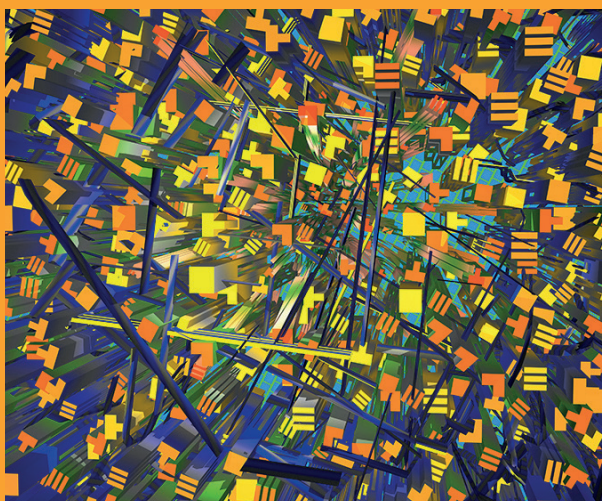


STUDIA REGIONUM

Nagyvárosok Magyarországon



Szerkesztette
RECHNITZER JÁNOS
BERKES JUDIT



LUDOVIKA
EGYETEMI KIADÓ

NAGYVÁROSOK MAGYARORSZÁGON

STUDIA REGIONUM

A Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete,
a Magyar Regionális Tudományi Társaság és a Ludovika Egyetemi Kiadó sorozata

Szerkesztőbizottság:

Faragó László

Lengyel Imre

Pálné Kovács Ilona

Rechnitzer János (főszerkesztő)

Szirmai Viktória

A borítón Mattis-Teutsch Waldemár *A város* című művéről készült felvétel látható.

NAGYVÁROSOK MAGYARORSZÁGON

Szerkesztette

Rechnitzer János – Berkes Judit

A kötet tanulmányai a KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15. „A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” című kutatás eredményeinek felhasználásával készültek.

Szerzők:

Baranyai Nóra

Berkes Judit

Csapó Tamás

Fekete Dávid

Filepné Nagy Éva

Horeczki Réka

Józsa Viktória

Kanalas Imre

Kovács Sándor Zsolt

Kozma Gábor

Lengyel Imre

Molnár Ernő

Rácz Szilárd

Rechnitzer János

Rechnitzer Zsófia

Schuchmann Júlia

Szirmai Viktória

Vida György

Szakmai lektor:

Kiss János

© A szerzők, 2021

© A szerkesztők, 2021

© A kiadó, 2021

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a kiadó írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható, elektronikus rendszerek felhasználásával nem dolgozható fel, azokban nem tárolható, azokkal nem sokszorosítható és nem terjeszthető.

Tartalom

Táblázatok jegyzéke	9
Ábrák jegyzéke	11
Előszó	
1. A nagyvárosi fejlődés sajátosságai (<i>Rechnitzer János</i>)	17
1.1. A hazai kutatások súlypontjai	17
1.2. A nagyvárosok a fejlesztéspolitikában	21
1.3. Az eltérő fejlődési pályák a 2010-es években	24
1.4. Pályaalkító tényezők	29
2. Kutatási irányok 1990-től napjainkig (<i>Rechnitzer János</i>)	33
2.1. Bevezetés	33
2.2. A nagyváros-értelmezések	34
2.3. Pályaívek a fejlesztési koncepciókban és a valóságban (1990–2016)	40
2.3.1. Az új megyei jogú városok, válságkezelés (1990–1996)	40
2.3.2. A területfejlesztési törvény, intézményesülés, felkészülés (1996–2004)	42
2.3.3. Uniós források, regionalizációs kezdeményezések, tervezési aktivitás (2004–2010)	44
2.3.4. Új területi politika felé	47
2.4. Harminc év tanulságai	51
3. A gazdasági szerkezetek és a változások irányai (<i>Rechnitzer János</i>)	55
3.1. Bevezetés	55
3.2. Rendszerváltozás, egyben szerkezetváltozás (1990–2003)	56
3.3. Az átmenet után. Az EU-tagság első teljes időszaka (2004–2013)	60
3.4. A külföldi működőtőke	65
3.5. A harmadik szektor	67
3.6. Gazdaság a városgazdaságban	70
3.7. Kiemelt fejlesztések (2014–)	72
3.8. Összefoglalás helyett	76
4. Kormányzási modellek (<i>Fekete Dávid</i>)	79
4.1. Bevezetés	79
4.2. Feltételrendszerek az európai és a hazai térben	80
4.3. A magyar megoldások	84
4.4. Tanulságok, jövőbeni irányok	88

5.	A társadalmi szerkezet trendjei (<i>Szirmai Viktória – Schuchmann Júlia</i>)	91
5.1.	Bevezetés	91
5.2.	A városfejlődés irányai	91
5.3.	A gazdaságfejlesztési lehetőségek és az akadályok	94
5.4.	A társadalmi egyenlőtlenségek	95
6.	A nagyvárosok területfelhasználásának átalakulása (<i>Csapó Tamás</i>)	99
6.1.	Bevezetés	99
6.2.	A nagyvárosok kialakulását, fejlődését befolyásoló tényezők	99
6.3.	Arculati változások	100
6.4.	Szerkezeti változások	103
6.4.1.	Városközpontból city	103
6.4.2.	Szubcentrumok, új elemek a városok szerkezetében	104
6.4.3.	Az ipari területek átalakulása	104
6.4.4.	Katonai területek átalakulása, helyzete	105
6.4.5.	Városrehabilitáció	106
6.4.6.	A városi zöldterületek fontossága	106
6.4.7.	Kertek, zártkertek átalakulása	107
6.4.8.	Változások a lakóterületeknél	107
6.5.	Irányok, trendek	107
7.	Szemponatok a magyar nagyvárosok kulturális potenciáljához (<i>Rechnitzer Zsófia</i>)	109
7.1.	A nagyvárosok kulturális potenciálja	109
7.1.1.	Módszertan	109
7.2.	A színjátszás és a színházak	110
7.2.1.	Színházi városok, fesztiválok – Pécs és Szeged	113
7.2.2.	A Győri Balett	114
7.3.	A könyvtárak	114
7.3.1.	A Debreceni Irodalmi Napok és a Győri Könyvszalon	116
7.4.	A képzőművészet és a múzeumok	117
7.4.1.	Miskolci Grafikai Triennále	118
7.4.2.	Pécs és a Zsolnay Kulturális Negyed	119
7.4.3.	Debrecen és a MODEM	119
7.4.4.	A múzeumok	120
7.5.	A kultúra jelenléte a nagyvárosokban	122
8.	Debrecen (<i>Kozma Gábor – Molnár Ernő</i>)	125
8.1.	Bevezetés	125
8.2.	A rendszerváltás utáni fejlődés	128
8.2.1.	A válság hatása	128
8.2.2.	A megtett lépések és a város gazdasági fejlődésének szakaszai	129
8.3.	Összegzés	136
9.	Győr (<i>Rechnitzer János – Berkes Judit</i>)	141
9.1.	Bevezetés	141
9.2.	A múlt	142
9.3.	Iparosodásból a járműipari körzet felé (1993–)	147

9.4. A városi tőke sajátosságai	150
9.5. Trendek és irányok	153
9.5.1. Stagnálás vagy sodródás?	153
9.5.2. Ipari körzetből tudásrégióba	155
10. Kecskemét (<i>Kanalas Imre</i>)	159
10.1. Bevezetés	159
10.2. A múlt	160
10.3. A folyamatok a rendszerváltozás után	165
10.4. Trendek és irányok	167
11. Miskolc (<i>Józsa Viktória</i>)	171
11.1. Bevezetés	171
11.2. A múlt	172
11.2.1. Miskolc, a mezőváros	172
11.2.2. A zálogbirtokosok kora és a hódoltság	173
11.2.3. Harc az önállóságért	173
11.2.4. Miskolc, a határváros, a régióközpont és az ország második legnagyobb városa	175
11.2.5. Az államszocializmus időszaka: a virágzó iparváros és az összeomlás	177
11.3. A fejlődést alakító tényezők 1990-től	178
11.3.1. Miskolc, a határon átívelő hatókörű csomópont	178
11.3.2. Az első fecskék és a meghatározó gazdasági szereplők	179
11.3.3. Ipari parkok, ipari és üzleti infrastruktúra	182
11.3.4. Üzleti hálózatok, klaszterek	183
11.3.5. Innovatív erők és energiák	183
11.3.6. Kutatás-fejlesztési és innovációs célú együttműködések	184
11.3.7. Befogadó és támogató helyi környezet	184
11.3.8. Városformáló energiák, az átalakulás mozgatóerői	186
11.4. Trendek és irányok	187
12. Nyíregyháza (<i>Filepné Nagy Éva</i>)	189
12.1. A múlt	189
12.2. Geopolitikai helyzet, térségi szerepkörök	191
12.3. Humán erőforrások – humán infrastruktúra	193
12.4. A gazdaság	196
12.4.1. Gazdasági szerkezet, vállalkozások	199
12.5. Infrastruktúra	203
12.6. Trendek és irányok	204
13. Pécs (<i>Rácz Szilárd – Kovács Sándor Zsolt – Horeczki Réka</i>)	207
13.1. A múlt	207
13.1.1. A rendszerváltozás időszaka	209
13.2. A gazdaság napjainkban	211
13.3. Trendek és irányok	214
14. Szeged (<i>Vida György – Lengyel Imre</i>)	219
14.1. Bevezetés	219

