szerkezetátalakulási folyamatok menedzselésére és a körzetek adaptációs képességeire kellene hangsúlyt helyezni: arra a képességükre, hogy válságokkal ugyan, de sikeresen megőriznék és átörökítsék képességeiket, tudásbázisukat.

Asheim (1996) értelmezésében, mely integrálja az iparági körzetek és az innovációs rendszerek irodalmának eredményeit, a posztfordizmus körülményei között az iparági körzeteknek endogén innovációs képességeik fejlesztésével tanuló régiókká kell válniuk. Ez voltaképpen nem áll távol a Marshall által is említett „ipari légkör” koncepciójától. A folyamatos innováció, a tudásáramlás a klasszikus iparági körzetben is megjelent, még hozzá elsősorban inkrementális innováció (*learning-by-doing* és *learning-by-using*) formájában – a körzet vállalatai által közösen használt externáliaként, túlcsoorduló hatásként (*spillover*). A modern posztfordista, tudásalapú gazdaság elvárásai az endogén innovációs képesség fejlesztését tekintik célszerűnek, még hozzá olyan formában, amely nem vezet az uralkodó technológiák merev önnfenntartásához, az iparszerkezet „bezárulásához” vagy „beragadásához” (*lock-in*) – amely az ipari válságtérsegek kialakulásának egyik útja (Lux 2009).

Vagyis a versenylőnyök megőrzése nem egy adott technológiai és szervezeti tudás-készletet, hanem folyamatos kollektív tanulást és területileg beágyazott innovációt igényel; ehhez pedig a régió intézményeinek is alkalmazkodniuk kell erős, horizontális hálózati kapcsolatok kiépítésével (Asheim 1996), amelyek megfelelő intézményi sűrűséget képeznek a hatékony információcseréhez és a helyi túlcsoorduló hatások létrehozásához; csökkentik az innovációs rendszerben jelentkező tranzakciós költségeket (Caniëls – Romijn 2006). Termelési rendszerekként nem uniformitás, hanem az interakciók komplex hálózata jellemző rájuk, amelyben magas bizonytalanság, változatosság és pluralizmus

jelenik meg; viselkedésükben magas bizalmi szinten és társadalmi tőkén alapuló munka-megosztás, a verseny és az együttműködés keveréke érzékelhető (Belussi – Sedita 2009). A tudás hatékony hasznosítása feltételezi a minőségi humán erőforrásokat: a képzettséget, az életminőséget, a jó életkörülményeket, a tudás és ismeretközlés hálózatait, valamint a helyi, regionális innovációs milióket (Rechnitzer 2008), amelyekben a kutatóegyetemek és kutatóintézetek foglalják el az innovációs hálózatok központi helyeit (Gál 2005).

A tudásáramlások az ipari szereplőkön (vállalatok, beszállítók, vásárlók, ipari kutatóintézetek) kívülre (az egyetemi, non-profit és állami kutatásokra, valamint az innovációhoz kötődő műszaki, marketing, jogi és innovációtámogató szolgáltatásokra) is kiterjedő innovációs rendszer szereplői körében zajlanak és folyamatos interakción alapulnak – míg az ipari szereplők kapcsolatrendszere elsősorban inkrementális, addig az ipar-tudomány kapcsolatok már nagyon sokféle tudáselemet kombináló, radikális innovációk előállítására is képes (Varga 2009). Cooke (1995, 14.) a szerkezetátalakuláson átmenő ipari térségek kapcsán a sikeres innovációs hálózatok öt kritériumát említi:

- kezdeti hajlandóság az *információcserére*
- a többi résztvevő *megbízhatóságába vetett bizalom*
- a jó gyakorlatok *tanulás általi átadhatóságába vetett hit*
- hajlandóság a kulcsfontosságú *kölcsönös kapcsolatok preferálására*
- a hálózat áramlásainak alakításába való bevonás, aktív részvétel.

Grabher (1993) olyan, redundáns hálózatok kialakítását javasolja, amelyek nem hordozzák a túlspecializáció és a bezárulás veszélyeit: erre a lazább belső szerkezet (*loose coupling*), valamint a többirányú, akár véletlen kapcsolódási lehetőségek kínálata ad esélyt. Így csökkenthető a kölcsönös függőség, de széles lehetőségek nyílnak a tudás megosztására és hálózati externáliák megteremtésére. Ez a kijelentés ellentmondani látszik a specializáció szerepét néha kritikátlanul hangsúlyozó közgazdasági mainstream szemléletének, de kiválóan alkalmazkodik az iparági körzetek formációihoz, ha a rugalmas specializáció és a kollektív tanuláson alapuló folyamatos alkalmazkodás tereiként szemléljük őket. Az innovációs rendszerek és a tanuló régió felfogása támogatja a regionális innovációpolitikát, egy támogató intézményrendszer kiépítését: ez az építkezés pedig jobbra be is következett mind a nyugat-európai iparági körzetekben, mind a példájukat követni kívánó periférikus térségekben.

Megerősödő és felbomló iparági körzetek: új alkalmazkodási utak

Az iparági körzeteket vizsgáló szakirodalom meghatározó tanulmányai az 1980-as évek második felétől nagyjából az ezredfordulóig születtek meg; a terület iránti érdeklődés részben maga is az intenzívebbé váló globális versenyben helytállni képes szervezeteknek kijáró figyelem eredménye. Két évtized alatt azonban a világgazdaságban, és így az ipar globális környezetében további jelentős változások mentek végbe: a korábbinál is erősebben érezhető a nagyvárosok előretörése és a feltörekvő országok ipara által támasztott verseny. Az olasz és francia ipart különösen erősen átformálta a költségalapú kelet-euró-

pai és távol-keleti, valamint minőségi tényezőkre építő észak-amerikai és észak-európai versenytársak harapófogója. A Bajorországtól Budapestig és Ljubljanáig terjedő összefüggő, minden ipari funkciót magában integráló „teljes teret” kiépítő német versenytársaiknál (Czirfusz 2007; Frigant – Layan 2009; Pavlínek – Domanski – Guzik 2009; Lux 2010; Molnár 2012) kevesebb sikerrel jártak közép-európai versenytársaik integrációjával és a hatékony munkamegosztás kialakításával, miközben szembesülniük kellett az „eltűnő közép” problémájával is. *Rabellotti – Carabelli – Hirsch* (2009) az olasz gazdaság gyengülő teljesítményéről folyó szakirodalmi vitát felidézve felhívja rá a figyelmet, hogy a teljes tényezőtermelékenység (*total factor productivity*, TFP) súlyos visszaesése különösen a „Made in Italy” ágazatokban, vagyis az iparági körzetek jelentős részét elfoglaló iparban volt kimutatható. Az olasz közgazdászok egy része egyenesen az ország szerkezeti gyengeségeként értékelte a körzetek „törpeségét” és tradicionális iparági specializációját. Az iparági körzetek demográfiai mutatói sem kedvezők: csak 1991 és 2001 között 43 körzet, a korábbi 199 több mint ötöde szűnt meg, és egyedül a déli országrészben növekedett a számuk. Bár a pesszimizmust eltúlzottnak vélik, *Beccattini és Dei Ottati* (2006) is elismerik, hogy míg az iparági körzetek kiválóan alkalmasak a rövid recessziók túlélésére, sokkal érzékenyebbek a hosszabban fennmaradó piaci bizonytalanságokra, amelyek a 2000-es évek bizonytalan légkörében már érzékelhetőek voltak.

Megváltoznak egyes, a gazdaság működéséről vélt feltételezések is. Az 1980-as, 1990-es évek fordulóján az éppen sikerkorszakát élő neoliberális paradigma követői és kritikusai a „small is beautiful” jelszava jegyében egyaránt nagy várakozással kísérték a KKV-k felemelkedését, amelyeket sokan (nem csak a posztoszocialista államokban) a rugalmas specializáción alapuló, innovatívabb új gazdaság alapköveinek és a *Bell* (1973) által leírt posztindusztriális társadalom zászlóvivőinek vélték. Mint *Harrison* (1992, 109.) megjegyzi, „[a] vertikálisan integrált nagyvállalatok dinoszauruszoknak tűnnek, amelyek képtelenek alkalmazkodni a hullámzó vásárlói igények, növekvő nemzetközi verseny, és egyre inkább 'rugalmassá' váló foglalkoztatás és vállalkozói interakció posztindusztriális világában. Várható, hogy nagy cégek sokasága fog a saját súlya alatt összeroskadni, helyükre pedig az apró, rugalmas vállalkozások tömege özönlik be, hogy elfoglalja a megüresedett ökológiai teret.” A „távolság halálát” hirdető elképzelések az infokommunikációs technológiák fejlődésétől a területi koncentrációk meggyengülését várták, amely a periférikus térségek előtt is megnyitná a versenyképességhez szükséges tudás megszerzésének lehetőségét (*Nuur – Laestadius* 2010). Ezek a remények nem igazolódtak be: a „dinoszauruszok” a vártnál sokkal sikeresebben alkalmazkodtak a versenyhez; sőt, újra annak megkérdőjelezhetetlen súlyú irányítóivá váltak – s különösen így van ez az innovatív ágazatokban. *Zeitlin* (2008) az új iparági körzetek gazdaságtörténeti és jelentőségét elemezve egy paradoxonra hívja fel a figyelmet: az 1980-as, 1990-es évek fordulóján az iparági körzetek alternatívát látszottak kínálni a vertikálisan integrált nagyvállalatokkal szemben; de „szakirodalmi” sikereik pont akkor értek tetőpontjukra, amikor egyre többen megkérdőjelezték túlélési képességüket és a koncepció további alkalmazhatóságát. Az iparági körzeteket a globalizáció általános versenyfeltételei között két közvetlen kihívás is érte: a korábban helyi tulajdonú KKV-k által uralt térben megjelenő külföldi működőtőke-beruházások; valamint az iparági körzetek felbomlott belső erőegyensúlya.

A külföldi működőtőke fokozott beáramlása nagyon eltérő hatásokat gyakorolhat egy iparági körzet működésére. A marshalli és „kerékagy- és küllők” iparági körzetek a térségi endogén erőforrásokra alapozott fejlődési modellt képviselnek, míg a szatellit, állami alapítású és részben hibrid típusok vagy exogén erőforrásokat, vagy az exogén és endogén erőforrások kombinációját alkalmazzák. A nagy tömegben, sokszerűen megjelenő külföldi tőke mindenképpen exogén, s negatív irányban is átformálhatja a körzet működését, de pozitív külső sokkot, térségi boomot is eredményezhet (Lux 2012). Menghinello, De Propriis és Driffield (2010) fejlett és kevésbé fejlett olasz iparági körzeteket összehasonlító modellszámításai megállapították, hogy területi környezetüktől függően a KMT-beruházások motivációi és térségi hatásai is eltérőek voltak. A déli körzetekben elsősorban kvantitatív telepítési tényezők, adó- és beruházási kedvezmények álltak a beruházási döntések mögött; a beruházások pedig termelékenységnövekedéssel jártak, amely elsősorban a termelési bázis kiszélesítésének és új iparágak megjelenésének volt köszönhető. Az északi körzetekben a beruházások mögött inkább a kvalitatív telepítési tényezők álltak: a fejlett ipari környezet, a magas technológiai színvonalú, magas hozzáadott értékű termelési lehetőségei vonzották a beruházókat. Ezekben a körzetekben azonban a KMT-beruházások térségi hatásai negatív egyenleget mutattak: a betelepülő vállalatok növelték az iparági szinten mért termelékenységet, de az előnyöket már jelentős kiszorító (*crowding-out*) és eltömődési (*congestion*) hatások ellensúlyozták. A kedvezőtlen hatások a kevésbé fejlett, déli körzetekben akkor jelentkeztek, ha a betelepülő KMT a helyi, gyenge iparági hálózatok piacait vette célba: a hatás ekkor a termelési tényezők és a termékek piacán (vagyis input- és outputoldalán) is megfigyelhető volt. *A kettős hatása a KMT felzárkózásra gyakorolt jelentőségét támasztja alá azokban a régiókban, amelyekben alacsony a belső beruházások szintje, de óvatosságra int ott, ahol ezt a helyi termelés rovására éri el. Összességében a KMT hatása lényegesen magasabb azokban a térségekben, ahol korábban csak alacsony szinten volt jelen.*

A külső verseny mellett az iparági körzetek egy része számottevő belső átalakuláson is keresztülment, s ez különösen erősen áll a hagyományos (marshalli) észak-olasz körzetekre. A megélénkülő belső verseny és a versengő kompetenciák kialakulása erős szelekciónak vetette alá az iparági körzeteket, s így szervezeti konszolidáció ment végbe. Az iparági körzetek továbbá vonzó területet jelentettek a transznacionális nagyvállalatok számára is, amelyek a versenybe lépve kiszorították vagy felvásárolták kisebb versenytársaikat. Vagyis a körzetek belső viszonyaiban a hagyományos horizontális kapcsolatok helyén erősödő hierarchikus viszonyok vertek gyökeret, amelyek inkább a vertikális integráció (és más körzetformációk) felé mutatnak. Ez a jelenség azért is számított újdonságnak, mert mint Bellandi (2002) rámutat, az olasz iparon belül hagyományosan éles választóvonal feszült a nagyvállalatok és a KKV-hálózatok által uralt ipari körzetek között; az eltérő méretű cégek mintha külön világban éltek volna. Parrilli (2009) az olasz Forlí bútoripari körzetében az átalakuló társadalmi normák kihívásaira is felhívja a figyelmet. A korábban több generáción át öröklődő, családi és ismerősi kapcsolatokon is nyugvó ipari hagyományok meggyengülnek a növekvő mobilitással és az új nemzedék elvándorlásával; a kapcsolatok informálisból formálissá válásával a vállalkozók a korábbinál kevésbé aktívak a helyi üzleti hálózatokban; és a helyi társadalom kohézióját a bevándorlás, a társadalom és az alkalmazott munkaerő szerkezetének átalakulása is meggyengíti. Mindezzel egy,

a térségben elérhető sajátos közjószág, a bizalom gyengül meg, és ez a folyamat a tranzakciós költségek emelkedéséhez, az iparági körzet jellegének megváltozásához vezet. A KKV-k hálózatai nem okvetlenül bomlanak fel, de új szerveződési formákat kell találniuk.

Az iparági körzetek átalakulásában jelentős szerepet játszanak a szervezeti konszolidáció nyertesei, a vezető vállalatok. Ezek a cégek környezetükből kiemelkedve az ipari termelés irányítóivá, a kritikus áramlások koordinátoraivá válnak, s az átalakulás megváltoztatja a körzet belső kapcsolatrendszerét. Morrison (2008) a „kapuőr” cégek iparági tudást menedzselő szerepét hangsúlyozza: míg a körzetben működő vállalatok többsége elsősorban a belső tudáskészletből részesül, a kapuőrök szélesebb kapcsolatrendszerüket és a külső és a belső tudás közötti hídszerepüket kihasználva szisztematikusan kutatnak az új, kívülről adaptálható tudáselemek után. A tudás körzeten belüli eloszlása ráadásul erősen egyenlőtlen: a vezető vállalatok nemcsak nagyobb készlettel rendelkeznek belőle, hanem a megosztását is ellenőrzik, miközben szervezetükön belül tudatosan törekednek az iparági körzet tacit tudásának kodifikálására – mely által az standardizálhatóvá és könnyen lemásolhatóvá válik, és a korábban externáliaként viselkedő tudás endogén erőforrássá alakul.³ A leírt folyamat összefügg a társadalmi változásokkal: a korábbi informális kapcsolatok hivatalossá válnak, és az informális tudásmegosztás jelentősége csökken, miközben más formái növekvő jelentőségűek; a horizontális együttműködést beszállítói, alvállalkozói relációk váltják fel.

Feltehető a kérdés, hogy az ilyen mértékű átalakulás szétfeszíti-e az iparági körzetek kerekeit, megszünteti-e azt a szervező erőt, amely megkülönbözteti őket környezetüktől. Nem feltétlenül: ahogy körzetek felbomlásáról, úgy megerősödésükről is beszélhetünk, bár az új körzetszervezet gyakran más iparági körzettípusoknak felel meg. A vezető vállalatok megerősödésével egy KKV-alapú marshalli formációból voltaképpen egy „kerékagy- és küllők” körzet alakul ki, amelyben a kisebb vállalatok helyi és regionális, a nagyobbak globális hálózatokba integrálódnak. Hasonló eredményei lehetnek annak, ha az – ipari telephelyként vagy felvevőpiacként is vonzó – iparági körzetbe versenyképes külső üzleti szereplők lépnek be, bár az új szereplők területi beágyazottsága valószínűleg csak fokozatosan alakul ki. Egy másik átalakulási forma a szatellit körzetek felé mutat, és a vezető vállalatok kiágyazódásával, vagy a betelepülő nagyvállalatok kicsiket bekebelező és a körzet kapcsolati hálóját szétszakító, „kannibalisztikus” viselkedésével számol. Egy szatellit körzet is lehet rendkívül versenyképes, de másfajta társadalmi és üzleti viszonyokat hoz magával: a globalizáció megaközpontok által uralt térben pedig fenyegetésként jelentkezik a sikeres marshalli ipari körzetek számára. Valójában persze ezek nem tiszta alternatívák, és a legvalószínűbb kimenetel egy hibrid körzet létrejötte, amelyben párhuzamosan működnek marshalli és szatellit alstruktúrák. A valódi tét a nívós értéktermelő tevékenység, a versenyképes tudás és a foglalkoztatás körzeten (régión) belül tartása: fundamentális dilemma, hogy az alacsonyan jövedelmező (rész-)tevékenységek kiszervezése, a többtelephelyű vállalatokká alakulás előnyei és hátrányai hogyan oszlanak meg a helyi gazdaságban és társadalomban – nem csak hatékonysági, hanem méltányossági problémáról van szó.