14.2. A múlt	219
14.3. Gazdasági és társadalmi fejlődési trendek és elágazási pontok a rendszerváltozás óta	221
14.4. A tudásalapú fejlődés jelene és jövője	227
14.5. Trendek és irányok	231
15. Székesfehérvár (<i>Baranyai Nóra</i>)	233
15.1. Bevezetés	233
15.2. A múlt	233
15.3. Fejlődési irányok a rendszerváltozás után	235
15.3.1. A gazdaságfejlődés folyamata és szakaszai	235
15.3.2. Demográfiai és munkaerőpiaci folyamatok	239
15.4. Trendek és irányok	241
15.5. A jövő; fejlesztési irányok	243
15.5.1. Felsőoktatás és gazdasági fejlődés	243
15.5.2. Turizmus és gazdasági fejlődés	244
15.6. Összegzés	245
Felhasznált irodalom	247
Jogforrások	261
A kötet szerzői	263
Mellékletek	267
I. melléklet: Lakónépesség	267
II. melléklet: Munkanélküliségi ráta	271
III. melléklet: SZJA-alapot képező belföldi jövedelem	275
IV. melléklet: Összes vállalkozás száma	279
V. melléklet: Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában	283
VI. melléklet: A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint	288

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat	Városi koncentráció Kelet-Közép-Európa néhány országában	35
2. táblázat	Regionalizált államigazgatási dekoncentrált szervek területi illetékessége és regionális központja (2007. január 1-jétől)	45
3. táblázat	Lehívott európai uniós források 2007–2013 időszakban a vizsgált nagyvárosokban (2014)	47
4. táblázat	A megyei jogú városok tervezett támogatása a Terület- és Településfejlesztési Operatív Programból (2014–2020)	50
5. táblázat	A magyar nagyvárosok néhány jellemzője a rendszerváltozás időszakában	57
6. táblázat	A nagyvárosi gazdaságok privatizációs jellemzői, 1998	58
7. táblázat	250 főnél többet foglalkoztató vállalatok száma a nyolc nagyvárosban létszám kategóriák szerint (db, 2003)	60
8. táblázat	A nagyvárosok gazdaságának pozícióváltása 1992–2011 között (helyezés alapján)	64
9. táblázat	A külföldi érdekeltségű vállalkozások jellemzői, 2005	66
10. táblázat	A pénzügyi ellátottság a nagyvárosokban (2009, 2016)	67
11. táblázat	Helyi adóbevételek a nagyvárosokban (2013, 2017; millió Ft)	71
12. táblázat	A nagyvárosok helyiadó-bevételének néhány jellemzője (2016, 2017)	72
13. táblázat	Az egyes településtípusok népességszám alapján	79
14. táblázat	Az EU-s dokumentumok fogalomhasználatának alakulása	81
15. táblázat	A nagyvárosi kormányzás hazai vetületének dimenziói és indikátorai	84
16. táblázat	A vizsgált városok nyertes CLLD-pályázatai	87
17. táblázat	A nagyvárosi HACS-okba vont szereplők megoszlása a bevont szervezetek típusa és száma szerint	88
18. táblázat	Az emeletes épületek száma és aránya a nagyvárosokban (2011, db, %)	101
19. táblázat	Színházak összesítése a nyolc elemzett városban és Budapesten (2014, db, fő)	111
20. táblázat	Látogatók jegyvásárlásai (2014, db, %)	112
21. táblázat	A könyvtárak főbb adatai a nagyvárosokban (2014)	115
22. táblázat	A múzeumok jellemzői a nagyvárosokban (2014, db, fő)	118
23. táblázat	Az állandó és időszakos kiállítások aránya a városokban (2014, db, fő)	120
24. táblázat	A műtárgypiac egységei a nagyvárosokban (2018, db)	121
25. táblázat	A foglalkoztatottak száma alapján az egyes nagyságcsoportokba tartozó vállalatok aránya a teljes vállalati állományon belül 1990. január 1-jén (%)	128
26. táblázat	Az elkövetkező időszak fejlődését meghatározó magyarországi és debreceni beruházások legfontosabb jellemzői	135
27. táblázat	A települési gazdasági erő és a bruttó hozzáadott érték egy főre jutó értékének évenkénti változási üteme 1995 után Debrecenben az egyes gazdasági fejlődési szakaszokban (a fogyasztói árindexet figyelembe vevő értékkel számolva)	138

28. táblázat	A foglalkoztatottságot tükröző mutatók változása Debrecenben 1990 és 2016 között	139
29. táblázat	Miskolchoz csatolt települések az utolsó ismert önálló települési lélekszámmal	176
30. táblázat	A legnagyobb foglalkoztató szervezetek Miskolcon (2016, fő)	181
31. táblázat	Nyíregyháza, a megye és az ország népességének gazdasági aktivitása, 2016 (fő)	197
32. táblázat	Nyíregyházán 250 főnél többet foglalkoztató gazdálkodók (2019. március)	198
33. táblázat	A vállalkozások főbb jellemzői	201
34. táblázat	A lakások tulajdonosi jellemzői, 2015 (%)	204
35. táblázat	Pécs foglalkoztatási szerkezete gazdasági ágazatonként (fő)	209
36. táblázat	<i>A jelentősebb pécsi gyárak, üzemek átalakulása</i>	210
37. táblázat	A Pécssett külföldi jegyzett tőkével rendelkező jelentősebb vállalatok adatai, 2018	211
38. táblázat	Magyarország fővárosának és nagyvárosainak összehasonlító demográfiai viszonyai	222
39. táblázat	Magyarország fővárosának és nagyvárosainak öregedési indexe és a helyi társadalomban a felsőfokú végzettségűek arányának változása a rendszerváltoztatás óta	223
40. táblázat	A foglalkoztatottak összevont nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlásának alakulása Szegeden és zárójelben Magyarországon (%)	224
41. táblázat	Szeged közvetlen környezetéhez és az országos átlaghoz viszonyított relatív helyzete néhány kiválasztott gazdasági és társadalmi mutató alapján	226
42. táblázat	A Szegedi Tudományegyetem aktuális európai uniós pályázatainak céljai és keretösszegei	230
43. táblázat	A regisztrált gazdasági szervezetek megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Székesfehérváron 2008 és 2016 között (%)	237
44. táblázat	Az innovációs teljesítmény mutatói 2013-ban (db, %)	238
45. táblázat	A vállalkozások gazdasági ereje a nagyvárosokban 2015-ben (ezer Ft és %)	238
46. táblázat	A lakóhelyi szuburbanizáció főbb mutatóinak alakulása a székesfehérvári várostérségben 1990 és 2011 között (fő és db)	240
47. táblázat	A székesfehérvári vonatkozású foglalkoztatottak jellemzői 1960 és 2011 között (fő)	240
48. táblázat	Székesfehérvár integrált településfejlesztési stratégiája (2014, 2018) és a Modern Városok Program főbb projektelemei	242

Ábrák jegyzéke

1. ábra	Nemzeti/nemzetközi jelentőségű funkcionális városi körzetek a CADSES-térségben, 2006	36
2. ábra	A magyar nagyvárosok 1,5 órás vonzaskörzete	38
3. ábra	A magyar nagyvárosi rendszer modellje	
4. ábra	A köztársasági megbízotti régiók (1990–1994)	41
5. ábra	A településhálózat lehetséges fejlesztésének irányai, a belső és külső városgyűrű	48
6. ábra	Ipar- és gazdaságirányító központok (1999)	59
7. ábra	A működő vállalkozások száma a nagyvárosokban (2000–2016, db)	61
8. ábra	A nagyvárosok gazdaságának összetétele nemzetgazdasági ágak szerint (a társas vállalkozások száma [db] alapján, 2015 évben [%-ban])	62
9. ábra	A nagyvárosok gazdaságának megoszlása meghatározó ágazatok szerint az 500 legnagyobb árbevételű vállalkozás száma alapján (2014)	63
10. ábra	A nagyvárosok 500 legnagyobb árbevételű vállalkozásai közül a feldolgozóipari cégek összetétele (árbevétel alapján, %-ban, 2014)	63
11. ábra	A nagyvárosok 10 legnagyobb külföldi befektetőjének foglalkoztatottjai országonként, országcsoportonként (2014, fő)	66
12. ábra	Szállodai kapacitásváltozások a nagyvárosokban (2008–2016, szobák száma, db)	68
13. ábra	A turizmusintenzitás változása a nagyvárosokban (2008–2016, vendégéjszakák/1000 lakos)	69
14. ábra	A magyar nagyvárosok és agglomerációs övezetük lakónépeség-számának változása 2006 és 2016 között (%)	92
15. ábra	Működő vállalkozások 1000 lakosra jutó száma (2006, 2016; db)	94
16. ábra	A városok színházainak látogató- és előadásszáma (2014)	111
17. ábra	A könyvtári állomány megoszlása a nyolc nagyvárosban (2014, %)	116
18. ábra	A regisztrált munkanélküliek számának változása Debrecenben az 1990-es évek elején (fő)	128
19. ábra	A befektetésre alkalmas területek Debrecenben a 2010-es évtized közepén	132
20. ábra	A települési gazdasági erő egy főre jutó értékének alakulása Debrecenben 1995 és 2016 között (1995 – 100%, a 2014-es érték nem számolható)	137
21. ábra	Az összesített bruttó hozzáadott érték erő egy főre jutó értékének alakulása Debrecenben 1995 és 2015 között (1995 – 100%)	138
22. ábra	Debrecen relatív pozíciójának változása a nagyvárosok mezőnyében	139
23. ábra	Az iparban foglalkoztatottak aránya az összes foglalkoztatottból (%) Győrben 1869 és 2011 között	146
24. ábra	A lakásépítés üteme Győrben 1990-től 2017-ig (db)	149
25. ábra	Az épített lakások számának alakulása 1960-tól 2017-ig Győrben (db)	149
26. ábra	Az egyetem, az Audi és a város együttműködési rendszere	152
27. ábra	A tudásrégió modellje	157

28. ábra	Kecskemét közúthálózatának problématerképe	169
29. ábra	Miskolc fejlődési pályájának fő szakaszai a geopolitikai helyzet és funkciói alapján	172
30. ábra	Miskolc geopolitikai helyzete	179
31. ábra	A lakónépesség alakulása Nyíregyházán a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 (év végi továbbvezetett adat, fő)	194
32. ábra	A 7 éves és idősebb népesség megoszlása a legmagasabb iskolai végzettség szerint Nyíregyházán, 2011 (%)	195
33. ábra	Az ezer lakosra jutó tanulók száma (2011, 2016, fő)	196
34. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Nyíregyházán 1993 és 2018 között (%)	199
35. ábra	Szabolcs-Szatmár-Bereg megye gazdaságfejlesztési tengelyei	200
36. ábra	Pécs népessége 1870–2018	208
37. ábra	Pécssett regisztrált vállalkozások ágazati megoszlása, 2016	213
38. ábra	A regisztrált munkanélküliek száma Pécssett, 1990–2018	215
39. ábra	Magyarország településeinek megvalósult versenyképessége 2016-ban a vidéki nagyvárosi térségek határvonalaival	225
40. ábra	Székesfehérvár népességének változása 1785 és 2011 között (fő)	234
I.1. ábra	A lakónépesség alakulása Debrecenben a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között(év végi továbbvezetett adat), fő	267
I.2. ábra	A lakónépesség alakulása Győrben a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között(év végi továbbvezetett adat), fő	268
I.3. ábra	A lakónépesség alakulása Kecskeméten a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között(év végi továbbvezetett adat), fő	268
I.4. ábra	A lakónépesség alakulása Miskolcon a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között(év végi továbbvezetett adat), fő	269
I.5. ábra	A lakónépesség alakulása Nyíregyházán a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között (év végi továbbvezetett adat), fő	269
I.6. ábra	A lakónépesség alakulása Pécssett a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között(év végi továbbvezetett adat), fő	270
I.7. ábra	A lakónépesség alakulása Szegeden a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között(év végi továbbvezetett adat), fő	270
I.8. ábra	A lakónépesség alakulása Székesfehérváron a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között(év végi továbbvezetett adat), fő	271
II.1. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Debrecenben 1993 és 2018 között (%)	271
II.2. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Győrben 1993 és 2018 között (%)	272
II.3. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Kecskeméten 1993 és 2018 között (%)	272
II.4. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Miskolcon 1993 és 2018 között (%)	273
II.5. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Nyíregyházán 1993 és 2018 között (%)	273
II.6. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Pécssett 1993 és 2018 között (%)	274
II.7. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Szegeden 1993 és 2018 között (%)	274
II.8. ábra	A munkanélküliségi ráta alakulása Székesfehérváron 1993 és 2018 között (%)	275
III.1. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Debrecenben 1992 és 2017 között, Ft	275
III.2. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Győrben 1992 és 2017 között, Ft	276
III.3. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Kecskeméten 1992 és 2017 között, Ft	276

III.4. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Miskolcon 1992 és 2017 között, Ft	277
III.5. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Nyíregyházán 1992 és 2017 között, Ft	277
III.6. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Pécssett 1992 és 2017 között, Ft	278
III.7. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Szegeden 1992 és 2017 között, Ft	278
III.8. ábra	Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Székesfehérváron 1992 és 2017 között, Ft	279
IV.1. ábra	Az összes vállalkozás száma Debrecenben 1992 és 2016 között, db	279
IV.2. ábra	Az összes vállalkozás száma Győrben 1992 és 2016 között, db	280
IV.3. ábra	Az összes vállalkozás száma Kecskeméten 1992 és 2016 között, db	280
IV.4. ábra	Az összes vállalkozás száma Miskolcon 1992 és 2016 között, db	281
IV.5. ábra	Az összes vállalkozás száma Nyíregyházán 1992 és 2016 között, db	281
IV.6. ábra	Az összes vállalkozás száma Pécssett 1992 és 2016 között, db	282
IV.7. ábra	Az összes vállalkozás száma Szegeden 1992 és 2016 között, db	282
IV.8. ábra	Az összes vállalkozás száma Székesfehérváron 1992 és 2016 között, db	283
V.1. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Debrecenben, 1992–2015 (%)	283
V.2. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Győrben, 1992–2015 (%)	284
V.3. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Kecskeméten, 1992–2015 között (%)	284
V.4. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Miskolcon, 1992–2015 (%)	285
V.5. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Nyíregyházán, 1992–2015 (%)	285
V.6. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Pécssett, 1992–2015 (%)	286
V.7. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Szegeden, 1992–2015 között (%)	286
V.8. ábra	Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Székesfehérváron, 1992–2015 (%)	287
VI.1. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Debrecenben 2008-ban és 2017-ben (%)	288
VI.2. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Győrben 2008-ban és 2017-ben (%)	289
VI.3. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Kecskeméten 2008-ban és 2017-ben (%)	290
VI.4. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Miskolcon 2008-ban és 2017-ben (%)	291
VI.5. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Nyíregyházán 2008-ban és 2017-ben (%)	292
VI.6. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Pécssett 2008-ban és 2017-ben (%)	293
VI.7. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Szegeden 2008-ban és 2017-ben (%)	294
VI.8. ábra	A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Székesfehérváron 2008-ban és 2017-ben (%)	295

Vákát oldal

Előszó

2017 tavaszán kutatási programot dolgoztunk ki arra, hogy a hazai nagyvárosok fejlődési pályáit áttekintsük, keresve azok sajátosságait, értékelve eredményeiket, meghatározva jövőjük lehetséges irányait és az azokat alakító tényezőket. A regionális tudomány eszközeivel és módszereivel építettük fel kutatási elképzelésünket. Azaz törekedtünk a fejlődés időbeli irányainak és sajátosságainak kimutatására úgy, hogy a területitőke-elmélet adaptációjával a városrendszer meghatározó alkotóit az egyes lokális rendszerekben vizsgáljuk, majd azok kapcsolatait, egymásra hatásait feldolgozzuk. A nyolc magyar nagyvárost, azaz a 100 ezer főnél népesebb (vagy azt korábban elért), regionális funkciókkal rendelkező központokat választottuk ki. Ezekre egyenként komplex elemző tanulmányok készültek, valamint a városfejlődést meghatározó általános és specifikus (horizontális) tényezők értékelését végezték el a kutatócsoport tagjai, ami során a nagyvárosok összehasonlítása, egybevetése, kiértékelése történt meg.

A kutatások mindig nagy elképzelésekkel indulnak, a kutatók a kezdetekben lelkesek. Haladva a kutatások szervezésében, az elemzések elvégzésétől egyre többen visszaléptek.¹ Mindezt csak erősítette – esetenként kiváló hivatkozási alapot jelentve – a kutatások egyre komplikáltabb adminisztrációja, főleg a felmérések vagy a szakmai eszmecseréket, információkat gyűjtő fórumok szervezése. Így aztán a lokális adatok, tájékoztatások egy részének begyűjtése elmaradt,² időben megcsúszott a nyolc nagyváros vállalkozásaira tervezett felmérés³ is, és – talán mindezek miatt – a felkértek közül többen nem vállalták tanulmányaik kidolgozását.

A kutatások eredményeit összefoglaló jelen tanulmány a kötetben közölteken túl további nyolc – az egyes nagyvárosokat bemutató – elemzésre épít. A kutatási program fő eredményeit jelentetjük meg, döntően a jelzett tanulmányok és az azokat megalapozó kutatások eredményei alapján, és természetesen a témában rendezett konferenciákon, tanácskozásokon elhangzottakat is beépítettük, ám nem vonatkoztathattunk el több évtizedes nagyvároselemzési tapasztalatainktól sem.

Bízunk abban, hogy kutatásunkkal adalékokkal tudunk szolgálni a hazai nagyvárosok fejlődésének megértéséhez, azok egyedi és együttes változási irányainak feltérképezéséhez. Egyben az összehasonlító elemzésekkel információt adhatunk azokról

¹ A visszalépések miatt elmaradt a nagyvárosok önkormányzati gazdálkodásának elemzése, nem kaptunk áttekintést az épített környezet és a városrendezés folyamatairól, nem láthattuk át az EU-s források felhasználásának rendszerét és eredményeit, s nem készült el a kutatás-fejlesztés-innováció kérdéskörét a nagyvárosi hálózatban vizsgáló tervezett összehasonlítás.

² Terveztük, hogy mind a nyolc nagyvárosban fókuszcsoporthoz beszélgetéseket folytatunk a legfontosabb fejlesztési szereplőkkel, de ezen fontos információk forrásokat sem tudtuk megnyitni, így kutatásaink döntően másodlagos adatbázisokra és elemzésekre épültek.

³ Nagyvárosonként 200-200 vállalkozásra terveztünk kérdőíves felmérést, ami csak részben valósult meg, a minták kisebbek lettek, az eredmények késve érkeztek meg, így azokat más formában fogjuk közreadni.

a tényezőrendszerekről, amelyek ezt a városkört, egyben a hazai vidéki gazdaság és társadalom súlypontját a jövőben meghatározzák.

Köszönettel tartozunk a Nemzeti Közszolgálati Egyetem KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15. „A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” című kutatási programjának, annak vezetőinek, hogy bevonták a nagyvárosi kört is az elemzésekbe. A kutatóknak is elismeréssel tartozunk, bár nem mindig és mindenben követték elképzeléseinket, elemzéseikkel hozzájárultak a hazai nagyvároskutatás alakításához. S végül a kötet lektora, Kiss János Péter egyetemi docens nagyszerű kutató, oktató előtt hajtjuk meg a fejünket, mert lektori alaposága, gondossága, segítőkészsége nagyban megnövelte az egyes tanulmányok és a kötet egészének minőségét.

Győr, 2020. február

A szerkesztők

1. A nagyvárosi fejlődés sajátosságai

Rechnitzer János

1.1. A hazai kutatások súlypontjai

Indításként össze kívánjuk foglalni a hazai nagyvároskutatás általunk fontosnak ítélt eredményeit és főbb témacsoportjait. Mindezeket időben is el kívánjuk helyezni, hogy érzékelhető legyen tudományos közösségünk aktivitási iránya e témakörben.