3 Giuliani (2011) Chile bortermelő klasztere példáján is cáfolja, hogy a hálózat belső különbségei kiegyenlítődnének: a gyengébb teljesítményű vállalatok semmiféle előnyt nem realizálnak a környezetükben működő kapuőr cégek jelenlétéből, és túlélésük egyre jobban függ a köztulajdonú vagy public-private intézmények hídképző tevékenységétől.

1. táblázat: Az iparági körzetek értelmezésének átalakulása

Marshalli iparági körzetek	Új iparági körzetek	Poszt-milleniális iparági körzetek
Neoklasszikus közgazdaságtan	Intézményi közgazdaságtan, életciklus-elmélet, rugalmas specializáció	Evolúciós közgazdaságtan, regionális rugalmasság
Atomisztikus tér, régió belüli tökéletes verseny	Kölcsönös függési viszonyok által uralt tér, verseny és együttműködés, beágyazottság	„Lapos” világ, globális szintű verseny, külső és belső szelekciós nyomás
Hagyományos körzetformáció	Új, differenciált körzetformációk	Az iparági körzet mint dinamikus alkalmazkodási egység
Lokális extern hatások jelentősége	Intézmények és társadalmi környezet jelentősége	Rugalmas alkalmazkodó képesség jelentősége
Az innováció externália, túlcsonduló hatásként minden vállalat számára elérhető	Az innovációs képesség endogén, intézményekhez kötött kollektív tanulás eredménye	Az innováció részlegesen monopolizált, aszimmetrikus elérhetőségű stratégiai erőforrás
Technológiai innovációk	Technológiai és nem technológiai innovációk	

Forrás: Szerző szerkesztése.

A fokozatosan átalakuló értelmezési keretek (1. táblázat) között az ipari körzetek sikeres vagy sikertelen átalakulása a tudásalapú gazdaságban a rugalmas alkalmazkodás (*resilience*) régi koncepcionális elemekre (így a régi ipari térségek átalakulásának magyarázó elméleteire) építő, de az elmúlt években „újracsomagolva” divattermökké váló koncepciójára, valamint az evolúciós megközelítések elterjedésére támaszkodva kiválóan értelmezhető.⁴ Erre hívja fel a figyelmet *Belussi és Sedita* (2009), amikor az 1990-es években uralkodó életciklus-alapú szemlélet helyett a több fejlődési pályát felkínáló evolúciós gazdaságtan szemléletét szorgalmazzák. Értelmezésükben a körzet szereplőit *strukturáló* (rendszerbe szervező), interakcióikat korlátozó és szabályozó intézmények „a történelem hordozóiként” határokat szabnak a körzetek által bejárható fejlődési pályáknak, de hosszú távon maguk is alakíthatók. *Az intézmények tehát rövid távon exogén, hosszú távon endogén adottságok egy iparági körzet fejlődésében.* Az intézmények és az ipari rendszerek fejlődése jellemzően útfüggő folyamat, vagyis az adott pillanatban meghozható döntések köre még akkor is függ a korábbi időpillanatokban meghozott döntésektől, ha a múltban érvényesülő körülmények már nem érvényesek. *Ez azonban nem egyetlen, hanem*

4 Az előbbiről lásd Lux (2009) és Tóth Balázs (2012); utóbbiról Lengyel – Bajmócy (2013) tanulmányát.

több lehetséges fejlődési utat takar – adott kiinduló helyzetből több kimenetelhez is el lehet jutni. A klaszter-evolúcióról hasonló következtetéseket vont le Martin és Sunley (2011), az elterjedt életciklus-alapú fejlődési modell helyett egy több lehetséges kimenetelű, a beágyazott alrendszer interakcióin alapuló „adaptív ciklus” modelljét javasolják alkalmazni. A négy fázisú adaptív ciklus standard fázisai: újraszerveződés és szerkezetátalakulás; hasznosítás és növekedés; fenntartás; hanyatlás és ledobás – majd ismét újraszerveződés. Az adaptív ciklus alternatív kimenetekkel is rendelkezik: állandó mutáció, stabilizáció, újraorientáció, kudarc és eltűnés.

Az iparági körzetek rendelkezésére álló védekező és támadó szerkezetváltási stratégiák közül a következő (egymást kiegészítő) lehetőségeket emelhetjük ki:

- *A költségalapú versenystratégiák elfogadása, beralapú verseny.* Ez a stratégia társadalmi költségei mellett önpusztító magatartásként értelmezhető, mivel az iparági körzetek lényegi erőforrását, a képzett, minőségi munkaerőt iktatja ki a rendszerből egy ideiglenes, fenntarthatatlan versenyelőny kedvéért. Ez a lehetőség tehát inkább fenyegető kényszerként léphet fel és a körzetek feloldódását, pusztulását eredményezi.
- *A termelési folyamat részleges delokalizációja, többtelephelyű vállalattá alakulás:* ez a stratégia az alacsonyabb hozzáadott értékű tevékenységeket érintheti, és az alacsonyabb bérköltségű perifériákra telepített részegység-gyártással vagy alvállalkozói kapcsolatok kialakításával jár. Ez a stratégia akkor tekinthető jó megoldásnak, ha az értéklánc „zsírosabb” részei a körzeten belül maradnak, és a munkamegosztásban mindkét fél megtalálja a maga helyét. Igaz, ez az állapot hosszabb távon instabilnak bizonyulhat: a feljebb lépés igényei a perifériát, a versenyfeltételek pedig a vezető vállalatot ösztönözhetik egyre értékesebb tevékenységek átadására.⁵
- *Feljebb lépés technológiai vagy nem technológiai innovációval:* értékes tevékenységekre történő szakosodás magasabb hozzáadott értékkel, tudástartalommal vagy magasabb fogyasztói szegmensek kiszolgálásával. Ez a stratégia számos iparági körzet versenystratégiájává vált; a kézműves vagy más iparági tradíciók speciális igényeket kielégítő termelésként élnek tovább. A siker esélyei akkor kedvezőek, amennyiben az új termékkínálat nehezen lemásolható, valami egyedi kompetencia áll mögötte.
- *Termékdifferenciáció, erősebb specializáció egy bizonyos termékszegmensre.* Ezzel a stratégiával a körzet egy korábbiánál szűkebb, de könnyen megvédhető rés piac kiszolgálására szakosodik, miközben kevésbé jövedelmező tevékenységeiből megszüntetéssel vagy kiszervezéssel kilép.⁶ A termékdifferenciáció természetesen feltételezi, hogy a körzet alapkompenciákkal rendelkezik a kiválasztott szegmensekben, és vezető szerepét folyamatos tanulással meg is tudja védeni a piacra lépő versenytársakkal szemben.

5 Castell Goffredo kötöttáru-iparában mindkét folyamatra utaló jeleket talál Capasco – Cusmano – Morrison (2013): a „kedvező” outsourcing részben az anyaországon belül marad, részben pedig csak egyes, kevésbé értékes funkciókat érint; a „kedvezőtlen” oldalon viszont megfigyelhető az alvállalkozói kapcsolatok szétszakadása és a körzeten belüli képzettségvesztés fenyegetése is.

6 A szakosodás kifejezetten szűk is lehet, és hagyományos ágazatokban is megvalósulhat: Olaszországban pl. a 93 ezer lakosú Pistoia faiskolái a cserepes és szabadon ültethető csemeték piacán Európa vezető ellátóivá váltak, az olasz termelés negyedét állítják elő. Az iparági körzet mintegy kétezer, zömében családi vállalkozást integrál, de több, évente akár 500 ezer csemetét értékesítő nagyvállalkozás is kiemelkedett közülük.

- *Újraspecializáció*: a hagyományos körzet-iparágak részleges vagy teljes feladása, a szerkezetváltás enyhítheti vagy megakadályozhatja a mélyebb válság kialakulását. Ekkor a körzet úgy tud átlépni új, de alapképességeihez jól illeszkedő iparágakba, hogy társadalmi tőkéje, erős intézményrendszere segítséget és kezdőlökést nyújt ebben a folyamatban.⁷
- *Magas szintű innováció*: ez jelentheti a hagyományosan értelmezett K+F-tevékenységek alkalmazását éppen úgy, mint nem technológiai (szervezeti vagy társadalmi) innováció alkalmazását. Az innováció megvalósulhat ágazaton belül, a körzet iparágainak modernizációjával, de gyakran pont az ágazatközi innováció, más területeken született technológiák, know-how transzfere szolgáltatja a versenyképesség növelését.⁸
- *Szélesebb nemzetközi kapcsolatrendszer, erősebb globális beágyazottság*. Bizonyos iparági körzetek számára az új piacok megszerzése, az értékesítési kör kiszélesítése jelenthet megoldást. A regionális, nemzeti márkákat birtokoló vállalatok számára a globális brand kialakítására, KKV-hálózatok számára pedig közös, pl. térségi márká bevezetésére nyílik lehetőség; az exportpiacokra történő kilépés feljebb lépési stratégiákkal kapcsolódhat össze.
- *Szervezeti konszolidáció, középállalatokra és üzleti csoportokra építő verseny*. Ez a szerkezetváltási stratégia a körzeten belüli vezető középállalatok szerepét hangsúlyozza, amelyek a versenyképesség új letéteményeseivé válnak.⁹ Rabellotti – Carabelli – Hirsch (2009) a kis- és nagyvállalatokat meghaladó növekedési rátáik és értéktermelő képességük alapján az iparági körzetekben települt, velük élénk kapcsolatban álló középállalatok mellett az iparági körzeteken belül alakuló üzleti csoportok szerepére is felhívja a figyelmet. Ezek a szövetségek a vállalatok közötti tranzakciós költségek mérséklése mellett a növekedés, terjeszkedés és tevékenység-diverzifikáció folyamataiban is segítséget nyújtanak, és képesek túllépni a KKV-k jellemző szervezeti gyengeségein.

7 Rabellotti – Carabelli – Hirsch (2009) 1991 és 2001 között 21 esetben látott bizonyítékot olasz iparági körzetek újraspecializációjára; a két legnépszerűbb új iparág a gépipar és a lakberendezési ipar volt. Beccattini és Dei Ottati (2006) a könnyű gépipari képességeket látja az olasz körzetek számára legkedvezőbb kilátásokat kínáló újraspecializációs profilnak.

8 Ide sorolható számos, modern infokommunikációs technológiákon vagy más digitális megoldásokon nyugvó innováció. A spanyol Castellón régió kerámialap-iparában a kerámiafestés és az érett iparág szükségleteihez adaptált tintasugaras nyomtatás összekapcsolása valóságos „digitális forradalmat” eredményezett, miközben a szakmai kihívások a nyomtatók gyártói számára is új, máshol használható innovációkat szolgáltatottak (Reig-Otero – Edwards-Schachter – Feliú-Mingarro – Fernández De Lucio 2012).

9 Nem könnyű nem gondolni itt a német középállalatok (*Mittelstand*) szerepére.

Van vagy legyen? Iparági körzetek a periférián

Az iparági körzetek koncepciója marshalli gyökereitől eredően a közpolitika lehetséges eszközeként él a szakirodalomban. Marshall maga is különbséget tesz a természetes evolúció útján, specializált képességek központjaiként kialakult, valamint a lehetséges „emberalkotta” körzetek között (Marshall in: Becattini 2002, 7.): „[Támogatást érdemel] egy kolónia létrehozása valahol messze London füstjétől (...). Számos, nem feltétlenül azonos üzletben érdekelt cég települhetne egy helyre. Idővel egy prosperáló ipari körzet alakulna ki, és ekkor már az önérdék ösztönözné a foglalkoztatókat arra, hogy idehozzák fő üzemeiket, vagy akár új gyárat indítsanak a kolónián. (...) Csak az első lépés volna költséges: minden további már egyre egyszerűbb.” Az új gazdasági körzetek kapcsán megélnékült a szakmai diskurzusból szintén policy-következtetések fogalmazódtak meg és közpolitikák alakultak ki; az iparági körzetek, s különösen a klaszterfejlesztés kérdése az EU gazdaságpolitikájának homlokterébe is került, mint a versenyző gazdaság társadalmi kohézióra is törekvő, a szabad verseny helyett a verseny és együttműködés kettősét hirdető „európai útjának” eszközei.

Az elemzési kategóriaként feltárt és a közpolitika által alapított iparági körzetek eltérése azonban mindmáig egy lényegi ellentmondást hordoz. Az első esetben jobbra spontán fejlődés eredményeként létrejött, egy adott történelmi és társadalmi környezetben kialakult, intézményeit talán külső segítséggel, de elsősorban saját motivációból, saját javára fejlesztő egységről beszélünk. Az iparági körzeteket, klasztereket (és más térformációkat) vizsgáló irodalom értelemszerűen a jó gyakorlatról, gyakran egyedi sikertörténetekről számol be; néhány „ikonikus” esettanulmány úgy határozhatja meg a közgondolkodást, hogy azokról a kiugró teljesítményekről beszél, amelyek gyakran Európa és Észak-Amerika legfejlettebb régióiban jöttek létre, és leírva (kialakulásuk nehézségeitől, ellentmondásaitól és szabálytalanságaitól megfosztva) még ehhez képest is egy ideált testesítenek meg. Amikor a közpolitika a kevésbé szerencsés perifériákon reprodukálni akarja a fenti sikertörténeteket, óhatatlanul olyan kontextusba helyez át egy szerveződési formát, ahol a fejlődés így gyakran szervesen, eltérő történelmi, társadalmi és intézményi közegben zajlik le, és intézményei felülről kialakítottak, a támogatást nyújtó elképzeléseit és érdekeit képviselik. A kitűzött célokhoz rendelt tekintélyes pénzeszregek beépülnek a lehetséges kedvezményezett várakozásaiba: akár opportunistá „pénzleszívásra” is sor kerülhet, de még gyakoribb a vágyvezérelt gondolkodás, amely gyors és fájdalommentes sikerekben reménykedve szem elől téveszti a helyi lehetőségeket, és eleinte szépen fejlődő, de a folyamatos szubvencióktól függő eredményeket terem. Előfordul, hogy „sivatagi katedrálisok” (Horváth 1998) jönnek létre: a támogatásokkal létrehozott körzetmag működőképes, de nem képes beágyazódni környezetébe, és a továbbfejlődés kényszere ismét a delokalizáció felé sodorja a letelepült vállalatokat.

A perifériák számára különösen érdekesek azok a tanulságok, amelyeket nem ideális térségek körzet- vagy klaszterszervezési kísérletei nyújtanak. Közös vonásuk, hogy a fejlett térségek mintái korlátozottan alkalmazhatók a fejlesztéspolitikában, de helyben csak akkor válnak sikeressé, ha megfelelő adaptáción esnek át: az alacsony fejlettségű területek nem képesek egy az egyben követni a centrumtérségek receptjeit, és saját intézményeikből, tudáskészletükből építkezve kell megfogalmazniuk saját fejlődési útjukat. Nuur és Laestadius (2010), valamint Kasabov

(2011) az innovatív ipar metropolitánus térségeken kívüli fejlődését vizsgálva rámutat, hogy az új evolúciós pályák létrehozása, a radikálisan új utat törő körzet- és klaszterépítés előtt komoly akadályok fekszenek még fejlett országok (esetükben Svédország, illetve Nagy-Britannia) perifériáin is. A periférikus tér fokozottan szembesült a globális verseny kihívásaival, mivel pont azokon a területeken versenyzett, ahol a posztszocialista országok és (főként) a Távol-Kelet. Az importált tudásból építkező körzetfejlesztési politikák képesek bizonyos mértékű specializáció elérésére, és a minőségi humántőke kialakulása is elindulhat, de a „távolság halálába” vetett remények ellenére nem alakulnak ki erős, sűrű és szükséges változatosságot hordozó tudáshálózatok, és nem könnyen integrálódnak a periférikus régió vállalkozói kultúrájába. Még nagyobb veszély, hogy a létrehozott struktúrák kezdeti fejlődési fázisaikban nagyon érzékenyek: a finanszírozás vagy a piac ingadozásai könnyen keresztülhúzzák a korai elképzeléseket. *A siker kulcsa ilyenkor nem a radikális szerkezetváltási reményekbe vetett voluntarizmus, hanem a lépésről lépésre építkező, a helyi erőforrásokat fokozatosan integráló és a tudástermelés, tanulás innovatív formáit támogató szervezetfejlesztés.*

Rodríquez-Clare (2007) arra hívja fel a figyelmet, hogy a fejlesztéspolitika számára általában nagyobb sikerrel kecsegtet már működő, területi beágyazottsággal rendelkező klaszterek fejlesztésén keresztül támogatni a hálózatok, iparági körzetek szerveződését, mint teljesen új, hagyományokkal nem rendelkező iparágak meghonosításával próbálkozni (kivéve, ha mint a hagyományos iparágakból a csúcstechnológiába átlépő Finnországban, ehhez kedvező környezeti és intézményi feltételek állnak rendelkezésre). A fejlesztéseket a térség vagy ország számára „természetes” komparatív előnyökből, és nem a globális divatokból érdemes levezetni. A legfontosabb közpolitikai lépés a vállalatok közötti tranzakciós költségek csökkentése, amely megnyitja őket az egymástól származó innováció befogadására; másrészt az innovációk befogadására, kedvezőbb esetben megtermelésére alkalmas környezet kialakítása.