Felvezetőként annyit jelzünk, hogy a nagyvárosok elemzése a hazai regionális és más társadalomtudományi elemzésekben *széles körű*. Hiszen számos történeti, gazdaság- és településföldrajzi, szociológiai, regionális gazdaságtani, közigazgatási, urbanisztikai, település- és területpolitikai, -fejlesztési elemzés született mind a magyarországi városokról, nagyvárosokról mind pedig nemzetközi dimenzióban. Ha figyelmünket bármely jelentősebb közlemény vagy kutatás elkerülte, az csak a mi hibánk, és kellő körültekintésünk hiányából fakad, nem pedig az esetlegesen kimaradt kutatások eredményeiből következik.

Nem foglalkozunk értelemszerűen sem *Budapesttel, sem a közép- és kisvárosokkal*, mivel érdeklődésünk, mint korábban jeleztük, most a *100 ezer főnél népesebb, térségi funkciókkal rendelkező nagyvárosokra* irányult. Hasonlóan nem nyújtunk áttekintést ezen témakörben a nemzetközi irodalomról vagy az azokban megjelenő, magyarországi nagyvárosokra vonatkozó kutatásokról sem. Véleményünk szerint az utóbbiak nagyon esetlegesek, egyediek voltak, s csak az elmúlt 5-8 esztendőben tapasztalható, hogy a nagyobb nemzetközi kutatásokban hazai centrumok vagy azok hálózata felbukkant.

Három dimenzióban adjuk meg kitekintésünket. Az első a *nagyvároskutatás irányjai*, pontosabban trendjei, a második, hogy ezek miként hatottak, ha hatottak – s erről persze nem a kutatók, elemzők tehetnek – a *területi és településpolitika alakítására*, s végül, hogy e kutatások miként járultak hozzá a *hazai regionális tudomány* alakításához, tudományosságának erősítéséhez.

Az első szakasz (1988–1996) a rendszerváltozás megindulásával, különösen az *önkormányzatiság* előtérbe kerülésével kezdődik, ahol a figyelem a településekre, ezen belül a nagyvárosokra fókuszált. A korábbi városértelmezés, annak közjogi rendezése, elhelyezése a hazai önkormányzati rendszerben nagy figyelmet kapott. Kutatás zajlott (TÓTH–RECHNITZER 1990) annak érdekében, hogy a regionális funkcióval is rendelkező központok helyzetét, akkori állapotát regisztráljuk ebben a történelmi időszakban. Elemzések irányultak a fejlesztések alakítására, a rendezetlen térkapcsolatokra, az átalakuló gazdasági szerkezetre, illetve maguknak a nagyvárosoknak mint térbeli koncentrációknak és település-hálózati csomópontoknak a meghatározására. Fontos eredménynek kell tekintenünk ezen időszakban a nagyvárosi igazgatás kérdéseinek felvetéseit és az azokra adott lehetséges vá-

laszokat, illetve a *felbukkanó innovációs aktivitások* települési eloszlása alapján kidolgozott városhálózat-, illetve azon belül *nagyváros-tipizálást* (RECHNITZER 1993).

A kutatások hatásai mérhetőek voltak az *első önkormányzati törvény* kidolgozásánál, különösen a *megyei jogú városi cím* meghatározásánál, ami értelmezhető kompromisszumok következtében az 50 ezer fő feletti településekben határozta meg ezt a közigazgatási kategóriát. Ebben az időszakban elindult a gondolkodás a regionalitásról, s ezen belül a *regionális központok szerepéről*, azok feladatairól, funkcióiról, esetenként meghatározásokról is, ami aztán a következő időszakok kutatásait több irányban befolyásolta. Eredményként kell kiemelni az Országos Területfejlesztési Konceptiót (OTK) [35/1998. (III. 20.) OGY határozat], abban a nagyvárosok szerepének hangsúlyozását, az ellenpólus jellegű fejlesztési gondolkodás néhány tézisének megfogalmazását.

A város/nagyváros kutatásának *második korszakát 1993 és 2006* közé tesszük, ahol három karakteres kutatási irányt különíthetünk el. Általában megállapíthatjuk, hogy a *regionális tudomány aranykora* volt ez az időszak. Jelentősen megnőtt a kutatási, társadalmi, de a politikai érdeklődés is a területi folyamatok iránt, s abban a *településhálózati összefüggések* prioritást élveztek. Számos vonatkozásban folytak kutatások, nagy részük kanalizálódott a fejlesztési döntésekbe, a különböző szintek és szereplők a területi dimenzióban fogékonyak voltak az elemzések eredményei iránt, a társadalmi érdeklődés szintén sokszínű és reakcióképes volt. A regionális kutatások lendületet vettek, a műhelyek mind az akadémiai, mind az egyetemi s a kibontakozó magánszférában számos izgalmas feltárást adtak közre, a publikációs aktivitás érdemleges volt, új megközelítési módok és vizsgálati technikák alkalmazása révén az összefüggések sokaságát fogalmazták meg a kutatók, elemzők.

Ennek az időszaknak a nagyvároskutatást érintő hangsúlyosabb elemzéseit három metszetbe sorolhatjuk. Az első a városhálózat és azon belül a *nagyvárosi kör innovációs potenciáljának*, annak több dimenziójának az elemzése (RECHNITZER 1993; BAJMÓCY–KISS 1999; RECHNITZER–GROSZ–CSIZMADIA 2003; GROSZ–RECHNITZER 2005). A többszintű megújítást hordozók térbeli, döntően városi megjelenése alapján megállapítható volt, hogy a *városhálózat differenciált*, azon belül a nagyvárosok is más és más fejlődési pályát jártak be. Ennek az útnak az akkori megállapítások szerint két fő iránya volt: az egyik a gazdasági szerkezet sikeres megújítása, az arra épülő fejlesztési aktivitások, míg a második a *tudásközpontú* irány, ahol nem, vagy csak részlegesen történt meg a gazdasági szerkezet átalakulása, ám a helyi tudás- (felsőoktatási) bázisok megerősödése érzékelhető volt az innovációk szempontjából. Az adottságok már akkor sem voltak képesek integrálódni a lokális gazdaságba, attól lényegében elkülönülten működtek, csak nyomokban bukkantak fel érdemleges együttműködések, egymásra találások. Továbbá megállapítást nyert, hogy az *uniformizálódott nagyvárosi térszervező funkciók* (közigazgatás, gazdasági, pénzügyi szolgáltatások, oktatás, egészségügy, kultúra) eléggé egyenletesen oszlanak el az elemzett központok között, természetesen megtartva azok egyediségeit, sajátosságait, ám nagy különbségek, kiugrások és elmaradások nem voltak tapasztalhatók. A városhálózat egészének fókuszpontjai, igazán aktív innovációs magcentrumai a nagyvárosok voltak. Ezekon kívül 40–45 városban voltak még kimutathatók valamiféle – eltérő koncentrációjú és összetételű – innovációs erőforrások, a városhálózat többsége, a közép- és kisvárosi közegek erősen megújításhiányosak voltak, s ennek következtében is gyenge térszervezőnek bizonyultak.

A másik metszet, s egyben nagy médiaérdeklődést kiváltó kutatás volt a megyei jogú városok *versenyképességének* elemzése (LENGYEL–RECHNITZER 2000). Az elemzésekben

törekedtünk a versenyképességi tényezők időbeliségét is regisztrálni, és ennek segítségével meghatározni a legfontosabb típusokat (leszakadók, vesztesek, felzárkózók, nyertesek). Egyértelműen megállapítható volt, hogy azok a centrumok kerültek a kedvező megítélésű kategóriába, amelyekben a gazdaság szerkezetének átalakítása az ezredfordulóra lényegében lezajlott. Ahol ezek a folyamatok még tartottak, a felzárkózás lassan indult el, önálló versenyképességi tömböt alkottak. Érdekes megállapítása volt ennek a vizsgálatnak a mostaniakkal összevetve, hogy a nagyvárosi hálózat rendelkezik *stabil kedvező versenyképességi egységekkel* (Győr, Székesfehérvár), illetve ezen irányban *erősen elmozdulókkal* (Debrecen), miközben a többi öt centrumnál részben *folyamatos átrendeződés* figyelhető meg, hiszen a leszakadók helyet cseréltek (Szeged kontra Pécs), a *vesztesek* csoportjából a felzárkózókba kerültek centrumok (Miskolc, Kecskemét), de a *helyben maradókról* sem lehet megfeledezni (Nyíregyháza).

A korszak egyik legértékesebb eligazító jellegű publikációját jelentették az ENYEDI György (1997) által felállított *sikerésváros-kritériumok*. A 10 tényezővel jellemezhető várossikermodell lényegében meghatározta a további hazai városkutatás irányait, de egyben a városfejlesztés jövőbeli dimenzióihoz is eligazítást nyújtott. Éppen a nagyvárosi rendszerek azok, ahol ezeket a követelményeket a leginkább lehet és kell alkalmazni, s abban az időszakban, egészen a 2010-es évek hajnaláig volt remény, hogy ENYEDI elvei – legalább részben – megvalósuljanak. Napjainkra, a 2020-as évek hajnalán azonban ezek alkalmazásának reménye már elveszett, így a nagyvárosok sikeressége nem a lokális dimenziókban keresendő, hanem a hatalmi központtól való függés által meghatározott, erősen determinált pillanatnyi megítéléstől függ.

Kiemelést érdemelnek azon kutatások, amelyek a városhálózat és azon belül a *nagyvárosok fejlődésének történeti dimenzióit* tárták fel (BELUSZKY 1999; BELUSZKY–GYŐRI 1999; 2004). Ezek az elemzések egyértelműen bemutatták a fejlődési pályák hosszú távú *meghatározottságát*, azt a sajátosságot, hogy jelenlegi nagyvárosaink 1920-ig a magyar, pontosabban a kárpát-medencei városhálózat második övezetét alkották. Erre lehet és kell visszavezetni a népességi folyamatokat, a térbeli kapcsolatokat, a funkciók megjelenését és telepítését, a szerepkörök átalakulását. Egyértelmű, hogy a jelenlegi nagyvárosi hálózatnak kellett átvenni vagy megteremteni olyan évszázados funkciókat, amelyek az elcsatolt nagyvárosi körben az idők során természetesen kialakultak. Az elmúlt százszázados fejlődés egyértelműen bizonyította, hogy a funkciók átrendeződése ugyan megtörtént, de annak *integrációja, beágyazódása* a városi rendszerekbe vagy éppen a városhálózatba számos esetben nem járt sikerrel, vagy csak részben tekinthető eredményesnek. Ez vezetett a szerzők által meghatározott és további elemzéseket inspiráló városkategóriák meghatározásához, amelynek tartalmi elemei napjainkban is jól értelmezhetők.

A korszak kutatási eredményei megjelentek a *fejlesztési koncepciókban* (2005-ös OTK), és kísérlet történt egy településhálózat-fejlesztési koncepció kidolgozására is, de az sajnos elbukott, bár számos érdekes kutatási eredmény látott napvilágot ennek kapcsán. Áttételesen vagy eltérő intenzitásokkal érvényesültek az elemzési megállapítások a nagyvárosok fejlesztési koncepciójának kidolgozása során. A kutatások eredményei felbukkantak egy elvetélt, a *regionális közigazgatást* felvezetni kívánó, több államigazgatási szervezet nagytérségi működtetését kezdeményező szervezeti átalakulásban (CSAPÓ 2002; SZIGETI 2004), s egyáltalán a nagyvárosok szerepének, funkcióinak át- és újragondolásában.

Ezzel lényegében már áttértünk a harmadik kutatási periódusra (2006–2010), amikor szintén több dimenzióban kerültek fókuszba a nagyvárosok. Az egyik metszet a város mint rendszer *kormányzása* volt (PÁLNÉ KOVÁCS 2008; 2010), valamint ennek részeként a centrum és térsége kapcsolatai, a különféle térszervezési modellek értékelése, azok kidolgozása (SOMLYÓDYNÉ PFEIL 2011). A nemzetközi példák, de több hazai kezdeményezés is igazolta, hogy a városi rendszert csak a szereplői kör teljes vagy széles skálájának bevonásával lehet sikeresen alakítani, fejlődési pályán tartani. S ebben nem lehet megfelekedezni a város környékéről, a kapcsolódó vonzaskörzet kellő szintű integrálásáról a rendszerbe, annak intézményeibe.

A nagyvárosokat kiemelték az első teljes európai uniós támogatási időszak (2007–2013) beindulásakor, hiszen a *növekedési pólusokra* alapozott fejlesztési modell kidolgozása kezdődött el 2006-ban (LENGYEL 2007). Ennek lényege az lett volna, hogy Győr, Székesfehérvár-Veszprém, Pécs, Szeged, Miskolc és Debrecen városaiban a kutatás-fejlesztés, pontosabban a gazdasági prioritásokra épülő, döntően tudásintenzív átalakítások bázisait fejleszteni kiemelten, s ezzel a regionális központok specializációját, egyben térszervező makrofunkcióikat erősítették volna meg látványosan. A fejlesztési tervek kidolgozásán túl sajnálatosan nem sok eredménye lett sem a kutatásoknak, sem a kívánt irányok meghatározásának, ám egyes nagyvárosokban a kidolgozott célokat visszaépítették az integrált városfejlesztési stratégiákba (ITS 2007–2013), s annak egyes elemeit sikerrel megvalósították.

Kiemelhetők még azok a kutatások, amelyek a nagyvárosok *társadalmi szerkezetének* elemzésére irányultak (SZIRMAI 2009; 2013). Szisztematikus, sőt időben összehasonlító kutatások szintén igazolták, hogy a nagyvárosi terekben határozott népességkoncentrációk zajlottak, amelyek irányai nem mindig a városi tér, hanem annak szuburbanizációs övezetei voltak, akár közvetlenül, akár népességcserével. Ennek következtében a nagyvárosi népesség átalakulása az ezredforduló után felgyorsult, a társadalmi szerkezet hagyományos rendje fokozatosan átalakult, egy-egy lokális várostársadalomban új aktorok jelentek meg. Ezek részben alkalmazkodtak a körülményekhez, részben pedig elkezdtek átalakítani a struktúrákat, így új fogyasztási, életmódbeli és kulturális szokásokat alakítottak ki vagy gerjesztettek. Mindezek kihatottak a városi térhasználatra, de a szuburbiák igénybevételére, azok jellegének, övezeti rendszerének alakítására is.

A nagyvárosok felerősödő humánerőforrás-szívó hatása nemcsak a közvetlenül érintkező térségekben volt megfigyelhető, hanem az ország más, kevésbé fejlett területeit vagy éppen kisebb városait szintén érintették. Ezeknek a belső migrációs folyamatoknak számos nagyvárosi működést érintő következménye volt, van, így az ingatlanboom és a piac átrendeződése, a szolgáltatási rendszerek terhelésének növekedése, vagy a fogyasztás új katedrálisainak, a bevásárlóközpontoknak részben a városokon belüli, részben azokon kívüli kiépülése, és még folytathatnánk a sort.

A nagyvároskutatás *utolsó időszaka* 2010-ben kezdődött. Itt szintén három irányt tartunk érdemesnek megemlíteni. Az első a *kitekintés*. Elemzések kezdtek megjelenni a kelet-közép-európai térség nagyvárosi hálózatának sajátosságairól, jellegéről (ENYEDI 2010; HARDI–BARÁTH–CSIZMADIA–USZKAI 2014; FILEP 2014; HORVÁTH 2014; SZABÓ–FARKAS 2014; EGRI 2014; FARAGÓ 2016) és fejlődési irányairól, funkcióinak változásairól, az új gazdasági szerepkörök megjelenéséről (CSOMÓS 2015; TAGAI 2010; DÖBRÖNTE 2018). Ezek a vizsgálatok áttekintést nyújtottak azokról a sajátosságokról, amelyeket a makro-

régióban a térbeli folyamatok változása indukált, egyben jelezték az urbanizáció általános elméletének érvényességét (ENYEDI 2012).

A hazai nagyvárosokon belül az egy-egy kiemelt, egyedi utat, pályát járó centrumra vonatkozó, *bázisszektoraik fejlődési sajátosságait bemutató* átfogó kutatások számos izgalmas eredményt nyújtottak. A gazdaság telephelyválasztásának új dimenzióiban a nagyvárosi terek döntő fontosságúak, különösen azokban a szektorokban, amelyek a megújításban szerepet játszanak, vagy különleges erőforrásokat igényelnek (LUX 2013; 2017; FARAGÓ–LUX 2014). Kimutatható volt egy dinamikus szektor (járműipar) fejlesztő hatása, ennek a gazdasági, társadalmi átalakulásra gyakorolt befolyása, de a nemzetközi vonatkozásban is érvényesülő városirányítási rendszerek változásának generálása is (FEKETE 2017b). Külön monográfia foglalkozott a *területi tőkével* a városfejlesztésben, ahol nemcsak a tőkeelemek történeti feltárásának módszereit dolgoztuk ki, hanem az azok egymáshoz kapcsolódása miatt bekövetkezett hatásrendszerek, az innovációs miliő alakulásának összefüggéseit is megkíséreltük egy hazai nagyváros példáján értelmezni (RECHNITZER 2016).

Elemzések folytak a magyar nagyvárosi fejlesztés új iránya, a *Modern Város Program* értelmezésére, tartalmainak (FEKETE 2017a) és intézményi kereteinek a fejlesztéspolitikai rendszerben való elhelyezésére (RECHNITZER 2019). Az utóbbi időszak eredményei között kell kiemelni a *nagyvállalatok és a nagyvárosok kapcsolatainak*, kölcsönös hatásainak elemzését újszerűen feldolgozó monográfiákat (JÓZSA 2018; FEKETE–RECHNITZER 2019). Ezek a kutatások már a nagyvárosi szövet érzékletesebb felfejtését végezték el, jelezve azt, hogy a két makroszisztéma (a nagyvállalat és a nagyváros) hatásmechanizmusai ugyan távol állnak egymástól, de számos elemükben, az érintkezési pontjaik révén mégis újszerű együttműködési rendszerek épültek ki, amelyek a városrendszer működése szempontjából a jövőben meghatározók lehetnek.

A nagyvároskutatás tehát mindig is a *hazai regionális tudomány fókuszában* volt a rendszerváltozás óta. Egyes fejlődési szakaszokban más és más súlypontokra terelődött az elemzők figyelme, ezeket a nemzetközi trendek éppen úgy befolyásolták, mint a területi politika irányainak változása. Érdelemes eredmények születtek, amelyek többsége azonban csak *lassan szívárgott be* az országos és lokális döntéshozatali rendszerekbe, jutott el azok irányítóihoz. Sajnálatos, hogy a nagyvárosok ebben a harminc esztendőben folyamatosan *ki voltak téve a gazdaságpolitikai irányváltásoknak*, és számtalan próbálkozás ellenére sem sikerült a városhálózat gerincét alkotó egységek fejlesztésében a *kontinuitást* biztosítani. A kutatói hálózat mind az elemzések tartalmában és minőségében, mind a személyi állományban, megítélésünk szerint, felkészült volt és felkészült ma is a városállomány nemzetközi szintű analizálására, s azon keresztül a tartós fejlesztési irányok meghatározására, valamint azok megvalósításának értékelésére.

1.2. A nagyvárosok a fejlesztéspolitikában

Az elmúlt közel száz évben a nagyvárosok és azok különféle megjelenési formái, így a megyeszékhelyek, törvényhatósági jogú városok, megyei városok, regionális központok és megyei jogú városok a *területi fejlesztések csomópontjait* jelentették.

A két világháború közötti időszakban a nagyvárosok megítélésében végig jelen volt a *Trianon-szindróma*, az arra való reagálás, azaz a területi revízió igénye és szellemisége.