Újraspecializáció és szervezőerő: A posztszocialista országok iparági körzetei

Milyen tanulságokat vonhatunk le az iparági körzetek fejlődési tendenciáiból a posztszocialista országok számára? Alkalmazható-e a modelljük ezekben az országokban? A periféria általános problémái és az iparági körzetek kialakulása (kialakítása) elé állított kihívásai az európai tér számos pontján fellelhetők: a posztszocialista országok példája ezen belül további speciális fejlődési vonásokkal gazdagítja a képet. Az iparfejlődés és területi átalakulás folyamatai kapcsán a részletesebb tárgyalást mellőzve a következő jelenségekre érdemes felhívni a figyelmet:

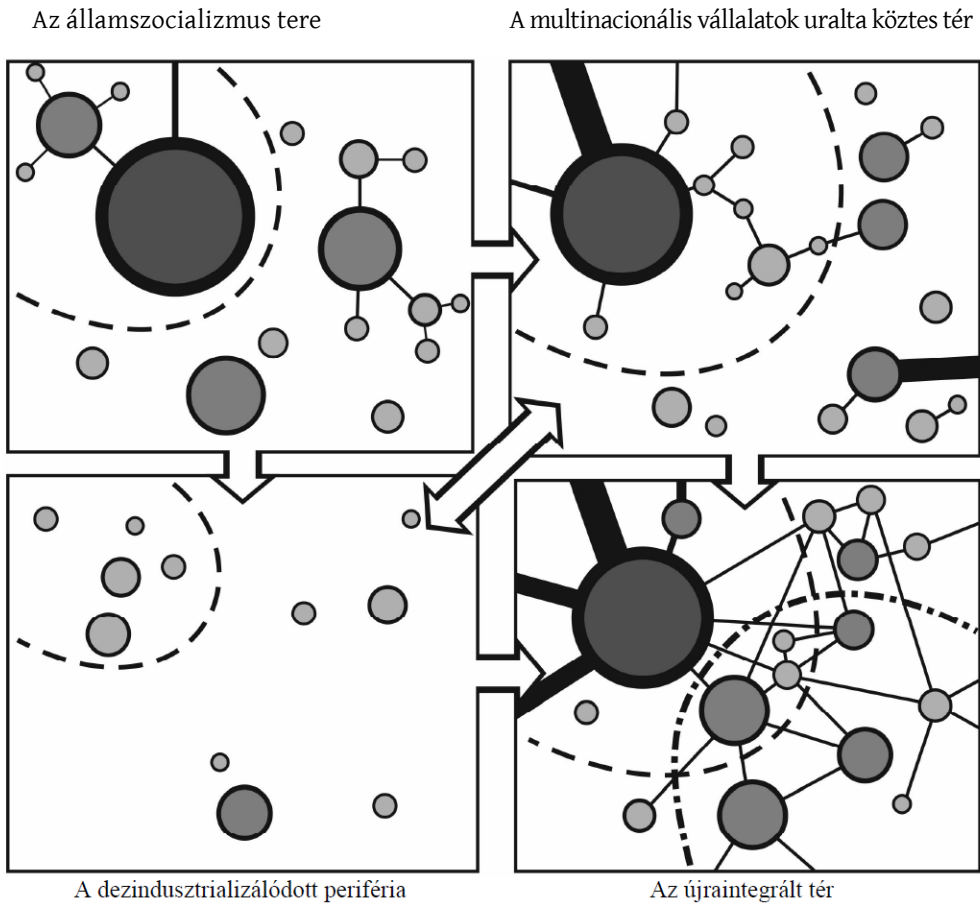
- A térséget állandó, gyakorlatilag „történelmi” tőkehiány jellemzi; a részleges és időszakos sikerek nem voltak képesek áthidalni a piaci és állami erőforrások minduntalan jelentkező szűkösségét, és az e téren mutatkozó külső függést.
- A posztszocialista ipar dualitása, a külföldi és hazai tulajdonú ipar között szinte minden

tényezőben megmutatkozó hatékonysági különbségek (Barta 2005; Kiss 2007) fennmaradtak és tartósaknak bizonyultak.

- Az intézményi és társadalmi környezet tartós gyengeségei merőben meghatározzák mind az endogén fejlődés, mind a fejlesztéspolitika cselekvőképességét.
- Újra és újra felbukkanó probléma a kritikus tömegek hiánya.

Mindez afelé mutat, hogy a térségünkben érvényesülő feltételrendszerben nagyon nehéz merőben új fejlődési pályákat teremteni; az inkrementalista, fokozatosan építkező, a helyi termelői kapacitásokat, tudást felhasználó, azokat megerősítő stratégiáknak van a legnagyobb polgárjoguk. Csakhogy itt ismét problémába ütközünk: a poszt-szocialista tér jelentős része mindig is periférikus vonásokat viselt, és az elmúlt évtizedekben még a korábbi belső gazdasági szervezettségét is elveszítette.

2. ábra: A poszt-szocialista tér átalakulása



Forrás: Szerző szerkesztése.

A 2. ábra modellje alapján értelmezhetjük az ipar térben zajló átalakulását, s a modell logikája egyben egy lehetséges választ ad arra, hogy nálunk mi az iparági körzetek jelentősége, és minden fejlesztéspolitikával kapcsolatos kétely ellenére miért érdemes fejlesztésükre közösségi erőforrásokat fordítani. Az államszocializmus gazdaságában nem voltak értelmezhetők az iparági körzetek, mivel az ipart vertikálisan integrált nagyvállalatok uralták, amelyek működésében a helyi építkezésnek és a horizontális kapcsolatoknak egyáltalán nem jutott hely. Még a jelentős vállalatok is erős külső függésben működtek, a magyar iparra jellemző, fővárosi vállalatok irányítása alatt álló vidéki részlegipar pedig még ennyire sem építhetett ki funkcionális kötődéseket környezetével. Ugyanakkor a térben nagyon erős iparági specializáció valósult meg, és ez bizonyos mértékű, bár lemaradó teljesítményt mutató know-how és tudás akkumulációjával járt együtt. Egyes, helyi termelési hagyományokon működő vállalatok (amelyek fejlesztését az 1960-as, 1970-es években Lengyelországban és hazánkban is az iparszerkezet diverzifikációjára törekvő fejlesztési kampányok támogatták) a térségi tudásbázis korábbi elemeit tudták integrálni. Ez a kettős innovációs örökség gyakorlatilag még ma is befolyásolja az iparfejlődés folyamatait.

Az átmenet erős piaci szelekciója voltaképpen kettéosztotta az ipari teret. A sikeres szerkezetváltást átélő, elsősorban a multinacionális vállalatok által integrált ipari térségeken kívül az ipar átalakulását a korábbi specializációs profilok felbomlása és egy „homogén periféria” kialakulása jellemezte. A nagyvállalatok és a részlegipar egységei elsorvadtak, de a helyükön elégséges tőke, tudás és társadalmi szervezethez hiányában csak nagyon korlátozottan jöttek létre új vállalatok vagy iparágak – nem igazolódtak be a „teremtő pusztuláshoz” fűzött remények, és nem alakult ki új, versenyképes gazdaság. Az iparági specializációk meggyengülése és megszűnése különösen érzékenyen érintette a KMT-beruházások által elhanyagolt kis- és középvárosokat, amelyek így foglalkoztató, területi integráló szerepüket is elveszítették. A létrejött tér homogenitása abban rejlik, hogy specializáció hiányában mindenhol csak ugyanazt az erőforrást képes felkínálni: az olcsó, nagyrészt gyengén képzett munkaerőt és az alapvető infrastruktúrát; ez pedig gyakran már alacsony bérek mellett sem alkalmas a globális versenyben való túlélésre.

Az az ipari tudás, amely néhány évtizeddel korábban még megtalálható volt, vagy eltűnt, vagy csak korlátozottan maradt fenn: önálló, de elszigetelt KKV-k, gyakran egy korábbi, nagyobb iparvállalat műszaki-személyzeti örökségének fennmaradt részei (ezek a kolokációs területek vonásait viselik, bár a sikeresebbeket talán tekinthetjük korai fejlettségi stádiumukat élő marshalli körzeteknek). Ha egy térben lehatárolt iparág szereplői körében nem alakul ki új hálózatosodás, a kilábalás esélyei sem biztatóak; a kiürülési folyamatok (a képzett munkaerő elvándorlása, a tőkeképződés elmaradása és az ipari delokalizáció) folytatódnak. Az általános tőkehiány miatt evolúciós útképződésre viszont még külső fejlesztési források bevonásával is kevés lehetőség nyílik: a kapcsolódási lehetőségek, a társadalmi tőke hiánya, és a hálózati formációk ritkás szerkezete miatt erős akadályok emelkednek az újraszpecializáció előtt. Az egyetemi bázisú építkezés talán segítséget nyújthat a folyamatban: a növekedési pólusokra alapozott fejlesztési stratégiák innovatív iparágak megtelepedésére törekedtek, és az állami alapítású iparági körzetek logikája felé mutatnak. Ez a folyamat azonban gyerekcipőben jár; és mind az egyetemi szféra által felkínált tudás, illetve intézményi háttér, mind az egyetemeket körbevevő gazdaság abszorpciók képességei látható gyengeségekkel küzdenek.

A privatizáció és zöldmezős beruházások révén megjelenő multinacionális vállalatok ipari tere lényegesen kedvezőbb képet mutat. Bár ez a folyamat sem ellentmondásuktól mentes, alapvetően inkább sikeres átalakulást jelent, és a visegrádi országokban a fővárosokon kívül ez a „köztes tér” bizonyult a legsikeresebbnek. A letelepült vállalatok közreműködésével újrászerveződött tér vonzereje bizonyos mértékben pont az alacsony hozzáadott értékű, munkaintenzív tevékenységek áttelepítésén nyugodott, ez a fajta termelés pedig nem igényelt különösen magas hálózati integrációt, társadalmi és gazdasági beágyazottságot; tipikus szatellit körzetek alakultak ki. Az erre a versenysztratégiára tartósan berendezkedő ipari térségek korai sikerei (magas befektetési szint, új munkahelyek, a „teremtő pusztulás után gyorsan újrászerveződő” ipar) igen hamar kifulladás, amennyiben nem voltak képesek a feljebb lépésre és új versenyképességi tényezők felmutatására, miközben „kiárazták” magukat az olcsó munkaerőre építő versenyből.¹⁰ A delokalizáció, az ipar leépülése végső soron „kiürítheti”, perifériára szoríthatja a térséget, amely új belépők hiányában néhány év alatt elveszítheti meglévő versenyképességét is.¹¹

A valóban sikeres alkalmazkodási modellt azok a térségek képviselik, amelyek képeseknek bizonyultak a betelepült nagyvállalatok területi beágyazására és hálózati integrációjára; valamilyen formában feljebb lépést valósítottak meg, s a szatellit körzetmodell felől a „kerékagy- és küllők” forma felé mozdulnak el (ezt legtisztábban a közép-európai ipar integrációs zónájában letelepült autóipar példája testesíti meg). Ezzel együtt a pozitívumok mellett tradeoff-hatások is kimutathatók: a nagyvállalatok bizonyos mértékű kizorító hatást gyakorolnak térségükben az ipari fejlődés ma legfontosabb szűk keresztmetszetét jelentő szakképzett munkaerő, valamint a felvevőpiacok lefőlézésével. A sikeres ipari térségek *irigylésre méltó problémái* itt nagyjából összevethetőek a nyugat-európai iparági körzetek dilemmáival, és ezért a párhuzamok tanulmányozása különösen értékes tanulságokkal szolgál a hazai kutatók, közpolitikai szakértők számára.

Mind a perifériák, mind a köztes tér számára az erős kapcsolati hálókon alapuló újraintegrált tér víziója tűnik az ipari fejlődés kívánatos irányának – ez a szerveződés pedig az iparági körzetek *kialakulása* vagy *kialakítása* felé mutat. Olyan gazdasági szerveződésre van szükség, amely egyszerre képes teret nyújtani a külföldi működőtőke és a globális léptékben is versenyképes középvállalatokká fejlődő KKV-k számára, s mindezt fenntartható módon, a társadalmi tőke (újra-)termelődésével valamint a helyi-regionális intézmények megerősödésével képes elérni. A területi integrációt a perifériákon első lépésben már egyes, marshalli vagy állami alapítású iparági körzetek kialakulása is megvalósítja; a versenyképes ipar jelenléte ugyanis mind az endogén fejlődés feltételeire, mind a térségek tőkevonzó képességére kedvező hatással van, s így kumulatív növekedési folyama-

10 Magyarországon Közép-Dunántúl (Székesfehérvár) példája mutatja, hogy a korai privatizációs sikereket a 2000-es években megtorpanás, majd elnyújtott stagnálás és erózió követte.

11 Ez a jelenség tapasztalható Pécsen, ahol a város egyik iparági specializációját jelentő elektronikai ipar az Elcoteq 2012-ben (külső okok miatt) bekövetkezett összeomlását csak minimális helyreállítási folyamat követte: a valaha 2500-3000 fő tartós létszámú nagyvállalat helyére érkezett utódvállalatok létszáma összesen nem éri el az 500 főt. A leépülés okai között könnyen megnevezhetjük a termelés alacsony hozzáadott értékét, a vezető vállalat alacsony helyi beágyazottságát, és különösen azt, hogy az iparág az 1990-es évek második felétől elmulasztotta a feljebb lépést.

tok léphetnek működésbe, túlcserélő hatások érvényesülhetnek. A fejlettnak számító ipari térségekben célszerű a specializációt bizonyos mértékű, a regionális rugalmasságot növelő diverzifikációval kiegyensúlyozni. A beszállítói kapcsolatokban és a vállalkozások közötti relációkban ez többirányú kapcsolatokon nyugvó hálózatos együttműködést igényel; a belső és a külső erőforrások hasznosításában pedig egyensúlyt a külföldi és a hazai tulajdon között. Így nem csak a beszállító rendszerek „kerékagy- és küllők” rendszerei működnek tovább (de a korábbinál differenciáltabb, magasabb színvonalú kapcsolódási lehetőségeket kínáló formában), hanem lehetőség nyílik a KKV-k, középállalatok marshalli forma felé mutató hálózatainak létrejöttére is. *Összességében az újraintegrált tér három, egymással összefüggő célt képvisel;*

- újrspecializációt valósít meg a specializációs profiljait részben vagy egészben elvesztett iparban;
- lehetőséget ad a súlyos különbségekkel terhelt duális ipar meghaladására; és
- kiváló feltételeket kínál a feljebb lépés, az ipar folyamatos tanuláson alapuló hosszú távú fenntarthatóságának biztosítása számára.

Az iparági körzetek által uralt szervezett tér ideája a válság sújtotta Közép-Európában természetesen normatív elképzelés. Akár a gazdaság önálló fejlődési képességével, akár a fejlesztéspolitika lehetőségeivel és képességeivel szemben jogos és szükséges is a kételkedés. De mégis: ha a célok jók, minden érdekükben megtett lépés értékes teljesítmény.

Egy bajor iparváros fejlődése az ezredfordulót követően

KOVÁCS SZILÁRD

KULCSSZAVAK: Bajorország, Ingolstadt, feldolgozóipar, iparváros

ABSZTRAKT: A tanulmány célja, hogy egy monostruktúrájú iparváros, Ingolstadt gazdasági fejlődésének folyamatát, előnyeit és hátrányait feltárja. Ingolstadt a 21. század kezdetére az egyik legdinamikusabban fejlődő bajor nagyvárossá nőtte ki magát. A város növekedése és fejlődése az ezredfordulót követően is folytatódott. A járműipar, illetve az Audi szerepe ebben a folyamatban egyértelmű és vitathatatlan. A tanulmány során a szerző összehasonlíttja Ingolstadt gazdasági teljesítményét a többi bajor kisebb nagyváros teljesítményével annak érdekében, hogy feltárja, mely térségek, iparágak jelentették az elmúlt évtized során a fejlődés motorját. Ezt követően a város és a nagyvállalat összefonódását vizsgálja, melynek révén feltárhatóvá válnak az egyoldalú iparági fejlesztések előnyei és hátrányai.

Bevezetés

A bajor gazdasági fejlődés egyik példaértékű városa Ingolstadt. A bajor kisváros a második világháború alatt nem szenvedett el jelentős károkat. A háborút követően kevesebb, mint 35 ezer ember lakta, mely 1970-re megduplázódott. A bajor kisváros modern ipari várossá fejlődésében kiemelt szerepet játszott kedvező térbeli elhelyezkedése. A település Bajorország földrajzi értelemben vett centrumában található. Emellett a fő közlekedési vonalak kereszteződésében helyezkedik el, egyfelől a háborút követően két dinamikusan fejlődő nagyváros (München, Nürnberg) egyre nagyobb forgalmat bonyolító közlekedési és gazdasági folyosójának közepén fekszik, másfelől a Duna bajorországi szakaszának felezőpontjában található. A bajor fejlődést befolyásoló tényezők mindegyike ki tudta fejteni jótékony hatását a városra, hiszen Ingolstadt a háborút követően a gyorsan iparosodó térséghez tartozott. A munkaerő és különösen a szakképzett munkaerő rendelkezésre állt. A nagyvárosi agglomerációs térségek és Schwaben egyes régiói mellett Ingolstadtban volt a legnagyobb népességnövekedés 1939 és 1961 között. Ezzel párosult, hogy jelentős nagyipari üzemek hiányában a városban nem alakultak ki szakszerveetek, mely tény további pozitívumot jelentett a beáramló tőke számára (Schlemmer 2009).