Az igény rövid időre (1938–1945) beteljesedett, ekkor visszakerült Magyarországhoz több tradicionális magyar nagyváros, amelyek valós regionális szerepkörökkel rendelkeztek, azonban a rövid és háborúval sújtott időszakban nem volt mód a funkcióik megújítására, valamint a másodlagos központok tényleges rendszerének a kiépítésére. Tudatos, tervszerű területi politika sem jellemezte ezt az időszakot: néhány nagyobb – döntően a háborús készülődést segítő – gazdasági fejlesztés ugyan nyújtott lendületet egy-egy nagyvárosnak, azonban ezeknek a tényleges hatásait éppen a háborús körülmények miatt nem lehetett érzékelni.

1945 után az újjáépítés, majd a szocialista modell megjelenése szintén nem kedvezett a nagyvárosoknak. Hiszen itt koncentráltak a *korábbi világ mintázatai*, így a polgárság, a munkásság nagyobb tömegei, illetve a közhatalom intézményei, azok alkalmazottai, s a vallási élet, kultúra szereplői, létesítményei. A szovjet modell követése a *szocialista városokban* testesült meg. Ezek az új centrumok az akkori rezsimek elvei és iránymutatása szerint épültek, annak kiemelt gazdasági – nehéz- és hadiipari – szektorait befogadó telephelyeként működtek. A nagyvárosok nem illeszkedtek be ebbe a hálózatba, egy-egy centrum (Pécs, Miskolc, Győr) vehette igénybe – gazdasági szerepei következtében – a pangó 1960-as években a fejlesztési támogatásokat. (Jellemző erre a korra, hogy megyeszékhelyeket helyeztek át ipari vagy más városokba, hogy ezzel is demonstrálják a polgári értékrend és azok képviselőinek negligálását!)

A nagyvárosok – s itt már a többi megyeszékhelyet érintő hatásokat is ide kell sorolni – az Új Gazdasági Mechanizmussal (1968) lendültek ki a tartósan dermedt állapotukból.

Az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció (OTK 1971) adott ehhez kellő keretet. Az 1970-es évektől indul meg a határozottabb fejlesztési támogatása ezen központoknak, ami viszont az 1950-es években már kialakított – de nem legalizált – *településosztályozási rendszeren* alapult. A településeket, ezen belül a városhálózatot fejlettségi osztályokba sorolták, ahol a három *felső kategóriát* (kiemelt felsőfokú központ [5 db], felsőfokú központ [7 db], részleges felsőfokú központ [11 db]) foglalták el a vizsgált városok. A fejlesztéseik ugyan beépültek a megyék településhálózati rendszerébe, azonban éppen a politikai és gazdasági súlyuk, valamint az egyre erősebb lokális/területi elit befolyása miatt az *1970-es évektől egyre érzékelhetőbb* lett a megújításuk.

Az országos szintű fejlesztésekben ezen időszaktól kezdve megjelenik az *ellenpólus* kifejezés, amely lényegében azt kívánta demonstrálni, hogy a nagyvárosok és köreik a főváros gazdasági, társadalmi, intézményi súlyát csökkentsék, annak ellenpontjai, egyben (nagy) térségi szervezőközpontok legyenek. A kijelölt tervezési-gazdasági körzetek központjaként meghatározott kiemelt felsőfokú központok (5 db), illetve az azokhoz funkcióikban is kapcsolódó felsőfokú központok (7 db) hálózatában (s a részleges felsőfokú központokban, továbbá a megyeszékhelyekben) látták a tervezők, de a területi folyamatokat alakító politikai aktorok is az ellenpólusok kvázihálózatát.

A folyamatokat erősítették, hogy az 1970-es évek végére felnőtt egy *új helyi (nagyvárosi) politikai és gazdasági elit*, amelynek érdeke volt a városa, s egyben a megyeszékhely fejlesztése. S mivel az erősen hierarchikus intézményi-döntési rendszerben a rendelkezésre álló erőforrások már ezekben a területi központokban koncentráltak, megkezdődött a megújításuk, átépítésük, városszerkezetük rendezése. Az iparosítás szintén ösztönözte a városfejlesztést, hiszen növekedett a városokra nehezedő migrációs nyomás, így felgyorsult a lakótelepek, új városrészek építése. A véges pénzügyi források, s az akkori rezsimek fokozatos eladósodása következtében a fejlesztési lendület az 1980-as évekre lecsengett. Csak azokban

a nagyvárosokban tudták – az ottani vezetők aktivitásával – fenntartani – részben – a fejlesztési lázat (például városrehabilitáció, új lakótelepek építése, intézményfejlesztés stb.), ahol országos vagy éppen nemzetközi jelentőségű, s kapcsolattal rendelkező *ipari bázisok* voltak. Ezek közvetlenül, saját maguk – jelenlétükkel és politikai kapcsolataikkal – érdekelték voltak a fejlesztési aktivitás demonstrálásában. Az 1980-as évek végére aztán végleg kifogyott a lendület, nem beszélve az erőforrásokról, s a változást hozó, azt előkészítő politikai hangulatban nem a nagyvárosi világ alakítása volt a fontos.

A magyar nagyvárosi hálózat inflexió – lendítő – periódusa tehát az *1970-es évekre* tehető, ekkorra rendeződött át a hálózat, jelent meg funkciójában, karakterében, városképében, gazdasági és népességtömegében, de urbanizációs jellemzőiben, valamint térszervező képességében is nagyjából egységesen az a centrumhalmaz, amelyekben a nagytérségi központi adottságokat fel lehetett ismerni. Ugyanakkor a *megkésetttség és a megosztottság* is jelen volt a városhierarchia csúcsán lévő egységekben a rendszerváltozás előtt. Részben eltérők voltak az intézményeik, azok szerepe, súlypontjaik (ipar, szolgáltatás, oktatás, közigazgatás vagy ezek különféle kombinációja) mások és mások voltak, különböző, differenciált regionális terekben működtek, ahol vagy versenytársakkal, vagy azok nélkül léteztek, így aztán a rendszerváltás átfogó traumájára különböző módon reagáltak. A változás nagy lehetőségével néhány nagyközpont gyorsan élt, míg mások megkésve vagy kisebb mértékben voltak csak képesek az átalakítások beindítására.

A *rendszerváltozás utáni* fejlesztési koncepciókban és területi politikában a nagyvárosok és köreik ismét kiemelt szerepet kaptak, *változatos tartalmak és irányok* jelentek meg ezen centrumok fejlesztéseiben. Először mint területi (regionális) igazgatási központok (1990–1994), azután a fejlesztési régiók fő- és alközpontjai (1998–2005), majd a növekedést generáló pólusok (2005–2008) voltak, közben egy elvetélt igazgatási decentralizációs kísérletnek is elszenvetői lettek (2006–2010), majd a megyéktől független fejlesztések központjaivá váltak (2012–2016), s napjainkra ismét a kiemelt fejlesztések fókuszának tekinthetjük a nagyvárosokat (Modern Városok Program 2015). Látható, hogy a nagyvárosok és köreik számára több, az előbbieken felsorolt *generális*, mindezek mellett még *egyedi, speciális fejlesztési irányokat* gondolt ki, egyben támogatott a központi politika.

A magyar politikai kultúrában meg nem gyökeresedett *decentralizációs attitűdökre* is vissza lehet vezetni a nagyvárosok és köreik ezen folyamatosan változó, *rövid ciklusokon* át tartó funkciómegújítási aktivitásait, majd azok permanens váltásait. A *városfejlesztésben* lehetnek rövid ügynevezett *meleglendítő korszakok*, amelyek a városszerkezetet vagy annak egyes részeit átalakíthatják, az intézményi bázisait módosíthatják, az infrastrukturális hálózatokat bővíthetik, a térségi kapcsolatokat zökkenőmentessé tehetik, ezek a városfejlődés ritmusát befolyásolhatják, de csak sokszerűen és időlegesen. A *városfejlődés* és ezen belül a területi szerkezet csomópontjait jelentő nagyvárosok és köreik pályáját alapvetően az ott rendelkezésre álló *területitőke-állomány* nagysága, összetétele és elemei belső kapcsolatai határozzák meg (RECHNITZER 2016). A fejlesztéspolitika a területi tőke tényezőit alakíthatja, ám ez csak akkor válik sikeressé, ha a *központok önálló stratégiával*, egyben *saját fejlesztési forrásokkal* is rendelkeznek. Ehhez viszont a nagyvárosok és körei mint térbeli entitások *önállóságára*, szereplőik és közösségeik által együttesen formált saját jövőképre és az azt megvalósító eszköz- és intézményrendszerére van szükség.

Az *ellenpólus ideát* a városhálózatban nem lehet megvalósítani. A *főváros* nagysága, népességkoncentrációja, intézményi rendszere, gazdasági irányító szerepkörei, településrend-

szere, a magyar közgondolkodásban beégett helye, képlete, de a nemzetközi megítélése is egyedi, csak Budapesthez köthető. S mindezt fokozza a magyar politikai intézményrendszer egyközpontúsága, a felülről, éppen ebből az egy központból vezényelt jellege. A *területi szintű decentralizáció* – bár több kisebb kísérlet történt – nem valósult meg hazánkban. A centralizált közigazgatás, valamint a központból vezényelt nemzeti fejlesztések, de magának a különféle *állami funkcióknak a központosítása* következtében a nagyvárosi kör ugyan számos térségi funkciót alakított ki, fogadott magába, ám ezek nem voltak képesek a *fővárosmitoszt* ellensúlyozni. Nem tudtak, nem tudhattak, részben a hatalmi szerkezet következtében, részben pedig az intézményi kapacitások miatt, de a szellemi erőforrások eloszlása miatt sem valós, önálló mozgástérrel rendelkező *ellenpontokká* válni. Mindez nem azt jelenti, hogy a nagyvárosi kör tagjaiban az életminőség kedvezőtlen, vagy éppen a gazdasági potenciál gyenge, a városi élet körülményei nem minőségiek. Ellenkezőleg, ezekben a centrumokban a jelzett kritériumok kiemelkedők, sőt az országos városi átlagokat meghaladják, azonban maguk a nagyvárosok nem rendelkeznek olyan *autonómiával*, amely a *fővárosi világ* helyettesítőjeként vagy kiegészítőjeként jelenhet meg.

A *Modern Városok Program* egy újabb grandiózus fejlesztésnek tűnik, a nagyvárosokat és köreiket – mint jeleztük – *sokkszerűen meglendíthetik*, a városi és térségi funkcióikat jelentősen megújíthatják és gyarapíthatják. Bízunk abban, hogy a ma fejlesztési céljai a *jövőt, a holnapot* szolgálják, nem a *napi vagy rövid távú érdekeket*. S ha mindehhez határozott *decentralizáció járulhatna*, talán megteremtődnének a feltételei annak, hogy a magyar térszerkezet csomópontjai *fejlesztési lendületüket* tovább tudják vinni, gerjesztőivé váljanak a valós területi fejlődésnek.

1.3. Az eltérő fejlődési pályák a 2010-es években

Nagyvárosi összefoglaló tanulmányaikban a hangsúlyt azokra a gazdasági és szervezeti sajátosságokra helyezték az elemzők, amelyek a rendelkezésre álló adatsorokból, megelőző, feltáró szakcikkekéből, illetve saját ismeretanyagukból következtek. Hangsúlyozni kívánjuk, hogy a kényszerűség okán elmaradt a terepmunka. Nem sikerült megszervezni a nagyvárosokban a kutatási koncepcióban kiemelten tervezett fókuszcsoporthoz beszélgetéseket, hiszen a személyes benyomások, összefüggések mélyebb tartalmainak megértése, a személyek és szervezetek valós aktivitásának regisztrálása, a különféle szereplők attitűdjeinek megértése a kutatók számára kellő biztonságot, eligazítást nyújtott volna. Így maradt az adatok, a dokumentumok, az egyéni benyomások, az irodalmak feldolgozása. Ezek hiányában is úgy gondoljuk azonban, hogy a közreadott elemzések és az azok mögött fellelhető, de nem publikált feltáró helyzetelemző tanulmányok mind az egyes nagyvárosok elemzőinek, mind a kutatás vezetőjének kellő biztonságot nyújtanak megállapításaik összegzéséhez.

Első tételünk, hogy a magyar nagyvárosok az elmúlt 30 esztendőben *más és más fejlődési pályát* jártak be. A nyolc kiemelt, gazdasági és társadalmi, de településhálózati szempontból is meghatározó centrum nemcsak általában, hanem a gazdaságuk vonatkozásában is különféle irányokban mozdult el, ami alapvetően befolyásolja a következőkben bemutatásra kerülő *pályaképeket*, illetve azok csoportjait.

Négy csoportot alakítottunk ki, amelyek elnevezésében a fejlődési pálya szerintünk meghatározó tényezőjét vagy tényezőit jelöltük. Arra törekszünk, hogy a csoportok be-

mutatását általában tegyük meg, s lehetőség szerint városonként is értékeléseket adjunk, idekapcsolva a szektorális elemzések megállapításait.

I. Az *(új)ipari bázisra épülő pálya*. Idetartozik Győr és Székesfehérvár, ahol a gyorsabb alkalmazkodást, a határozottabb szerkezetátalakítást s annak merészebb megoldásait regisztrálhattuk (lásd a Győrről és Székesfehérvárról szóló fejezeteket). A két – az egyik inkább történelmi, a másik újkori – ipari központ korábbi diverzifikáltabb gazdasági szerkezete, a nyugati gazdaságokkal kialakított erőteljesebb kapcsolatai következtében, a tapasztaltabb menedzsment jelenléte miatt gyorsabban tudott a rendszerváltozás lezárulásakor (1996–2002) váltani, átalakulni, egyben a sikeresebb privatizációk révén megújulni, mint a többi nagyváros és azok gazdasága. Az előbbieket mellett még földrajzi helyzetük, már a korai időszakban kedvező feltártságuk (autópályák kiépülése) is döntő volt szerkezetük megújításban, de fontos volt – s erről éppen a terepmunka során szerezhettünk volna mélyebb ismereteket – a városi vezetés hozzáállása, annak innovációs aktivitása, adaptációs hajlandósága, válságkezelési merészsége is.

Mindkét helyen megvalósult egy *rendszerváltást megelőző* (már az 1980-as évek végén induló, majd az 1990-es években is tartó) beavatkozássorozat az önkormányzat részéről. Ezek az aktivitások az új és régi gazdasági szereplőket segítették az átalakulásban, részben a körülmények biztosításával (letelepedések támogatása), a belső kommunikáció megteremtésével (városmarketing, gazdasági egységek monitorozása), a gazdasági infrastruktúra kiépítésével (iparipark-telepítés) vagy annak megkezdésével, továbbá a helyi támogatási intézmények kialakításával. Nem arról van szó, hogy ez a két önkormányzat gazdag lett volna, több erőforrással rendelkezett volna a privatizációhoz vagy a telephely-kialakításhoz. Abban különböztek másoktól, hogy *nyitottak, alkalmazkodók* voltak, segítettek a vállalkozói szférának a vállalati s részben szektorális válságok megoldásában. Ezek a kezdeti sikerek, még ha zökkenőkkel is, megteremtették a hírnevüket, elismertségüket, ami aztán kedvezően hatott egy vagy több *nemzetközi nagyvállalat* megtelepedésére, majd azok gyakoroltak vonzást a további megtelepedni kívánókra, legyenek azok a beszállítók vagy éppen a kapcsolódó, netalán konkurens gazdasági szervezetek egységei. Győr és Székesfehérvár esetében ezek az 1990-es évek közepén regisztrált sikerek hozzájárultak a nagyvárosi gazdaság gyors megindításához, ami annak további vonzását növelte, az átalakulást gyorsította, majd az újabb szervezetek megtelepedését motiválta, és végeredményben egy *sikeres (újra)iparosodási pályát* indított el. A szakértők esetükben hangsúlyozzák az *útfüggetlen fejlődést* (LUX 2017), azt, hogy a korábbi szervezetek éltek tovább, azok elemei, egyben kulturái jelentek meg az új szervezetekben is. Vitathatatlan, hogy mindkét centrumban közel *egy évszázados feldolgozóipari kultúra* volt jelen, amelynek gyors újraindítása hozzájárult a külföldi befektetések sikeres fogadásához, ám a korábbi gazdasági szervezetek több fontos egysége is leépült vagy eltűnt (Győr: textil- és élelmiszeripar, Székesfehérvár: híradástechnikai ipar), és olyan új szereplők jelentek meg ezen ágazatok foglalkoztatottjainak felszívására, amelyek eddig nem voltak jelen. A pályafüggetlen elleni másik érvünk, hogy mindkét helyen megfigyelhettük a *kkv-aktivitást* is, amely kkv-k ugyan a korábbi nagyvállalatokból nőttek ki, de aztán számosan közülük sikeres közép- vagy kisvállalattá alakultak, önálló profillal, kellően magas szintű technológiai bázissal.

Az *(újra)iparosodó pálya* tagjainál csak lassan, mondhatni megkéskve jelentek meg vagy újultak meg azok a *városi tőkeelemek*, amelyek az innovációs milió formálását tartósan befolyásolhatták. Így a társadalmi tőke és a kulturális tőke alkotói vonatottabban

vagy hiányos mennyiségben és minőségben jelentek/találhatók meg, integrációs aktivitásuk – beépülésük és kapcsolatuk a gazdaság új és régi egységeivel – gyenge volt, és még ma sem látványos.

A két nagyváros közül a már 1990 előtt is önálló *felsőoktatási intézménnyel* rendelkező Győr volt képes ugrást végrehajtani (főiskolából egyetemmé válni 2002-ben), míg Székesfehérváron az önálló főiskola kedvező indulás után elakadt, s jelenleg is csupán fővárosi központú intézmények filiáléi működnek a városban. A felsőoktatás fontos terepe, de egyben szimbóluma a nagyvárosi kulturális tőkének. Más kulturálistőke-elemek sem voltak képesek átütő hatásokat felmutatni a két nagyvárosban, így aztán a nagyvárosi világ *minőségi átalakulása*, hangulatának megteremtése nem történt meg. A társadalmi tőke-potenciálokban Győrnél érzékelhető változásokat tapasztalhatunk, ami értelemszerűen megbontotta, megbontja a város korábbi népességi szövetét, új igényekkel, fogyasztási módokkal és életmód-mintákkal, amelyekre még lassabb a reakció, s csak elemeiben lehet megtalálni az igényekre reflektáló minőségi kínálatot. A város gazdaságának centrifugális hatása ugyanakkor *látványos szuburbanizációs folyamatokat indukált*, ami a város- és térségfejlesztési intézmények és szervezetek jobb illeszkedését kívánja meg a jövőben.

A városban stabil a *bázisgazdasági egység* (Audi), az *egyetem és az önkormányzat együttműködésének* formális és informális rendszere működőképes, amivel számos fejlesztési sikert lehetett elérni. A jövő iránya – s ennek egyértelmű jelei tapasztalhatók –, hogy e modell kiterjesztése megkezdődjön; részben a gazdaság további aktorainak bevonásával, az oktatás és a lokális tudásipar intézményi köreinek szélesítésével, a városi kormányzás szemléletének és új eszközeinek adaptálásával, illetve a városi társadalom új és régi szereplőinek határozottabb bevonásával.

Székesfehérvárra *Budapest árnyéka* ránehezül, ez felismerhető társadalmi szerkezetének mérsékelt elmozdulásában, a szerényebb kulturális kínálatban, a városi rendszerek igénybevételeben egyaránt. A főváros közelsége abban is kimutatható, hogy a nagyvárost formálni képes elit kötődése nem egyenletesen határozott, így azok mintaalakító képessége gyenge, a lokális identitás alakításában csak áttételesen vagy időlegesen vannak jelen. Az innovációs milió mint a városi tőketényezők koncentrált és együttes megjelenése még a gazdasági szervezetek zárt keretei között kulminálódik, annak szélesebb kiterjedése nem indult el. Nem történt meg a *tőketényezők belső egymásra hatása*, a szinergiák indításának intézményi kereteit nem érzékeltük, még nem ismerhető fel ezek kapcsolódásának sokoldalú és megtermékenyítő hálózata.