A háborút követően uralkodóvá váló exportorientált gazdaságpolitika tovább erősítette az északi nyugat-német területeken az ipar koncentrációját. Ágazati tekintetben viszont az északi területek hagyományos, döntően nyersanyag- és energiaigényes nehézipari ágazatokban (pl. vas- és acélgégyártás, hajóipar) növekedtek. Ezekben az ágazatokban a termelési feltételeknek, a világgazdasági folyamatoknak és az exportorientált gazdaságpolitikának köszönhetően jelentős világpiaci részesedést ért el az NSZK (Inotai 1986). Ezzel párhuzamosan a déli tartományokban (Bajorország, Baden-Württemberg) egy szerkezetében, termelési struktúrájában eltérő ipar bontakozott ki. Ágazati szempontból az elektronika, a repülőgépgégyártás, a finommechanika, a hírközlés és a speciális gépgégyártás jelent meg vagy indult újra a háborút követően ebben a térségben. A vállalati szerkezet tekintetében is jelentős eltéréseket lehetett megfigyelni, melyek egyrészt az ágazati specifikumokból, másrészt a méretgazdaságossági különbségekből fakadtak. Míg az északi tartományokban a legjelentősebb gazdasági szereplők a – sok esetben monopol piaci pozíciót betöltő – nehézipari konszernek voltak, addig Bajorországban és Baden-Württembergben a gazdaság legfontosabb szereplői a kis- és középvállalkozások voltak, melyek rugalmasságuknak és gyors alkalmazkodó képességüknek köszönhetően a gazdasági csodát követően is versenyképesek tudtak maradni (Inotai 1986). A déli térség technológiai fejlődésének alapja a specializáció volt. A beszállítói KKV-szektor hálózatokba tömörült, hogy a térség nagyvállalatai (BMW, Siemens, Mercedes-Benz, IBM, Bosch) számára innováció-orientált partnerek lehessenek.

Ezen folyamatoknak köszönhetően Ingolstadt háborút követő fejlődése nem torpant meg a recesszió időszakában sem. A város fejlődése egybe forrt az Audi AG fejlődésével. A vállalat, valamint a járműipar egyre nagyobb jelentőségének köszönhetően Ingolstadt növekedése a pénzügyi-gazdasági válságig kisebb ingadozásokkal, de tovább folytatódott.

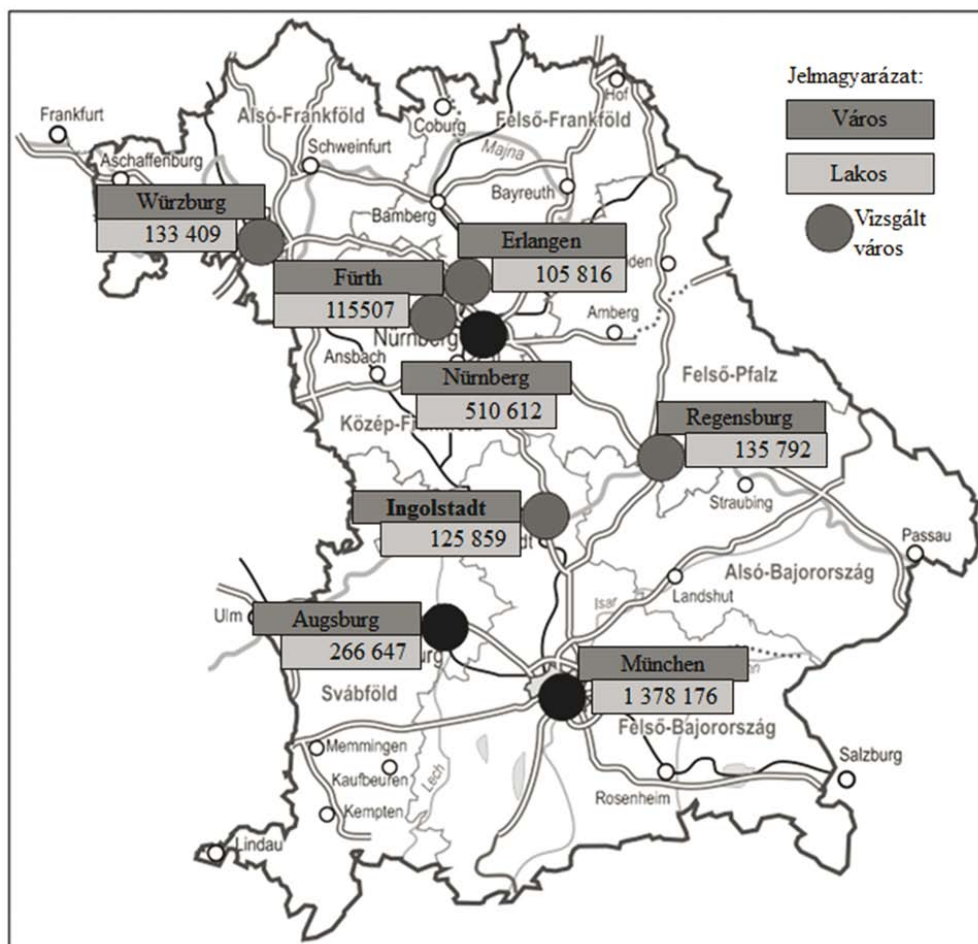
A bajor kisebb nagyvárosok összehasonlítása

A globalizáció térnyerésével párhuzamosan a gazdasági tevékenységek egyre nagyobb mértékben koncentrálnak, melynek eredményeként egyfajta egyensúlyi helyzet alakul ki a gazdaság gócpontjai (nagyvárosok) és a köztük elterülő kevésbé koncentrált térségek között (Lux 2013). A globális városhálózat csúcán a globális városok állnak, melyeket a kiemelt szerepkörű nagyvárosok követnek (Faragó 2010). A kisebb nagyvárosok globális szerepe sajátos ebben a világméretű rendszerben, hiszen a specializáció vagy a diverzifikáció révén válhatnak a globális rendszer valódi részesévé (Audretsch 1998). Ingolstadt eddigi fejlődési útja a specializációhoz köthető.

Az ingolstadti fejlődés sajátosságainak feltárásához szükséges a hasonló helyzetű és méretű városokkal történő összehasonlítása. A bajor városhálózat második szintjéhez sorolható Ingolstadt. Az összehasonlító elemzés során négy további kisebb nagyváros fejlődését hasonlítottam össze. A városok kiválasztása során két tényezőt vettem figyelembe. Az első a lakosságszám volt, így a 100–300 ezer lakosú városokra korlátozódott az elemzés. Ezt követően figyelembe vettem Bajorország térszerkezeti jelleget és a két fejlődési

tengely mentén (Würzburg – Nürnberg – München; Duna) elhelyezkedő városokra szűkült a vizsgálati kör. Ennek eredményeként Ingolstadt mellett Erlangen, Fürth, Regensburg és Würzburg városok kerültek be az összehasonlító elemzés vizsgálati körébe (1. ábra).

1. ábra: A bajor nagyvárosok területi elhelyezkedése



Forrás: LSKN 2012 adatai alapján a szerző szerkesztése.

A vizsgált városok mindegyike 100 és 140 ezer fő közötti lakosságszámmal rendelkezik. Az öt város közigazgatásilag négy különböző régióba tartozik, valamint két város (Regensburg és Würzburg) régióközpont is egyben. Amíg a lakosság számában és a városok térszerkezeti helyzetében számos hasonlóság figyelhető meg, addig a gazdasági teljesítmény alapján jelentős különbségek tapasztalhatók (1. táblázat).

Majd mindegyik város egy főre, illetve egy alkalmazottra jutó gazdasági teljesítménye is meghaladja a bajor átlagot. Kivételt képez Fürth, ahol az egy főre jutó GDP értéke jóval elmarad a bajor átlagtól (36 317 euró/fő). Ugyanakkor Ingolstadt a 96 bajor körzet közül a legmagasabb értéket éri el, Regensburg Felső-Pfalz régió, Erlangen Közép-Frankföld legnagyobb teljesítményű városa, míg Würzburg mindössze harmadik saját régiójában Schweinfurt és Aschaffenburg mögött. Fürth ötödik régiójában a gazdasági teljesítmény alapján.

1. táblázat: A vizsgált nagyvárosok főbb gazdasági mutatói, 2011

Város	Lakosságszám	Nominális GDP	1 alkalmazottra jutó GDP	1 főre jutó GDP
	fő	ezer euró	euró	euró
2011				
Erlangen	105 816	7 276 974	68 575	68 770
Fürth	115 507	3 416 013	63 099	29 574
Ingolstadt	125 859	11 517 883	108 276	91 514
Regensburg	135 792	10 243 309	73 317	75 434
Würzburg	133 409	12 363 764	53 884	45 583

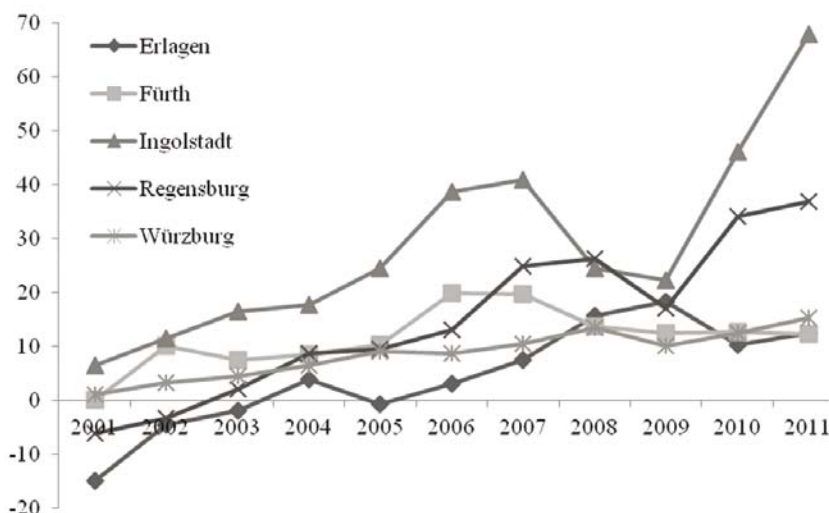
Forrás: LSKN 2012 adatai alapján a szerző szerkesztése.

Ezen adatok alapján is jól látható, hogy Ingolstadt kimagaslik a vizsgált városok köréből gazdasági potenciálja alapján. Hiszen a lakosságszám alapján harmadik, a gazdaság összteljesítménye alapján második, míg a hatékonyság és fejlettség alapján az első helyen áll a vizsgált városok rangsorában.

A kisebb nagyvárosok fejlődése az ezredfordulót követően eltérő trendek mentén ment végbe. 2000-hez viszonyítva mindegyik város gazdasági teljesítménye és hatékonysága növekedett, bár jelentős időbeli és mértékbeli eltérések figyelhetők meg (2. ábra).

A növekedés az ezredfordulótól a pénzügyi-gazdasági válságáig nagyságrendileg töretlen. Néhány kisebb helyi sajátosságokra visszavezethető visszaesés figyelhető meg az évtized első felében, de jelentős gazdasági mérséklődés nem következett be ebben az időszakban. A városok térben relatíve közel helyezkednek el, és a makrogazdasági környezetük azonos, mégis időben eltoltan jelentkeznek a válság jelei. Fürth esetében már 2007-ben, Ingolstadt-nál 2008-ban, Regensburg és Würzburg esetében 2009-ben, míg Erlangennél 2010-ben figyelhető meg gazdasági visszaesés. Az időbeli különbségek a városok gazdasági szerkezetére és a helyi kormányzás lépéseire vezethetők vissza.

2. ábra: Egy alkalmazottra jutó GDP változása 2000-hez képest



Forrás: LSKN 2012 adatai alapján a szerző számítása és szerkesztése.

A legkiegyensúlyozottabb fejlődés Würzburg esetében figyelhető meg, az ezredfordulót követően mérsékelt, évi 1–2 %-os gazdasági növekedést produkál, de a válság időszakában itt a legkisebb a visszaesés (-2,87%). Erlangen és Fürth egymás tőszomszédságában fekvő települések, melyek napjainkra egybeolvadtak Nürnberggel. A városok fejlődése mégis eltérő, mivel a gazdaság struktúrája jelentősen eltér, míg Erlangen területén jelentős feldolgozóipari vállalatok találhatók, addig Fürth esetében a terciér szektor jóval meghatározóbb. Az elmúlt bő tíz év második legnagyobb nyertese Regensburg. A Duna partján fekvő város 2001 és 2008 között töretlen fejlődést ért el, majd mindössze egyetlen évben, 2009-ben csökkent az egy alkalmazottra jutó GDP az előző évhez képest. A következő két évben újra dinamikus fejlődést mutatott. Ingolstadt ezen mutató alapján is eltér a többi kisebb nagyvárostól. Egyrészt az évtized első éveiben rendkívül gyors fejlődése figyelhető itt meg. 2007-re már több mint 40%-kal meghaladta a 2000 évi egy alkalmazottra jutó GDP értéket. Majd ezt követően a válság hatására jelentős, több mint 11%-os gazdasági visszaesés figyelhető meg. A válság a 2009. évben tovább mélyült, de 2010-ben újra rendkívül gyors növekedés tapasztalható, ami 2009-ben 22,38 %-kal haladta meg a 2000-es értéket, míg 2010-ben 46,14%-kal, 2011-ben 67,96%-kal. Úgy tűnik, hogy Ingolstadt sikeresen kilábal a válságból és esetében az úgynevezett útfüggőség nem eredményezett bezárulást, így a korábban kialakult erősségekre építve tovább fejlődhet a város.

Az eltérő növekedési ütem és a válság jelentkezésének időbeli különbségei miatt a gazdaság szerkezetének összehasonlítása is szükséges a bajor kisebb nagyvárosok elemzése során. A konjunkturális ciklusok egyes szakaszai eltérő gazdasági szerkezetet eredményeznek. Mindezen változásokat a globalizálódott gazdaság és az újra növekvő állami szerep felerősítheti, gyorsíthatja.

2. táblázat: A városok gazdasági szerkezete

Város	Bruttó hozzáadott érték (%)					
	Mezőgazdaság	Feldolgozó ipar	Egyéb ipar	Kereskedelem és közlekedés	Pénzügyi szolgáltatások	Egyéb szolgáltatások
2000						
Erlangen	0.09	49.29	4.09	8.88	18.35	19.31
Fürth	0.22	22.88	4.40	26.19	27.98	18.33
Ingolstadt	0.11	45.66	4.28	17.87	15.02	17.07
Regensburg	0.20	34.43	6.84	15.17	20.11	23.26
Würzburg	0.30	11.67	6.17	28.18	20.46	33.22
2004						
Erlangen	0.12	43.76	3.27	9.16	23.28	20.41
Fürth	0.23	22.34	3.83	25.88	27.86	19.86
Ingolstadt	0.09	55.35	3.18	14.21	14.59	12.58
Regensburg	0.48	35.91	4.02	14.81	20.97	23.80
Würzburg	0.35	11.83	4.22	26.54	22.00	35.06
2008						
Erlangen	0.14	45.16	3.46	9.72	22.31	19.22
Fürth	0.25	19.50	4.88	24.35	30.38	20.64
Ingolstadt	0.11	54.56	3.71	14.88	14.10	12.64
Regensburg	0.19	41.69	4.82	12.74	19.53	21.04
Würzburg	0.31	10.68	5.18	24.87	23.66	35.30
2011						
Erlangen	0.14	42.65	3.72	9.42	24.72	19.35
Fürth	0.22	21.81	4.46	25.09	25.57	22.85
Ingolstadt	0.08	66.50	2.31	10.24	11.55	9.33
Regensburg	0.23	44.56	4.05	12.29	18.65	20.22
Würzburg	0.24	9.48	5.18	23.13	24.62	37.34

Forrás: LSKN 2012 adatai alapján a szerző számítása és szerkesztése.

Az öt vizsgált város gazdasági szerkezete eltérő, és egy évtized alatt jelentős változásokon ment keresztül (2. táblázat). Az ezredfordulón a legiparosodottabb város Erlangen volt, itt a bruttó hozzáadott érték több mint 53%-a az iparból származott, míg Würzburg esetében a szolgáltatások részaránya több mint 81%-ot tett ki. 2011-re Ingolstadt lett az iparorientált bajor nagyváros, az ipar részesedése a hozzáadott értékből majdnem 70%. Míg Würzburg esetében tovább erősödött a szolgáltató szektor.

A két legdinamikusabban fejlődő város (Ingolstadt és Regensburg) esetében az ipar gazdasági szerepe folyamatosan növekedett az elmúlt bő évtizedben. Fürth esetében az ipar jelentősége érdemben nem változott, de Würzburg és Erlangen esetében – kiváltképp a válságot követően – az ipar részaránya mérséklődött az összteljesítményből.

Az iparon belül a feldolgozóipar részaránya a legjelentősebb. Würzburgot leszámítva a városokban gyakorlatilag az ipar megegyezik a feldolgozóiparral. Különösképp igaz ez a legiparosodottabb városokban. A tercier szektorban bekövetkezett változások kettős képet mutatnak, egyfelől a kereskedelem és közlekedés Würzburg és Fürth városokban volt jelentős, ami 2000 óta érdemben nem változott, ugyanakkor némiképp meglepő módon Ingolstadt esetében drasztikus csökkenés figyelhető meg, különösen a válságot követően. Ezen szolgáltatói szektor mérséklődése ellentmond a város gazdasági folyamatainak, hiszen egyrészt a legjelentősebb iparág a járműipar, mely rendkívül exportorientált ágazat. Másrészt a város két jelentős közlekedési folyosó kereszteződésében található. Ezt az ellentmondást feloldja, hogy a közlekedés és kereskedelem részaránya ugyan csökkenő tendenciát mutat az összteljesítményből, de nominális értékben 12%-os bővülés figyelhető meg az ágazatban. Vagyis a feldolgozóipar rendkívüli, a nominális adatok alapján 184%-os bővülése torzította a többi szektor növekedését. Ingolstadt esetében a másik jelentős ágazati bővülés a pénzügyi szolgáltatások terén figyelhető meg, mely a feldolgozóipari vállalatok növekvő tőkeszükségletével és a fejlődés társadalmi kihatásaival magyarázható.

Regensburg esetében is a feldolgozóipar és a pénzügyi szolgáltatások növekedtek a legnagyobb mértékben. Erlangen ágazati teljesítményének vizsgálata során minden ágazat legalább 20%-os bővülést ért el a nominális adatok alapján. Fürth esetében ugyanakkor nem mutatható ki jelentős bővülés egyik ágazatban sem, kivéve az egyéb szolgáltatásokat. Az öt város közül egyedül Würzburg adatai alapján tapintható ki a nominális csökkenés az ipar, a kereskedelem és a közlekedés területén, ugyanakkor a pénzügyi és egyéb szolgáltatások területén jelentős bővülés figyelhető meg.

Az elemzés alapján egyértelmű, hogy Ingolstadt kimagaslik a hozzá hasonló méretű bajor városok köréből. A gazdasági fejlődés alapját képező feldolgozóipar egyre nagyobb mértékű koncentrációjának köszönhetően egy sajátos, specializáción és hatékonyságon alapuló monostruktúrájú gazdaságszerkezetet alakított ki, melynek eredményeként a gazdasági válságot követően gyorsan visszaállt a korábbi növekedési pályára.

Audi mint Ingolstadt fejlődésének motorja

Lux (2013) szerint az iparági koncentráció elengedhetetlen a kisebb nagyvárosok fejlődéséhez, mivel méretükből adódóan a kritikus tömeg hiánya lép fel. Ezen hiány megszüntetésének egyik lehetséges módja az iparági koncentráció, melynek eredményeként lokalizációs előnyök alakulnak ki. A lokalizációs előnyök csökkentik a versenyelőnyhöz szükséges kritikus tömeg nagyságát (Gordon – McCann, 2000).

A városok összehasonlító elemzése alapján látható, hogy Ingolstadt gazdasági szerkezete erősen feldolgozóipar orientált, melynek eredményeként a kritikus tömeghez szükséges méretbeli hiányosságokat ellensúlyozni tudja a specializációból fakadó előnyökkel.

A 20 főnél többet foglalkoztató feldolgozóipari vállalkozások számában 2000 óta jelentős változások következtek be. A legfontosabb adatokat az 3. táblázat tartalmazza. Egyrészt a gazdasági válságig a számuk folyamatosan nőtt, 2007-ben 59 ilyen vállalkozás működött Ingolstadtban, azóta a számuk drasztikusan lecsökkent, négy év alatt nyolc vállalkozás szűnt meg, vagy zsugorodott össze. Hasonló folyamatok játszódnak le, mint az 1970-es években, mikor is a nagyobb vállalatok felvásárolták a gyengélkedő kis- és középvállalkozásokat. Az iparágban tehát egy koncentrációs folyamatot indított el a válság.

3. táblázat: Feldolgozóipari adatok

Év	Vállalkozások száma*	Foglalkoztatottak száma	1 foglalkoztatottra jutó fizetett összeg (euró)	Beruházás (1000 euró)	1 alkalmazottra jutó beruházások összege (euró)	1 lakosra jutó beruházások összege (euró)
2000	55	37 676	42 283	1 120 549	29 742	9 713
2001	54	38 430	45 252	910 000	23 679	7 814
2002	53	37 915	46 731	920 000	24 265	7 803
2003	55	38 294	46 397	860 000	22 458	7 224
2004	54	38 550	46 901	780 000	20 233	6 552
2005	55	38 627	47 970	720 000	18 640	5 950
2006	57	38 576	49 424	750 000	19 442	6 150
2007	59	38 575	52 453	1 040 000	26 960	8 504
2008	57	39 665	55 375	1 140 000	28 741	9 321
2009	54	38 900	56 115	830 000	21 337	6 694
2010	51	38 461	55 640	1 000 000	26 000	8 000

*20 főnél többet foglalkoztató vállalatok.

Forrás: Ingolstadti Statisztikai Hivatal adatai alapján a szerző számítása és szerkesztése.

A foglalkoztatás területén az ezredforduló óta kiemelkedő év volt a 2008-as. Az évtizedben átlagosan 38 515 fő állt alkalmazásban a feldolgozóiparban, ez jóval több mint ezer fővel meghaladta a 2007. évet. A válság ezt követően volt érzékelhető, ugyanis a foglalkoztatás megközelítőleg az évtizedes átlagra esett vissza.

A beruházások mértéke 2000-től folyamatosan csökkent, hat év alatt 350 millió euróval esett vissza az értékük. 2000-ben, 2007-ben, 2008-ban és 2010-ben a feldolgozóipari befektetések több mint egymilliárd euróra rúgtak. Az egy foglalkoztatottra és egy lakosra jutó beruházási adatok azt mutatják, hogy az ezredfordulós szintet nem sikerült elérni a gazdasági válságot követően.

A feldolgozóiparon belül kiemelt szerepet tölt be az Audi. A vállalat legfontosabb adatait a 4. táblázat mutatja be. A feldolgozóipari foglalkoztatottak több, mint háromnegyede az Audi AG-nál dolgozott az ezredfordulón, 2002 óta ez az arány 81% körül mozog. Ugyanakkor az Audi jelentősége a válságot követően némileg mérséklődött a teljes foglalkoztatás tekintetében, hiszen míg az évtized közepén 43%-os volt az Audi részesedése a foglalkoztatásból, addig 2011-ben már „csak” 39%-os.

Az Audi AG termelése és értékesítése is folyamatosan bővült 1995 óta, kivételt képez ez alól a 2009-es év, ebben az évben szinte minden mutató esetében jelentős visszaesés volt megfigyelhető. Az értékesítés az elmúlt 15 évben egyértelműen exportorientálttá vált. Míg a múlt század végén az export aránya 55% és 60% között mozgott, addig napjainkban már 80% feletti értéket ér el. A német piacon értékesített termékek arányában nem történt jelentős változás, a piaci részesedésük 7–8%-os.

Az Audi AG három üzemében a munkavállalók száma az elmúlt 15 évben növekedett, Ingolstadtban kilencezer fővel, Neckarsulmban 3800 fővel, Győrben 6600 fővel bővült a foglalkoztatottak száma. Az üzemek szerepe a foglalkoztatás tekintetében megváltozott. 1995-ben a munkavállalók 70%-a Ingolstadtban dolgozott, míg 2011-ben már csak 51%-uk. Neckarsulm részaránya e tekintetben 29%-ról 21%-ra csökkent, míg a győri üzem 1995-ben az Audi AG munkavállalóinak 1%-át alkalmazta, addig 2011-re már 11%-át.

4. táblázat: Az Audi AG legfontosabb gazdasági adatait

Év	Termelés	Értékesítés			Foglalkoztatottak száma			
	Jármű	Összesen	Export	Export részaránya	Összesen	Ingolstadt	Neckarsulm	Győr
	db	db		%	fő			
1995	446 808	447 855	243 717	54,4	32 823	23 100	9 400	300
1996	491 501	492 046	274 188	55,7	34 529	24 300	9 500	700
1997	557 777	546 436	307 701	56,3	37 761	25 200	10 800	1 800

Év	Termelés	Értékesítés			Foglalkoztatottak száma			
	Jármű	Összesen	Export	Export rész- aránya	Össze- sen	Ingolstadt	Neckarsulm	Győr
	db	db		%	fő			
1998	619 030	599 509	355 382	59,3	41 011	26 468	11 629	2 914
1999	626 059	634 708	377 287	59,4	45 800	28 300	12 400	4 000
2000	650 850	653 404	679 913	73,9	49 396	29 155	13 260	4 470
2001	727 033	726 134	471 268	64,9	51 141	30 483	13 875	4 857
2002	735 913	742 128	498 478	67,2	51 198	30 628	13 632	4 767
2003	761 582	769 893	532 107	69,1	52 689	31 203	13 558	4 888
2004	784 972	779 441	544 349	69,8	53 144	31 068	13 719	5 175
2005	811 522	829 109	581 984	70,2	52 412	31 236	13 666	5 046
2006	926 180	905 188	647 396	71,5	52 297	31 276	13 425	5 204
2007	980 880	964 151	710 137	73,7	53 347	31 369	13 329	5 623
2008	1 029 041	1 003 469	745 358	74,3	57 822	32 603	13 486	5 925
2009	932 260	949 729	720 885	75,9	58 011	31 409	12 935	5 614
2010	1 150 018	1 092 411	863 254	79,0	59 513	31 344	12 955	5 833
2011	1 365 499	1 302 659	1 048 648	80,5	62 806	32 165	13 221	6 932

Forrás: Ingolstadti Statisztikai Hivatal adatai alapján a szerző számítása és szerkesztése.

Ingolstadt fejlődésének kulcsa az Audi. A város gazdasági fellendülésének alapja a járműipari nagyvállalat kiemelkedő gazdasági növekedése. Az ágazat további bővülése vagy visszaesése nagymértékben befolyásolja majd a város jövőjét.

Jövőorientáltság a modern iparvárosban

Ingolstadtot Bajorországhoz hasonlóan rendkívüli jövőorientáltság jellemzi, nem csak gazdasági, hanem társadalmi téren is. Ennek köszönhetően a városban több olyan együttműködés is kialakult, melynek célja a város fejlődésének fenntartása. Emellett több infrastruktúrális beruházás is történt részben önkormányzati és tartományi finanszírozás keretében, melyek a város kedvező gazdaságföldrajzi adottságait tovább növelték. Emellett a járműipari vállalatok számára a logisztikai szolgáltatások fejlesztését igyekezett elősegíteni a logisztikai központ 140 millió eurós fejlesztési beruházása, valamint vállalkozásösztönzés céljából inkubátor alakult a városban, mely a kapcsolati- és tudástőke hatékony felhasználása révén igyekszik az új, helyi gazdasági szereplőket támogatni.

A pénzügyi-gazdasági válságot követően a legjelentősebb gazdasági versenyképességet támogató beruházásokat a *Beteiligungsbericht 2012 der Stadt Ingolstadt* (Ingolstadt város Részvételi jelentése, 2012) kiadvány foglalja össze, mely egyrészt egy jelentés, amit a városi önkormányzat állított össze, másrészt egy társadalmi-gazdasági-környezeti körkép a legjelentősebb szolgáltató és támogató ingolstadti intézményekről.

Az oktatási és képzési rendszer fejlesztése során a legfontosabb szempont a gyakorlati alkalmazhatóság volt, ezért 2004-ben az Ingolstadt Főiskola (Fachhochschule Ingolstadt) megalapította az Alkalmazott Kutatások Intézetét (IAF: Institut für angewandte Forschung), melynek együttműködő partnere lett az Audi, a Siemens és több jelentős vállalat. IAF feladata, hogy összekapcsolja a felsőoktatási intézményeket és a vállalati szektort. Az együttműködés célja, hogy elősegítse új képzések, megfelelő kompetenciák kialakítását a jelenlegi és jövőbeli munkavállalók számára. Rövid idő alatt is sikeres volt az intézet, ezért 2008-ban az Audi újabb együttműködési megállapodást kötött a helyi oktatási és képzési intézményekkel, melynek értelmében az Audi innovációs rendszerének szerves részét képezik a helyi intézmények. A következő lépés az oktatás és az alkalmazott kutatások együttműködésének fejlesztésében egy önálló, saját kutatóközpont megalapítása az alkalmazott tudományok főiskoláján. 2015-ben kerül majd sor a CARRISMA (kutatóközpont felállításának projektje) elindítására. A munkavállalók továbbképzése az Akadémiai Továbbképző Intézet által szervezett kurzusok keretében történik, ahol elsősorban a minősítési programok elvégzése révén szaktanúsítványok megszerzésére szolgálnak.

Az infrastruktúra fejlesztése elsősorban nem helyi önkormányzati finanszírozásból valósult meg, hiszen az A9-es autópálya folyamatos fejlesztése nem Ingolstadt, hanem az egész tartomány számára kiemelt fontosságú, hiszen ez az autópálya alkotja a tartomány észak-déli közlekedési folyosójának gerincét. A nagysebességű vasútvonal megépítése München – Ingolstadt – Nürnberg szakaszon szintén tartományi és országos jelentőségű beruházás volt 2006-ban. Az Ingolstadt-Manching-ben lévő repülőtér döntően üzleti utazások számára kínál szolgáltatásokat. Nem csak a személyszállítás terén érdekelt a repülőtér üzemeltető vállalat, hanem a kereskedelmi járatok terén is. A telekommunikáció előretörésével kiemelt fontosságúvá vált a vállalatok számára a partnerek és az ügyfelek elérése, ennek érdekében a városban kialakításra került a „Com-In” rendszer, mely egy nagysebességű száloptikás hálózat. Ez a hálózat minden városi vállalkozó számára elérhető, így a helyi vállalkozók gyorsan és hatékonyan tudnak kapcsolatot létesíteni egymással.

Ezen beruházásoknak köszönhetően Ingolstadt infrastrukturális ellátottsága tovább javult, mely tovább erősítette elhelyezkedéséből fakadó előnyeit.

Az induló mikro- és kisvállalkozások számára nagy segítséget jelent az Inkubátorház (Existenzgründerzentrum), mely eddig több, mint 150 vállalkozásnak segített sikeresen az elindulásban, amivel 600 új munkahely létrehozásában segédkezett. A szervezet jól működő hálózati rendszer révén vállalkozásokkal, egyetemekkel és más intézményekkel együttműködve segíti a fiatal vállalkozásokat. Mindemellett jogi, pályázati és technológiai szaktanácsadás és speciális képzések révén nyújt támogatást az induló vállalkozásoknak.

Az induló vállalkozások mellett a város számára a legfontosabb ágazat a járműipar. Annak érdekében, hogy az iparág továbbra is szerves része legyen a helyi gazdaságnak, részben helyi önkormányzati, részben a járműipari vállalatok támogatásának köszönhetően 2010 végén elkezdődött a logisztikai központ (Güterverkehrszentrum) fejlesztése, melynek célja elsősorban a járműipari vállalatok számára nyújtható szolgáltatások bővítése és minőségi fejlesztése volt. A logisztikai központ jelenleg közel 4200 főt foglalkoztat. A közeljövőben további beruházások várhatóak a központtal kapcsolatban.

Ezen beruházásokból és együttműködési törekvésekből is jól látható, hogy Ingolstadt nem ül a babérjain. A város az elmúlt évtizedekben gazdasági fejlődésen ment keresztül, de a sikeres gazdaság támogatta a helyi társadalmi és gazdasági szereplőket, hogy a jövőben is együttműködésre törekedjenek. A világgazdasági trendeket és folyamatokat szem előtt tartva 4 fő terület emelhető ki Ingolstadt fejlődési koncepciójából (Lehmann 2012):

1. Az *oktatás és képzés* területén az alkalmazhatóság és gyakorlatorientáltság kerül előtérbe és a helyi gazdasági szereplőkkel szoros együttműködés keretében igyekeznek e feltételeknek megfelelni.
2. Az *infrastruktúra* sokoldalú fejlesztése figyelhető meg a várost illetően. Fejlesztéseket hajtanak végre nemcsak a fizikai infrastruktúra, hanem a telekommunikáció terén is. Kiemelten fontos a város fejlődéstörténete szempontjából, hiszen kedvező gazdaságföldrajzi adottságai nagyban hozzájárultak a város fellendüléséhez a második világháborút követően.
3. A *kisvállalkozások* támogatása, melyek innovációs képességük és rugalmasságuk révén rendkívül fontos szereplői a bajor gazdaságnak. Bajorországban és Ingolstadtban kiemelt fontosságúak a kis- és középvállalkozások. Az Audinak több mint 100 városi beszállítója van, melyek döntő többsége a KKV-szektorban működik.
4. A *húzóágazat és a húzó vállalat* támogatása révén a jelenlegi gazdasági potenciál megtartása és növelése. A logisztikai központ fejlesztése egyértelműen a húzóágazat támogatását jelentette.

Összegzés

A bajor társadalom erős identitásának, a rendhagyó gazdasági szerkezetnek, a szakképzett munkaerő jelentős beáramlásának és a tartományi gazdaságpolitika folytonosságának köszönhetően expanzív iparágak telepedtek le a térségben. A terület tőkevonzó képességének alapját a munkaerő, a hiányos nagyipar és a tradicionális vállalati szerkezet képezte.

Ebben a gazdasági-társadalmi-politikai környezetben tudott Ingolstadt felemelkedni és a német járműipar egyik legjelentősebb központjává válni. Ingolstadt növekedésének alapját a kedvező földrajzi és közlekedési fekvése alapozta meg. Bajorország földrajzi értelemben vett centrumában található a kisváros, valamint a München-Nürnberg gazdasági tengely és a Duna metszéspontjában fekszik. Kedvező pozíciójából következően az áttelepülő tömeg számára is preferált település volt. Ebből kifolyólag a tőke és a vállalatok számára egyaránt kiemelt célterületté vált. Ezen adottságait és a kedvező gazdasági folyamatokat kiaknázva Ingolstadt egy modern ipari várossá alakult át.

Ingolstadt az elmúlt évtizedekben a bajor fejlődésen túlnőtt és egy rendkívül dinamikus növekvő várossá alakult. A gazdaság szerkezete eltér a bajor vagy más fejlett régiókban található városokétól. Az ipar gazdasági részaránya jóval magasabb, mint a hasonló méretű és fejlettségű városokban. Részben ebből a sajátosságából fakadóan eltérő fejlesztési koncepció készült Ingolstadt városában. A szolgáltatói szektor fejlesztésére a járműipari vállalatok, beszállítók igényeit figyelembe véve kerül sor, ahogyan az oktatás területén is kiemelt figyelmet fordítanak a vállalatok, főként a húzóágazati vállalatok igényeire.

A város ipara egyértelműen monostrukturájú, mely jelentős veszélyt jelent, mivel a húzóágazata illetve a vállalat visszaesése strukturális válsághoz vezethet. Ezt felismerve a város igyekszik kedvező telephelyet kialakítani más ágazatok számára is. Emellett a KKV-szektor támogatásával törekszik egy olyan diverzifikált ipari szerkezet kialakulását elősegíteni, melynek középpontjában továbbra is a járműipar áll, de a súlyát mérsékelnék. Az ipar strukturális átalakítása mellett a terciér szektor dinamikus bővülése figyelhető meg a térségben, mely további lehetőségeket biztosít, bár a bővülő szolgáltatások jelentős hányada ugyancsak szorosan kapcsolódik a járműiparhoz.

Bibliográfia

- 3Land (2012): Planungsvereinbarung. Entwicklungsvision 3Land. 25. September 2012.
http://www.planungsamt.bs.ch/20120925_3Land_vereinbarung_mu.pdf (Letöltés ideje: 2013. augusztus 26.)
- Acemoglu, D.– Autor, D. (2010): *Skills, tasks and technologies: Implications for employment and earnings*. Working Paper.
- Act de constituer a polului de competitivitate „Pol Auto Muntenia” (2012): http://www.dacia-group.com/sites/default/files/act_constitutiv_0.pdf
- Albergo, E. d’ (2010): *Urban issues in nation-state agendas. A comparison in Western Europe*. Urban Research and Practice 3(2). http://www.eukn.org/E_library/Urban_Policy/Urban_issues_in_nation_state_agendas_a_comparison_in_Western_Europe (Letöltés ideje: 2013. január 07.)
- Artner A. – Bassa Z. – Hernádi A. – Mészáros K. – Székely-Doby A. (2002): *Távol-keleti gazdaságok pozitív és negatív fejlődési tapasztalatai: tanulságok Magyarország számára*. MTA Világgazdasági Kutatóintézet Műhelytanulmányok, 37.
- Asheim, B. (1996): *Industrial districts as ‘learning regions’: A condition for prosperity*. European Planning Studies 4. 379–400.
- Audretsch, D. B. (1998): *Agglomeration and the location of innovative activity*. Oxford Review of Economics Policy 2. 18–29.
- Bajmócy Z. (2011): *Bevezetés a helyi gazdaságfejlesztésbe*. JATEpress, Szeged.
- Balázs I. (2013): *Franciaország térszerkezetének átalakítása és a városi térségek kezelésének eszköztársa a várospolitika keretei között*. Kézirat. Készült: a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 program keretében.
- Balázs, I. (2014): L’intercommunalité en Hongrie. In: Steckel-Assouère, M.-Ch., C. (ed.) *Regards croisés sur les mutations de l’intercommunalité*. L’Harmattan, Paris. 425–433.
- Balleis, S. (2012): *Die europäische Metropolregion Nürnberg*. Politische Studien 445. 37–47.
- Barabási A. L. (2003): *Behálózva. A hálózatok új tudománya*. Magyar Könyvklub, Budapest.
- Baráth, G. (2008): *Nagyvárostérségi kapcsolatrendszerek – fővárostérségi összehasonlító elemzések Budapest, Székesfehérvár és Tatabánya, valamint Párizs és Sens városok példáján*. Doktori Disszertáció. PTE Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Pécs.
- Barca, F. (2009): *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy. A place-base approach to meeting European Union challenges and expectations. Independent report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner of Regional Policy*.
- Barta, Gy. (2005): The role of Foreign Direct Investment in the spatial restructuring of Hungarian industry. In: Barta, Gy. – G. Fekete, É. – Kukorelli Szörényiné, I. – Timár, J. (eds.): *Hungarian Spaces and Places: Patterns of Transition*. Centre for Regional Studies, Pécs. 143–160.
- Barta Gy. (2009): *Integrált városfejlesztési stratégia: A városfejlesztés megújítása*. Tér és Társadalom 23(3). 1–12.
- Barta Gy. (2012): A kelet-közép-európai járműgyártás európai összefüggései. In: Rechnitzer J. – Smahó M. (szerk.) *Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat-és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Széchenyi István Egyetem – Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr. 27–62.

- Beccattini, G. (2000): *Prof. Giacomo Becattini - intervention in Glasgow 2000 on industrial districts*. http://www.tci-network.org/activities/glasgow_becattini_intervention (Letöltés ideje: 2013. július 6.)
- Beccattini, G. (2002): From Marshall's to the Italian "industrial districts": A brief critical reconstruction. In: Curzio, A. Q. – Fortis, M. (eds.): *Complexity and Industrial Clusters: Dynamics and Models in Theory and Practice*. Springer Verlag, Heidelberg. 83–106.
- Beccattini, G. – Dei Ottati, G. (2006): *The performance of Italian industrial districts and large enterprise areas in the 1990s*. *European Planning Studies* 8. 1139–1162.
- Becker, J. (2006): Regional Governance in den Metropolregionen Stuttgart und Hannover. In: Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. (Hg.) *Regional Governance Band 1. Steuerung, Koordination und Kommunikation in regionalen Netzwerken als neue Formen des Regierens*. V&R Unipress, Göttingen. 155–167.
- Bell, D. (1973): *The Coming of Post-Industrial Society: A Venture in Social Forecasting*. 1999 *Special Anniversary Edition*. Basic Books, New York.
- Bellandi, M. (2002): *Italian industrial districts: An industrial economics interpretation*. *European Planning Studies* 4. 425–437.
- Belussi, F. – Sedita, S. R. (2009): *Life cycle vs. multiple path dependency in industrial districts*. *European Planning Studies* 4. 505–528.
- Benedek E. – Dudás Gy. (1989): *Az európai szocialista országok gazdaságföldrajza*. Tankönyvkiadó, Budapest.
- Benko G. (1992): *Új ipari terek: A térbeli elhelyezkedés logikája*. *Tér és Társadalom* 6(1–2). 101–118.
- Benneworth, P. (2004): *In what sense 'regional development'? Entrepreneurship, underdevelopment and strong tradition in the periphery*. *Entrepreneurship & Regional Development* 16. 439–458.
- Berend T. I. – Ránki Gy. (1987): *Európa gazdasága a 19. században. 1780–1914*. Gondolat, Budapest.
- Berry, B. J. L. (1973): Growth pole essentials: hierarchical diffusion and spread effects. In: Bevon, K. S. O. – Fair, T. J. D. (eds.) *Urban and Regional Development*. Johannesburg, South African Geographical Society. 127–144.
- Bobrova, A. – Shakhotska, L. – Shymanovich, G. (2012): *Social Impact of Emigration and Rural–Urban Migration in Central and Eastern Europe – Belarus*. Final Country Report. EC DG Employment Social Affairs and Inclusion, Brussels.
- Boudville, J. R. (1966): *Problems of Regional Economic Planning*. University Press, Edinburgh: Edinburgh.
- Bundesrat (2001): *Agglomerationspolitik des Bundes. Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001*. ARE–SECO.
- Buttler, F. (1975): *Growth pole theory and economic development*. Hants: Saxon House Farnborough.
- Bylund, E. (1972): Growth centre and administrative area problems within the framework of the Swedish location policy. In: A. Kuklinski (ed.): *Growth Poles and Growth Centres in Regional Planning*, Paris and The Hague: Mouton. 231–242.
- Caniëls, M. C. J. – Romijn, H. A. (2006): Localised knowledge spillovers: The key to innovativeness in industrial clusters? In: Cooke, P. – Piccaluga, A. (eds.): *Regional Development in the Knowledge Economy*. Routledge, London and New York. 22–42.

- Capasco, M. – Cusmano, L. – Morrison, A. (2013): *The determinants of outsourcing and off-shoring strategies in industrial districts: Evidence from Italy*. Regional Studies 4. 465–479.
- Castells, M. (2005): *A hálózati társadalom kialakulása. Az információ kora. Gazdaság, társadalom és kultúra*. I. Oktatási Minisztérium, Budapest.
- Castells, M. – Hall, P. (1994): *Technopoles of the World*. Routledge, New York.
- Champion, A. G. (2001): *A Changing Demographic Regime and Evolving Poly centric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations*. Urban Studies 4. 657–677.
- Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability – A fenntarthatóbb európai városok Chartája – Aalborgi Charta. 1994. http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/Aalborg_charter.pdf (Letöltés ideje: 2013. március 20.)
- Chavier, G. (2012): *La vocation du niveau intermédiaire: stratégies et perspective*. Revue Française d'Administration Publique 141. 87–98.
- Cheshire, P. (1995): *A New Phase of Urban Development in Western Europe? The Evidence for the 1980s*. Urban Studies 7. 1045–1063.
- Chorianopoulos, I. (2002): *Urban Restructuring and Governance: North–South Differences in Europe and the EU URBAN Initiative*. Urban Studies 4. 705–726.
- Christaller, W. (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Gustav-Fischer Verlag, Jena.
- Christofakis, M. (2011): *The growth poles strategy in Regional Planning: The recent experience of Greece*. Theoretical and Empirical Researches in Urban management 6(1). 5–20.
- Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward European Union* (2011). Institute of Urban Development, Krakow. http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf
- Cloke, P. J. (1979): *Key Settlements in Rural Areas*. Methuen, London.
- Conceptul strategic de dezvoltare teritoriala România 2030*. O Românie competitivă, armonioasă și prosperă.
- Cooke, P. (1995): Introduction. In: Cooke, P. (ed.): *The Rise of the Rustbelt*. Routledge, London–New York. 1–19.
- Czirfusz M. (2007): *Struktúrák regionális egyenlőtlenségei*. Tér és Társadalom 21(1). 69–83.
- Csák L. (2011): *A területi tervezés elméleti alapjai és alkalmazásának feltételei Romániában*. Doktori disszertáció, PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola http://www.rphd.ktk.pte.hu/files/tiny_mce/File/Vedes/Csak%20Laszlo_disszertacio.pdf
- Csomós Gy. (2013): *A világgazdaság irányító és ellenőrző központjai 2012-ben*. Tér és Társadalom 27(3). 93–108.
- Darwent, P. F. (1969): *Growth poles and growth centres in regional planning: a review*. Environment and Planning 1. 5–32.
- DEMIFER (2010): *Demographic and Migratory Flows affecting European Regions and Cities*. Final Report, ESPON. http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/DEMIFER/FinalReport/Final_report_DEMIFER_incl_ISBN_Feb_2011.pdf (Letöltés ideje: 2013. március 24.)
- Derudder, B. – Taylor, P. J. – Witlox, F. – Catalano, G. (2003): *Hierarchical tendencies and regional patterns in the world city network: A global urban analysis of 234 cities*. Regional Studies 9. 875–886.
- Dimou, M. (1994): *The industrial district: A stage of a diffuse industrialization process–The case of Roanne*. European Planning Studies 1. 23–38.

- Dudian, M. (2011): *Innovative Clusters: the Case of Romania*. Management Research and Practice 3. 1–11.
- Dusek T. (1999): *A területfejlesztés megújítási iránya, az ipari körzetek*. Tér és Társadalom 13(1–2). 89–108.
- Dusek T. (2012): *A kelet-közép-európai járműgyártási központok versenyképessége*. In: Rechnitzer J. – Smahó M. (szerk.) *Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Széchenyi István Egyetem – Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr. 262–293.
- Duvinage, F. (2008): *Trinational Eurodistrict Basel (TEB) EGT project Launch conference, Strasbourg, 19 November 2008*. http://urbact.eu/fileadmin/Projects/Egtc/documents_media/PPT_Launch_conf_Urbact.pdf (Letöltés ideje: 2013. augusztus 26.)
- Egresi, I. O. (2008): *Geographical Dynamics of FDI in Romania*. ProQuest Publisher.
- Egri Z. – Paraszt M. (2013): *Urbanizáció Kelet-Közép-Európában – A várostipológia kísérletei*. In: Lukovics M. – Savanya P. (szerk.): *Új hangsúlyok a területi fejlődésben*. Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar Közgazdaságtani Doktori Iskola JATEPress, Szeged. 77–99.
- Egyed I. (2009): *A fél évszázados múltú francia területfejlesztés (aménagement du territoire) és egy középváros bemutatása a változó paradigmák fókuszában*. Tér és Társadalom 1. 167–180.
- Egyed I. (2012): *A regionális tudomány az elmélet és a gyakorlat között*. Tér és Társadalom 23(4). 17–35.
- Egyed I. (2013): *Területfejlesztés vagy iparpolitika? A francia versenyképességi pólus program tapasztalatai*. Kézirat. Készült a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 program keretében.
- EMN (Europäische Metropolregion Nürnberg) (2010a): *Die Europäische Metropolregion Nürnberg in Zahlen*, Nürnberg.
- EMN (Europäische Metropolregion Nürnberg) (2010b): *Leitbild für ein nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung. Kompetenzfelder der Europäischen Metropolregion Nürnberg*, Nürnberg.
- EMN (Europäische Metropolregion Nürnberg) (2010c): *Regional-Monitor*, Nürnberg
- EMN (Europäische Metropolregion Nürnberg) (2010d): *Struktur WaBe. Metropolitanas Leitbild im Überblick*, Nürnberg
- Enyedi Gy. (1978): *Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Enyedi Gy. (1988): *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Erdősi F. (2003): *Globalizáció és a világvárosok által uralt tér I–II*. Tér és Társadalom 17(3). 1–27., 17(4). 1–16.
- ESDP (1999): *European Spatial Development Perspective* http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf (Letöltés ideje: 2013. december 30.)
- ESPON (2004): *The Role, specific situation and potentials of urban areas as nodes in a polycentric development*. European Spatial Planning Observation Network 1.1.1.
- ESPON (2005): *Enlargement and polycentrism*. European Spatial Planning Observation Network 1.1.3.

- Eurodistrict Basel (2003): http://regbas.ch/d_aktivitaeten_teb.cfm (Letöltés ideje: 2013. augusztus 28.)
- Európai Bizottság (2012): *Integrált, fenntartható városfejlesztés*. http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/urban_hu.pdf (Letöltés: 2013. október 15.)
- Faragó L. (1995): *Kína a növekedési pólus elmélet gyakorlati megvalósítója*. Tér és Társadalom 9(3–4). 179–189.
- Faragó L. (2005): *A jövőalkotás társadalomtechnikája*. (Studia Regionum) (Dialóg Campus Tankönyvek) Területi és Települési Kutatások, 28. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Faragó L. (2006): *A városokra alapozott területpolitika koncepcionális megalapozása*. Tér és Társadalom 20(2). 83–102.
- Faragó L. (2010): Területi koncentráció és a jelentőségüket veszítő perifériák. In: Barta Gy. – Beluszky P. – Földi Zs. – Kovács K. (szerk.): *A területi kutatások csomópontjai*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 432–453.
- Faragó L.– Rácz Sz. (2010): Városhálózat. In: Horváth Gy. – Hajdú Z (szerk.) *Regionális átalakulási folyamatok a Nyugat-Balkán országaiban*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 241–272.
- Fekete D. (2013): *Győr Megyei Jogú Város térségi kapcsolatrendszere*. Kézirat. Készült: a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 program keretében.
- Fekete D. (2013a): *Kormányzási modellek és gazdaságfejlesztés a nagyvárosi régióban. Jó gyakorlatok a nürnbergi nagyvárosi régió és a Rhein-Neckar nagyvárosi régió példáján*. Kézirat. Készült: a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 program keretében.
- Fialaire, J. – Le Saout, R. (2014): Conclusion générale sur les mutations de l'intercommunalité. In: Steckel-Assouère, M.-Ch., C. (ed.): *Regards croisés sur les mutations de l'intercommunalité*. L'Harmattan, Paris. 451–459.
- Fiedorowicz, K. – Fiedorowicz, I. (2006): *The Influence of a Metropolis on Regional Development in Poland*. http://www.isocarp.net/Data/case_studies/887.pdf (Letöltés ideje: 2013. február 22.)
- Fleischer T. (2009): *A közlekedés szerepe a policentrikus városhálózat fejlesztésében*. Tér és Társadalom 23(1). 19–42.
- Florida, R. (2008): *Who's your City? How the Creative Economy is Making where to Live the Most Important Decision of Your Life*. Basic Books, New York.
- Flückiger, H. – Koll-Schretzenmayr, M. (2000): *Das vernetzte Städtensystem Schweiz. Eine schweizerische Strategie, ein europäisches Modell?* DISP 142(3). 4–9.
- Franke, S. (2012): *Motor Metropolregionen: Stadt, Land- im Fluss*. Politische Studien 445. 16–18.
- Frigant, V. – Layan, J. B. (2009): *Modular production and the new division of labour within Europe. The perspective of French automotive parts suppliers*. European Urban and Regional Studies 1. 11–25.
- Fujita, M. – P. Krugman (1999): *On the Evolution of Hierarchical Urban Systems*. European Economic Review 43. 209–251.
- Furre, H. (2007): *Cluster Policies – Country Report: Romania*. <http://www.clusterobservatory.eu/system/modules/com.gridnine.opencms.modules.eco/providers/getpdf.jsp?uid=100154>

- Gabellini, P. (2006): *Cities between Integration and Disintegration; Opportunities and Challenges. Interpreting the Breakdown of the Urban Model: three Italian Case Studies*. http://www.laboratoriorapu.it/plans_project/Download/Lezioni/Lezione%201/gabellini_isocarp.pdf (Letöltés ideje: 2013. április 22.)
- Gál Z. (2005): Az egyetemek szerepe a regionális innovációs hálózatokban. In: Buzás N. (szerk.): *Tudásmenedzsment és tudásalapú gazdaságfejlesztés*. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei, JATEPress, Szeged. 269–292.
- Gál, Z. – Ptaček, P. (2011): *The role of mid-range universities in knowledge transfer in non-metropolitan regions in Central Eastern Europe*. *European Planning Studies* 9. 1669–1690.
- Gál, Z. – Sass, M. (2009): *Emerging new locations of business services: Offshoring in Central and Eastern Europe*. *Regions* 1. 18–22.
- Gedeshi, I. – Jorgoni, E. (2012): *Social Impact of Emigration and Rural–Urban Migration in Central and Eastern Europe – Albania*. Final Country Report. EC DG Employment Social Affairs and Inclusion, Brussels.
- Gertheis, A. – Illés, D. – Kalergis, D. – Lalenis, K. – Szemző, H. – Tosics, I. (2010): *National Spatial Planning Policies and Governance Typology*. South Framework Programme. <http://www.plurel.net/images/D221.pdf> (Letöltés ideje: 2013. április 29.)
- Giuliani, E. (2011): *Role of technological gatekeepers in the growth of industrial clusters: Evidence from Chile*. *Regional Studies* 10. 1329–1348.
- Goos, M. – Manning, A. (2007): *Lousy and lovely jobs: The rising polarization of work in Britain*. *The Review of Economics and Statistics* 1. 118–133.
- Gordon, I. R. – McCann, P. (2000): *Industrial clusters: Complexes, agglomeration and/or social networks*. *Urban Studies* 3. 513–532.
- Grabher, G. (1993): The weakness of strong ties. The lock-in of regional development in the Ruhr area. In: Grabher, G. (ed.): *The embedded firm. On the socioeconomics of industrial networks*. Routledge, London. 255–277.
- Grigorescu, I. – Mitrica, B. – Mocanu, I. – Ticana, N. (2012): *Urban Sprawl and Residential Development in the Romanian Metropolitan Areas*. http://www.rjgeo.ro/atasuri/revue%20roumaine%2056_1/Grigorescu%20et%20al..pdf (Letöltés ideje: 2013. március 30.)
- Guth, M.– Cosnița, D. (2010): *Clusters and Potential Clusters in Romania – Report*. www.minind.ro_presa_2010_iulie_MappingReport_23710.pdf
- Hajdu Z. – Kovács Zs. (szerk.) (2012): *Föderalizmus és decentralizáció. Kézikönyv a svájci struktúrákról és a magyar hasznosíthatóságról*. MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete – Genfi Egyetem Európai Intézete, Pécs.
- Hall, P. (1997): *Megacities, World Cities and Global Cities*. The First Megacities Lecture, Rotterdam.
- Hansen, N. M. (ed.) (1972): *Growth Centers and Regional Economic Development*. The Free Press, New York.
- Hansen, N. M. (1975): *An evolution of growth-center theory and practice*. *Environmental and Planning* 7(7). 821–832.
- Hardi, T. (2007): The transformation of the urban network in the Balkans. In: Glatz F (ed.): *The European Union, the Balkan region and Hungary*. Europa Institut, Social Research Center of HAS, Budapest. 145–155.
- Hardi T. (2010): *Albánia területi különbségei, térszerkezete*. *Balkán Füzetek* 9. (Albánia különszám) 43–53.

- Harrison, B. (1992): *Industrial districts: Old wine in new bottles?* Regional Studies 5. 469–483.
- Helyünk és jövőnk Európában. ESPON eredmények magyar szemmel. VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Nonprofit Kft. Budapest, 2011. www.espon.hu/Docs/ESPON_kiadvany_20111222.pdf
- Higgins, B. – Savoie, D. (eds) (1988): *Regional Economic Development: Essays in Honour of François Perroux*. Unwin Hyman, Boston.
- Hirschman, A. O. (1958): *The Strategy of Economic Development*. Yale University Press, New Haven, CT.
- Hoffman-Martinot, V. – Sellers, J. (eds) (2006): *Politique et metropol. Une comparaison internationale*, CNRS Editions, Paris.
- Honvári J. (2005) *Magyarország gazdaságtörténete Trianontól a rendszerváltásig*. Aula Kiadó, Budapest.
- Hoover, E. M. (1971): *An Introduction to Regional Economics*. Alfred A. Knopf, New York.
- Horváth Gy. (1998): *Európai regionális politika*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Ianos, I. – Peptenatu, D. – Draghici, C. – Pintilii, R. D. (2012): *Management Elements of the Emergent Metropolitan Areas in a Transition Country. Romania, as a Case Study*. Journal of Urban and Regional Analysis 2. 149–172.
- Ilieva, M. – Iliev, I. (2010): *Bulgarian Urban Settlements in the Early 21st Century*. Bulletin of Geography 12. 113–126.
- Inotai A. (1986): *Az NSZK a változó világgazdaságban*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Istoria Ford în România (é.n.) www.ford.ro/Despre/Informatiidesprecompanie/IstoriaFord
- Jahresbericht (2012): *Regio Basiliensis. 50 Jahr Grenzen Überwinden 1963–2013. Regioninform 1/13*. www.regbas.ch/files/downloads/Jahresbericht_2012.pdf (Letöltés: 2013. aug. 28.)
- Jeney, L. (2007): *A nagyvárosi fejlődés sajátosságai az Európai Unió regionális folyamataiban az ezredfordulón – egységesülő nagyvároshálózat, erősödő város-vidék ellentét*. Doktori Értekezés. ELTE TTK, Földtudományi Doktori Iskola, Budapest.
- Jeney, L. (2007): *Dualitások az Európai Unió nagyvároshálózatának fejlettségében az ezredfordulón*. Tér és Társadalom 21(4). 155–178.
- Johnson, E. A. J. (1970): *The Organization of Space in Developing Countries*. MA: Harvard University Press, Cambridge.
- Joye, D. – Leresche, J-Ph.(2004): *Local government versus metropolitan government: teh example of the Lake Geneva region*. In: Jouve, B. – Lefèvre, Ch. (eds.): *Local Power. Territory and Institutions in European Metropolitan Regions*. Frank Cass, London–Portland.
- Karlov, K. (2008) *The airplane building in Bulgaria*, “V. Nedkov” Publishing house, Sofia.
- Kasabov, E. (2011): *Towards a theory of peripheral, early-stage clusters*. Regional Studies 6. 827–842.
- Kavonius, V. (2007): *Developing Regional and Local Innovation Systems. Centre of Expertise Programme – The Finnish Experience*. <http://info.worldbank.org/etools/docs/library/232514/Developing%20Regional%20and%20Local%20Innovation%20Systems%20-%20Kavonius.pdf> (Letöltés ideje: 2013. április 2.)
- Kiss, É. (2007): *Foreign Direct Investment in Hungary. Industry and its spatial effects*. Eastern European Economics 1. 6–28.

- Krugman, P. (1991): *Increasing returns and economic geography*. Journal of Political Economy 3. 183–199.
- Krugman, P. (1995): *Development, Geography and Economic Theory*. MIT Press, Massachusetts.
- Krugman, P. (2000): *A földrajz szerepe a fejlődésben*. Tér és Társadalom 14(4). 1–21.
- Krugman, P. (2003): *Földrajz és kereskedelem*. (Közgazdasági Kiskönyvtár) Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- Krumme, G. (1972): *Development centers and central places in West German regional planning schemes*. Review of Regional Studies 2. 215–234.
- Kuklinski, A. (1972): *Growth Poles and Growth Centres in Regional Planning*. Paris and The Hague: Mouton.
- Kuklinski, A. (1978) *Industrialisation, location and regional development*. In: Hamilton, F. E. I. (eds.) *Contemporary Industrialisation*. Longman, London. 20–24.
- Küpper, P. (2008): *Metropolen-orientierte Politik und territoriale Kohäsion – Notwendigkeit oder Widerspruch*. Raumforschung und Raumordnung 4. 346–359.
- Lackowska, M. – Swianiewicz, P. (2010): *Metropolitan Discourse in Poland and Germany: So Near Yet so Far?* In: Temmes, M. – Soós G. (eds.): *Metropolitan CEE Big cities, Capitals and City-regions in Central and Eastern Europe*. NISPAcee Press, Bratislava. 87–113.
- Lackowska, M. – Zimmermann, K. (2011): *New forms of territorial governance in metropolitan regions? A Polish-German comparison*. European Urban and Regional Studies 18(2). 156–169.
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) (2012): *Kreiszahlen: Ausgewählte Regionaldaten für Deutschland*. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Hannover.
- Lappo, G. – Poljan, P. – Szelivanova, T. (2008): *Városi agglomerációk*. In: Horváth Gy. (szerk.) *Regionális fejlődés és politika az átalakuló Oroszországban*. MTA RKK, Pécs. 385–421.
- Lehmann, A. (szerk.) (2012): *Beteiligungsbericht 2012 der Stadt Ingolstadt*. Stadt Ingolstadt, Ingolstadt.
- Leipzig Charter on Sustainable European Cities – Lipcsei Charta a fenntartható európai városokról*. 2007. http://www.qec-eran.org/documents/errn/Leipzig_Charter_on_Sustainable_European_Cities_Draft_March_2007.pdf (Letöltés ideje: 2013. február 5.)
- Lengyel B. – Bajmócy Z. (2013): *Regionális és helyi gazdaságfejlesztés az evolúciós gazdaság-földrajz szemszögéből*. Tér és Társadalom 27(1). 5–29.
- Lengyel I. (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Lengyel I. – Rechnitzer J. (2004): *Regionális gazdaságtan*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Lengyel I. – Mozsár F. (2002): *A külső gazdasági hatások (externáliák) térbelisége*. Tér és Társadalom 16(2). 1–20.
- Lőrincz, L. (2011): *Franciaország közigazgatása*. In: Szamel K. – Balázs I. – Gajdusчек Gy. – Koi Gy. (szerk.): *Az Európai Unió tagállamainak közigazgatása*. Complex Kiadó, Budapest. 243–268.
- Lukovics M. – Savanya P. (2012): *A visegrádi országok megyéinek versenyképessége a járműipar szemszögéből*. In: Rechnitzer J. – Smahó M. (szerk.) *Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat-és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Széchenyi István Egyetem – Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr. 230–261.

- Lung, J. (2004): *The changing geography of the European automobile system*. Automotive Technology and Management 2–3. 137–165.
- Lux G. (2009): *Az ipar hagyományos terei: A régi ipari térségek*. Tér és Társadalom 23(4). 45–60.
- Lux G. (2010): *Dezintegráció és újraszerveződés a Nyugat-Balkán iparában*. In: Horváth Gy. – Hajdú Z (szerk.): *Regionális átalakulási folyamatok a Nyugat-Balkán országaiban*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 363–383.
- Lux, G. (2010): *Location differences of services and industry: A Central European dichotomy*. *Prace Komisji Geografii Przemysłu*, 16, 29–37. <http://prace-kgp.up.krakow.pl/article/view/353> (Letöltés ideje: 2013. július 6.)
- Lux G. (2012): *A térségi boom gazdasági és társadalmi következményei*. Tér és Társadalom 26(2). 22–39.
- Lux G. (2013): *Kritikus tömeg alatt: a fejlesztési együttműködés lehetőségei a kisebb nagyvárosokban*. Tér és Társadalom 27(4). 52–74.
- Mair, A. (1993): *New growth poles? Just-in-time manufacturing and local economic development strategy*. *Regional Studies* 27. 207–221.
- Marcou, G. (1996): *Gouverner les villes par le droit?* In: CURAPP, *La gouvernabilité*. PUF, Paris.
- Marcou, G. (2012): *Changements et permanences dans le système français de l'administration territoriale*. *Revue Française d'Administration Publique* 141. 5–19.
- Marcou, G. (2010): *La loi sur le Grand Paris: le retour de l'Etat aménageur?* *AJDA* 9. 32–35.
- Market of passenger cars and auto parts and accessories in Romania* (2012) <http://www.ditp.go.th//attachments/article/doc/55/55002669.pdf>
- Markusen, A. (1996): *Sticky places in slippery space: A typology of industrial districts*. *Economic Geography* 3. 293–313.
- Marshall, A. (1900): *Elements of Economics of Industry*. Macmillan, London.
- Marshall, A. (1920): *Principles of Economics*. Macmillan, London.
- Martin, R. – Sunley, P. (2011): *Conceptualizing cluster evolution: Beyond the life cycle model?* *Regional Studies* 10. 1299–1318.
- Meijers, E. – Hollander, K. – Hoogerbrugge, M. (2012a): *Case Study: Milan Metropolitan Area*. European Metropolitan Network Institute, Hague.
- Meijers, E. – Hollander, K. – Hoogerbrugge, M. (2012b): *Case Study: Tri-City Region (Gdansk, Gdynia Sopot)*. European Metropolitan Network Institute, Hague.
- Menghinello, S. – De Propriis, L. – Driffield, N. (2010): *Industrial districts, inward Foreign Direct Investment and regional development*. *Journal of Economic Geography* 10. 539–558.
- MetroBasel (<http://www.metrobasel.ch/index.php/de/region-metrobasel-de/kennzahlen-de>)
Letöltés ideje: 2013. augusztus 25.
- Molnár E. (2012): *Kelet-Közép-Európa az autóipar nemzetközi munkamegosztásában*. Tér és Társadalom 26(1). 123–137.
- Morgan, D. T. (1976): *Growth pole theory, technological change, and regional growth*. *Papers in Regional Science* 34(1). 3–25.
- Morrison, A. (2008): *Gatekeepers of knowledge within industrial districts: Who they are, how they interact*. *Regional Studies* 6. 817–835.
- Mutățea, N. M. (2013): *Growth poles – an alternative to reduce regional disparities. Case study – Iași Growth Pole*. *Romanian Review of Regional Studies* 1. 51–60.
- Myrdal, G. (1957): *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. Duckworth, London.

- National Concept for Spatial Development for the Period 2013-2025 Bulgaria http://www.bgregio.eu/media/files/Programirane%20&%20ocenska/Programirane%202014-2020/NKPR_28012013_Last_en.pdf (Letöltés ideje: 2013. április 1.)
- National Regional Development Strategy of the Republic of Bulgaria for the Period 2012–2022. <http://www.mrrb.government.bg/en/?controller=articles&id=8>
- National Spatial Development Concept 2030 Poland http://www.mrr.gov.pl/english/Regional_Development/Spatial_Policy/NSDC_2030/Documents/KPZK_2030_ENG_small.pdf (Letöltés ideje: 2013. március 28.)
- Nedelea, A. D.– Puncioiu, A. (2011): *Growth Trends of the Demographic Structures in the City of Pitești*. Romanian Review of Regional Studies 2. 91–98.
- Négrier, E. (2012): *Métropolisation et réforme territoriale*. Revue Française d'Administration Publique 141. 73–86.
- Nuur, C.– Laestadius, S. (2010): *Development in peripheral regions: Case studies in Sweden*. European Urban and Regional Studies 3. 293–307.
- OECD (2001): Territorial Outlook. Paris: OECD Publications Service. http://www.vwl.tuwien.ac.at/hanappi/AgeSo/SecReps/Territorial_Outlook_F.pdf (Letöltés ideje: 2012. március 10.)
- OECD (2002): Territorial Review on Helsinki. <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/1837154.pdf> (Letöltés ideje: 2013. július 22.)
- OECD (2011): *OECD Territorialexamen: Schweiz 2011*. OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264096868-de> Letöltés: 2012. jan. 25.
- OECD Publication (2007): *Villes, compétitivité et mondialisation*. ISBN 9789264027114, Paris. 401.
- Official letter from “Litex Motors”* (2013).
- Oldenski, L. (2012): *Offshoring and the polarization of the U.S. labor market*. Working Paper.
- Paniccia, I. (2006): Cutting through the chaos: Towards a new typology of industrial districts and clusters. In: Asheim, B. – Cooke, P. – Martin, R. (eds.): *Clusters and Regional Development. Critical Reflections and Explorations*. Routledge, London–New York. 90–114.
- Parr, J. B. (1973): *Growth poles, regional development, and central place theory*. Papers in Regional Science 31(1). 173–212.
- Parr, J. B. (1978): *Models of the central place system: a more general approach*. Urban Studies 15. 35–49.
- Parr, J. B. (1999) Growth-pole strategies in regional economic planning: a retrospective view. Part 1: Origins and Advocacy. Urban Studies 36(7). 1195–1215., 36(8). 1247–68.
- Parr, J. B. (2003): *Reinventing Regions? The Case of the Polycentric Urban Region*. Department of Urban Studies, University of Glasgow. Conference Paper on the conference 'Reinventing Regions in a Global Economy' 12–15 April, Pisa, Italy. <http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/pisa03/parr.pdf>
- Parrilli, M. D. (2009): *Collective efficiency, policy inducement and social embeddedness: Drivers for the development of industrial districts*. Entrepreneurship & Regional Development 1. 1–24.
- Patyi H. (2013): *Lengyelország országtanulmány*. Kézirat. Készült: a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 program keretében.
- Pavlínek, P. (2008): *A Successful transformation? Restructuring of the Czech Automobile Industry*. Physica-Verlag, Heiderberg.

- Pavlínek, P. – Domański, B. – Guzik, R. (2009): *Industrial upgrading through Foreign Direct Investment in Central European automotive manufacturing*. European Urban and Regional Studies 1. 43–63.
- Perroux, F. (1950): *Economic space: theory and applications*. Quarterly Journal of Economics 64. 90–97.
- Perroux, F. (1955): *Note sur la notion de pôle de croissance*. Economie Appliquée 8. 307–320.
- Perroux, F. (1988): The pole of development's new place in a general theory of economic activity. In: Higgins, B. – Savoie, D. (eds.): *Regional Economic Development: Essays in Honour of François Perroux*. Unwin Hyman, Boston. 48–76.
- Plan de Dezvoltare regională Sud Muntenia* (2013): 2014–2020. Agenția de dezvoltare Regională, Calarasi.
- Planul național de dezvoltare 2007–2013* (2005): Guvernul României, Bucuresti.
- POLYCE (2012): *Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe*. Final Report, ESPON. http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/TargetedAnalyses/POLYCE/FR/POLYCE_FINAL_MAINREPORT.pdf (Letöltés ideje: 2013. február 28.)
- Popescu, C. (2011): *The Econoy of a Regional Metropolis. Case-Study: Iasi, Romania*. Transylvanian Review of Administrative Sciences 255–276.
- Porter, M. E. (1996): *Competitive Advantage, Agglomeration Economies, and Regional Policy*. International Regional Science Review 1–2. 85–94.
- Potentials for polycentric development in Europe*. Espo 1.1.1. Final Report. 2005.
- Prinz Gy. (1923): *Európa városai*. Tudományos Gyűjtemény. Danubia kiadás, Pécs–Budapest.
- Pucci, P. (é.n.): *Urban Settlements and Infrastructure Networks in Milan Region. What the Milan Region is Today: Two Different Interpretation*. www.acturban.org/virtual_library/papers/Paola%20Pucci.doc (Letöltés ideje: 2012. december 28.)
- Rabellotti, R. – Carabelli, A. – Hirsch, G. (2009): *Italian industrial districts on the move: Where are they going?* European Planning Studies 1. 19–41.
- Radosevic, S.– Rozeik, A. (2005): *Foreign Direct Investment and Restructuring in the Automotive Industry in Central and East Europe*. Working Paper 53. University College London, London.
- Rechnitzer J. – Smahó M. (2011): *Területi politika*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Rechnitzer J. (2008): A regionális fejlődés erőforrásainak átrendeződése, új súlypont: A tudás. In: Lengyel I. – Lukovics M. (szerk.): *Kérdőjelek a régiók gazdasági fejlődésében*. JATEPress, Szeged. 13–25.
- Rechnitzer, J. – Smahó M. (2012): A járműipar- és autóipar hatása a kelet-közép-európai térség versenyképességére. In: Rechnitzer J.– Smahó M. (szerk.) *Járműipar és regionális verseny képesség. Nyugat-és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Széchenyi István Egyetem. Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr. 5–24.
- Regio TriRhena (2008): *Vereinssatzung*. Genehmigt am 23. 06. 2008. „Regio TriRhena e. V” [http://www.freiburg-schwarzwald.de/trirhena.htm#Trinationale Metropolregion Oberrhein](http://www.freiburg-schwarzwald.de/trirhena.htm#Trinationale%20Metropolregion%20Oberrhein) (Letöltés ideje: 2013. augusztus 25.)
- Reig-Otero, Y. – Edwards-Schachter, M. – Feliú-Mingarro, C. – Fernández De Lucio, I. (2012): *Generation and Diffusion of Innovations in a District Innovation System: The Case of Ink-Jet Printing*. Working Paper 2012/08. InGenio CSIC-UPV, Valencia.
- Ricarson, H. W. (1978): *Growth centers, rural development and national urban policy: a defense*. International Regional Science Review 3. 133–152.

- Richardson, H. W. (1981): *National urban strategies in developing countries*. Urban Studies 18. 267–283.
- Richardson, H. W. – Ricardson, M. (1975): *The relevance of growth center strategies to Latin America*. Economic Geography 51. 163–178.
- Rivero, J. (1990) *Droit administratif*. Edition Dalloz, Paris. 654.
- Rivolin, U. J. (2012): *European Spatial Planning in Italy: Trends and Practices*. https://noppa.aalto.fi/noppa/kurssi/a-36.3321/luennot/A-36_3321_color_european_spatial_planning_in_italy__trends_and_practices.pdf. (Letöltés ideje: 2013. június 30.)
- Rodríguez-Clare, A. (2007): *Clusters and comparative advantage: Implications for industrial policy*. Journal of Development Economics 1. 43–57.
- Sassen, S. (1991): *The Global City. New York, London, Tokyo*. Sage Publications, London.
- Sassen, S. (2006): *Cities in a world economy*. Sage Publications Ltd., London.
- Schlemmer, T. (2009): *Industriemoderne in der Provinz. Die Region Ingolstadt zwischen Neubeginn, Boom und Krise 1945 bis 1975*. Oldenbourg Verlag, München.
- Schmitt, N. (2012): *The Swiss Municipal System: Heterogeneity, Complexity, Topicality*. Institute of Federalism, University of Fribourg (Switzerland). Előadásanyag, Fribourg, 2012. március 14.
- Schneider G. (2010): *Formálódó új európai növekedési központok? A közép-európai térség metropoliszrégióinak sajátosságai és kihívásai*. Tér és Társadalom 24(1). 155–173.
- Scitovsky, T. (1954): *Two concepts of external economies*. The Journal of Political Economy 2. 143–151.
- SCTD (2008): *Strategic Concept of Territorial Development 2030, Romania, 2008*. http://www.mdrl.ro/_documente/publicatii/2008/Brosura_Conc_strat_EN.pdf (Letöltés ideje: 2013. április 2.)
- Second State of European Cities Report 2010*. Rheinisch–Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung. www.ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/.../stateofcities_2010.pdf.
- Second Tier Cities and Territorial Development in Europe: Performance, Policies and Prospects*. ESPON. Scientific Report. Version 30/06/2012.
- SGPTD (2012): *Second Tier Cities and Territorial Development in Europe: Performance, Policies and Prospects*. Scientific Report, ESPON. http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/SGPTD/SGPTD_Scientific_Report_-_Final_Version_27.09.12.pdf (Letöltés ideje: 2013. március 12.)
- Sohn, Ch. – Reitel, B., Walther, O. (2009): *Cross-border metropolitan integration in Europe: the case of Luxembourg, Basel, and Geneva*. Environment and Planning C: Government and Policy. 27. 922–939.
- Somlyódy Péter E. (2012): *Az együttműködésnek mint erőforrásnak a jelenléte három nagyvárosi térségünkben*. In: Somlyódy Péter E. (szerk.): *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései. Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. IDRE-search Kft.–Publikon Kiadó, Pécs. 201–221.
- Somlyódy Péter E. (2013): *A nagyvárosi régiók pozícionálásának eszközei Svájcban. Kézirat. Készült: a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 program keretében*.
- Somlyódy Péter E. (2014): *Az állam megváltozott szerepe és a városfejlesztés viszonya*. Tér és Társadalom 28(2). 31–44.

- Somlyódyne Pfeil E. – Saint-Quen, F. (2012) A településközi együttműködéstől a nagyvárosi kormányzásig. In: Hajdu Z. – Kovács Zs. (szerk.): *Föderalizmus és decentralizáció. Kézikönyv a svájci struktúrákról és a magyar hasznosíthatóságról*. MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete – Genfi Egyetem Európai Intézete, Pécs. 105–137.
- State of European Cities Report 2007*. ECOTEC Research and Consulting Ltd, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/stateofcities_2007.pdf.
- Steincock, D (2007): *The Competitiveness of Finland's Large Urban Regions*. Ministry of the Interior Finland, Helsinki.
- Strategia post-aderare a municipiul Pitești în perioada 2007–2013*. (2008) Capitolul VI. Dezvoltarea metropolitană, Pitești.
- Szalavetz A. (2001): *Ipari körzetek – A regionális fejlesztés új egységei*. *Külgazdaság* 12. 42–56.
- Szalavetz A. (2011): *Innovációvezérelt növekedés? Közgazdasági Szemle* 5. 460–476.
- Szalavetz A. (2012): A „feljebb lépési” teljesítmény mérése a globális értékláncokon belül. *Külgazdaság* 3–4. 66–86.
- Szokolay Ö. (2013): *A Centrope régió mint a térség gazdaságfejlesztésének leghatékonyabb együttműködési lehetősége*. Kézirat. Készült: a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 program keretében.
- Taylor, P. J. – Walker, D. R. F. (2001): World cities: A first multivariate analysis of their service complexes. *Urban Studies* 1. 23–47.
- Taylor, P. J. (1997): *Hierarchical tendencies amongst world cities: A global research proposal*. *Cities* 6. 323–332.
- TEB (2013): Trinational Eurodistrict Basel. http://www.espaces-transfrontaliers.org/en/conurbations/terri_doc_ag_trinational_basel (Letöltés ideje: 2013. augusztus 28.)
- Territorial Agenda of the European Union 2007 – Az Európai Unió területi agendája 2007. <http://www.eu-territorial-agenda.eu/Reference%20Documents/Territorial-Agenda-of-the-European-Union-Agreed-on-25-May-2007.pdf> (Letöltés ideje: 2013. március 19.)
- Territorial Agenda of the European Union 2020 – Az Európai Unió területi agendája 2020-ig. 2011. <http://www.eu2011.hu/files/bveu/documents/TA2020.pdf> (Letöltés ideje: 2012. november 27.)
- The National Strategy for Regional Development Poland https://www.mir.gov.pl/english/Regional_Development/Regional_Policy/NSRD/doc_str/Documents/KSRR_EN_1_DKS.pdf (Letöltés ideje: 2014. január 21.)
- Tirpak, M. (2006): *The Automobile Industry in Central Europe*. IMF. [http://www.imf.org/redirect/?URL=\\$V:403;http://www.imf.org:80/external/cee/2006/](http://www.imf.org/redirect/?URL=$V:403;http://www.imf.org:80/external/cee/2006/)
- TMO (2012): Gründungserklärung zur Trinationalen Metropolregion Oberrhein. Offenburg 9. Dezember 2010. www.rmt0.eu/de/services/download.html. (Letöltés ideje: 2013. augusztus 28.)
- Tobler, G. (2002): *Agglomerationspolitik in der Schweiz: Auf dem Weg zu einem konkurrenzfähigen Städtesystem. Ziele Strategien und Maßnahmen der neuen Agglomerationspolitik des Bundes*. Informationen zur Raumentwicklung 9. 501–511.
- Tóth Balázs I. (2012): *Regionális rugalmasság – rugalmas régiók*. *Tér és Társadalom* 26(2). 3–21.
- Tüzemen, D. – Willis, J. (2013): *The vanishing middle: Job polarization and workers' response to the decline in middle-skill jobs*. *Economic Review* 1. 5–32.

- Van den Berg, L. – Braun, E. – Meer, J. van der (eds.) (2007): *National Policy Responses to Urban Challenges in Europe*. Ashgate, Aldershot.
- Van den Berg, L. – Drewett, R. – Klaassen L. H. – Rossi, A. – Vijverberg, C. H. T. (1982): *Urban Europe: vol.1.: Study of Growth and Decline*. Pergamon Press, New York, Oxford.
- Varga A.: *Térszerkezet és gazdasági növekedés*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Wilson, T. (1964): *Policies for Regional Development*. Oliver and Boyd, Edinburgh.
- Wojtowicz, D. (2010): Metropolises and Big Cities as Regions' Growth Locomotives: Analyses of Regional Strategies in Poland. In: Temmes, M. – Soós, G. (eds.) *Metropolitan CEE Big Cities, Capitals and City-regions in Central and Eastern Europe*. NISPAcee Press, Bratislava. 179–193.
- Zeitlin, J. (2008): Industrial districts and regional clusters. In: Jones, G. – Zeitlin, J. (eds.): *The Oxford Handbook of Business History*. Oxford University Press, Oxford. 219–243.

A kötet szerzői

Városfejlesztési trendek és állami szerepek

SZERKESZTŐK: HARDI TAMÁS – SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT

Baráth Gabriella Ph.D, tudományos munkatárs, Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár; gbarath@kodolanyi.hu

Balázs István habil. CSc, tudományos főmunkatárs, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont; tanszékvezető, Debreceni Egyetem ÁJK; balazsi@gmail.com

Csizmadia Zoltán Ph.D, tudományos munkatárs, tanszékvezető, egyetemi docens, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete Győr; csizmadia@sze.hu

Faragó László habil. Ph.D, tudományos főmunkatárs, MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete (résztéma-vezető); farago@rkk.hu

Fekete Dávid, doktorandusz hallgató, Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola; fdavid@sze.hu

Hardi Tamás Ph.D, tudományos főmunkatárs, egyetemi docens, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont (résztéma-vezető), Győr; hardit@rkk.hu

Kazakov, Boris adjunktus, BAS National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography, Szófia (Bulgária); boriskazakov1@gmail.com

Kovács Szilárd tanársegéd, Eötvös József Főiskola Gazdálkodási Intézet, Baja; k.i.szilard@gmail.com

Kralovacski Ágnes igazgató, Ambient Kft., Temerin (Szerbia); akralii@gmail.com

Lux Gábor Ph.D, tudományos munkatárs, MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete; lux@rkk.hu

Miklósné Zakar Andrea Ph.D, tanszékvezető főiskolai docens, Tomori Pál Főiskola, Kalocsa; Miklosne.Zakar.Andrea@tpfk.hu

Mladenov, Chavdar Professzor, BAS National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography, Szófia (Bulgária); chmladenov@abv.bg

Nagy Imre CSc., tudományos főmunkatárs, egyetemi tanár, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Kecskemét; nagyir@rkk.hu

Pintér Tibor doktorandusz hallgató, Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr; pinter.tibor.k@gmail.com

Somlyódy Edit Ph.D, egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar (résztéma-vezető); somlyody.edit@sze.hu

Uzskai Andrea ügyvivő szakértő, doktorandusz hallgató, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr; auszkai@rkk.hu

A kutatásban részt vettek

Egyed Ildikó, tudományos segédmunkatárs,
MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete; egyed@rkk.hu

Patyi Hajnalka, MSC hallgató,
Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar

Szokolay Örs ügyvezető,
Ceurina Közép-európai Városkutatási és Innovációs Nonprofit Kft.; szokolay.ors@ceurina.hu.

A Győri Járműipari Körzet kutatására irányuló program második záró kötetét tartja kezében az Olvasó. A könyv három – egymással szervesen összefüggő – témakör köré szerveződő tanulmányokat közöl azzal a kiinduló hipotézissel, hogy Győr városának minden esélye megvan ahhoz, hogy a Nyugat-Dunántúl és egyúttal hazánk gazdasági növekedési központja legyen. A könyv szerzői elsősorban ennek elméleti hátterét kívánják megvilágítani, azaz hogyan tudja Győr megállni a helyét a gazdasági telephelyek közötti kiélezett versenyben. Ezért bemutatják az európai városhálózat közelmúltbeli fejlődését – a kis- és közepes méretű városok helyzetére fókuszálva – hiszen Győr – nagyságrendjénél fogva – reálisan a Bécs-Pozsony metropolisztérségben alközponti szerepre pályázhat. Az elemzésekben külön figyelmet kapnak a makrotérség járműgyártási központjai, mert a város versenyképességét ebben az összefüggésben is értékelni szükséges.

Tényszerűen az elmúlt két évtizedben az államok új viszonyt alakítottak ki azon nagyvárosaikkal, melyek meghatározzák nemzetgazdaságuk fejlődését. A tanulmányok nemzetközi kitekintéssel képet adnak arról, hogy egyes országok milyen várospolitika megfogalmazásával, és azon belül mely eszközökkel törekuszenek városaik pozícionálására a nemzetközi városversenyben. Az esettanulmányok egy-egy kiválasztott nagyvárosi térség modellszerű fejlődését vizsgálják meg. A városhálózat versenyképessé tételére már régóta számba vehető területi fejlesztéspolitikai elméletek, s napjainkban ismét időszerűvé vált annak latolgatása, hogy a növekedéspólus-stratégiák és az iparágikörzet-koncepció alkalmazása mely feltételek mellett célravezető. A tanulmányok harmadik csoportja tehát amellet érvel, hogy Magyarországon olyan gazdasági szerveződésekre van szükség, amelyek egyaránt képesek a külföldi működő tőke befogadására és a globális léptékben is versenyképes közép vállalatokká fejlődő KKV-k integrálására. A leszakadó, kevésbé fejlett területeken ez általában újraiparosítást, újraszpecializációt jelent, aminek párosulnia kell a duális struktúra meghaladásával és a monostruktúra elkerülésével.

A kötetet haszonnal forgathatják az elméleti és gyakorlati gazdaságfejlesztési szakemberek, a városfejlesztés tágabb aspektusai iránt érdeklődők, továbbá ajánlható gazdasági, geográfiai, területi tudományi stúdiumokat folytató hallgatóknak is.