Ezen fejlődési pályán lévő nagyvárosoknak szembe kell nézniük az *ágazati közvetlen és közvetett függés* globális gazdaság általi rezdüléseivel vagy megrázkódtatásaival, a növekvő bevándorlás miatt átalakuló helyi társadalomban generált konfliktusokkal, az egyre jobban erősödő szuburbanizációs övezetek érdekérvényesítő aktivitásával, a városi kormányzás új kihívásaival, azaz a szereplői körök aktívabb bevonásának nehézségeivel, s a nagyközpontok, fővárosok (Győr: Bécs, Pozsony; Székesfehérvár: Budapest) egyre komplexebb árnyékhatásával.

II. *A tradicionális, megújuló nagyvárosokban* – Debrecen, Miskolc – sokáig lassabban, mérsékeltbben, visszafogottabban zajlottak az átalakulási folyamatok (lásd a Debrecenről és Miskolcra szóló fejezeteket). Talán ennek oka az lehetett, hogy ezek a centrumok olyan *régiók központjai* voltak, amelyekben a gazdasági és társadalmi válság a leglátványosabb volt

a rendszerváltozáskor és az azt követő években, így aztán a lokális politikai elit nem a belső szerkezeti megújítás kényszerében élt, hanem a központi források gyűjtésével, a térségük váltságából eredő hatások kezelésével volt elfoglalva. Megítélésünk szerint a helyi irányítók nem tudtak, vagy nem is akartak a szerkezetátalakításban részt venni – a tapasztalat hiánya, a modellzavarok, a központi forrásfogadás megszokott mintái stb. miatt –, így aztán csak megkésve, az átmenet végfázisában kezdték felismerni, hogy tenni kell valamit. Ehhez persze hozzájárult, hogy az autópályák csak az ezredforduló után (2002–2006) kezdték összekötni a fővárossal a két regionális centrumot, így a gazdaság megújításának időbeli lemaradása magyarázható volt.

Debrecen és Miskolc egyértelműen *regionális központként* működik, nemcsak a megyéjét látja el, hanem több megyére is kiterjednek szerepköreik, amelyekben a szolgáltatásszervezés mellett a felsőoktatási és részben kulturális funkciók is jelen vannak. Domináns kapcsolataik formálódnak a *határon túli nagyközpontokkal* – Kassával és Nagyváradal – is, bár ennek jellegét még nem lehet egyértelműen felismerni, de a jövőben számos fejlesztési lehetőséget tartalmazhatnak. (Gondolunk itt a debreceni repülőtérré vagy a miskolci egyetemi-kutatási bázisokra.)

Kiemelendő a felsőoktatási és az ahhoz is kapcsolódó *kutatás-fejlesztési intézmények* szerepe mindkét nagyvárosban, amelyek lokális gazdasági kapcsolatai helyben már felismerhetők, sőt a vállalkozásgeneráló képességük szintén regisztrálható. A külföldi hallgatók növekvő számú megjelenésével (Debrecen) a városi fogyasztási terek is átalakultak, ami kedvezően hat a lokális piacokra is a népesség- és regionális vonzás mellett. Kiemelkedő kulturális attraktivitásuk erősödése, ami hazai, sőt több vonatkozásban nemzetközi ismertségükben is megjelenik.

Eltérő ugyanakkor a városszerkezetük, így más és más városüzemeltetési módokat kell alkalmazniuk, amelyek jelentős terheket rónak a közösségekre. Felismerhető, hogy a fejlesztések *konceptiók* mellett valósulnak meg, azonban nem látható, hogy a domináns nagyvárosi szereplői körök szervezett (intézményi) együttműködések folytatnának, és lassan formálódik ki az autonóm nagyszervezetek fejlesztési elképzeléseinek összehangolása, folyamatos egyeztetése is.

Debrecenben jelentős *járműipari beruházás* előkészítése folyik, amelynek városfejlesztési hatásai – foglalkoztatás, oktatás-képzés, városszerkezet, közlekedés, lakáspiac, fogyasztási terek, városmarketing – a jövő szempontjából meghatározók lehetnek. A fizikai felkészülés – ipari park, közlekedés – mellett célszerű gyorsítani a *soft jellegű előkészületeket*, ezek más hazai nagyvárosokban már megélt tapasztalatait, kidolgozott rendszereit tanulmányozni.

Miskolc esetében nem gondoljuk, hogy a jövőben szerkezetformáló nagy fejlesztés rázna meg a várost, helyette a *gazdasági szerkezet további finomítása*, annak jobb, a városi tőkére hangolt működése lehet a jövő iránya, egyben a fejlesztést generáló csoportok együttműködésének intézményesítése és gyakorlati működtetése. Kiemelendő még az *agglomerációs* folyamatok alakulása, ami várostérségi kooperációt és közös gondolkodást kíván meg, nem beszélve arról, hogy érdemes lenne a város regionális szerepköreit megújítani, azokat új tartalmakkal feltölteni.

III. *Átmeneti nagyvárosoknak* – Kecskemét, Nyíregyháza – tekintjük azokat a központokat, ahol jelentősebb szerkezeti változások zajlottak vagy zajlanak le, de azok beágyazódása, a városi rendszerekbe való integrációja még folyamatban van, nem zárult le (lásd a Kecskemétről és a Nyíregyházáról szóló fejezeteket).

Kecskemét egy nagy *járműipari beruházás* haszonélvezője, annak minden kedvező és kedvezőtlen hatásával. A korábbi gazdasági szövet megbomlott, hiszen foglalkoztatási, munkahelyi, tevékenységi *átrendeződés* zajlik, egyben az új bázisnagyvállalat teremtette kultúrát integrálni kell egy hagyományos agrár-, élelmiszergazdasági környezetbe. Mindez megbolygatja a városi rendszerelemeket, azok szereplőit, intézményeit, még ha a tudatos fejlesztés momentumai ismerhetők is fel a város kormányzásában. Érdekes folyamat zajlik Kecskeméten, a kérdés pedig az, hogy át tudják-e hangolni a nagyvárost az új követelményekre, s milyen alkalmazkodási stratégiát képes kidolgozni az egyre jelentősebb kihívásokkal (közlekedés, betelepülés, lakásépítés, új vállalkozói rétegek megjelenése és fogadása, a fogyasztási terek átalakulása, a foglalkoztatás képzési kiszolgálása stb.) kapcsolatban.

A nagy váltás korszakát éli a város, s ebben számos determinizmussal kell számolni, így a *főváros árnyékhatásával*, ami nem jelentéktelen (a helyi elitek megosztottsága, elkötelezettsége, a fogyasztás elterelése stb.). E tekintetben hasonló a helyzete Székesfehérvárhoz, ott is erős Budapest befolyása, s ennek következményei a városi társadalomra, gazdaságra, lakosságra nem jelentéktelenek. Következő meglátásunk a *regionális szerepkörök hiányos* jelenléte. Kecskemét ezekkel a funkciókkal kevésbé rendelkezik, nem, vagy csak elemei épültek ki, hiszen egy megosztott térben működik (Szeged és Szolnok, s az említett főváros hármasságában). Így a nagyvárosi dimenzió regionális szervező, irányító rendszerelemét csak részben tudja teljesíteni. *Felsőoktatásának* erősített fejlesztése ugyanakkor kedvezően befolyásolhatja térségi szerepkörei alakulását (hallgatói szívás szélesebb térségekből, letelepedés a végzés után, a tradicionális társadalom felbomlása). A városi szolgáltatások körének bővítése és minőségének javítása segíthet a (nagy)városi világ kedvező alakításában, amelyet kulturális adottságainak megújítása is ösztönözhet.

Nyíregyháza *más dimenzió*, de abban Kecskeméttel azonos pályán van, hogy néhány domináns külföldi gazdasági egység alakítja a gazdaságát, ezek már beépültek a város tőkeállományába. Továbbá szintén rávetül két – talán egymással is vetélkedő – regionális központ *árnyéka*, és a város inkább a megyéje kiszolgálását végzi, ahonnan a kedvezőtlen társadalmi-gazdasági-települési körülmények miatt a szerkezetalkító erőforrásokat nem lehet kellő minőségben és mennyiségben mobilizálni. Talán abban más Nyíregyháza, hogy a közeli országhatárok miatt *kapunagyvárosként* is működik, annak számos előnyével (áttelepülések, befektetések, munkaerő, speciális fogyasztási igények, átalakított szolgáltatások) és hátrányával (feketegazdaság) együtt.

Jellemző mindkét városra, hogy tartósan küzdött a *felsőoktatás* megtelepítéséért. Míg Kecskeméten a műszaki tudományok nyertek prioritást, bár sokáig viszonylag szerény volumenben, addig Nyíregyházán a humán tudományok, a 2010-es évek elejéig nagyobb méretekben. Az előbbi esetben azonban látványos fejlesztés indult meg a 2010-es évek elejétől, míg az utóbbinál az ezredforduló utáni infrastruktúra-fejlesztések ellenére a hallgatói érdeklődés visszaesett az intézmény hagyományos (pedagógus- és agrár-) képzései iránt, amit az új, gazdasági jellegű profilok sem voltak képesek érdemben ellentételezni. Nem beszélve arról, hogy a két szomszédos nagyközpont, illetve egyre inkább a főváros felsőoktatásának elszívó hatását nem lehetett kompenzálni. Végezetül, de nem utolsósorban a kulturális kínálatban is nagyjából azonos a két nagyváros. A város kiemelkedő, nemzetközileg is jegyzett kulturális kínálattal rendelkezik (Nyíregyházi Állatpark), valamint megindult a Sóstó mellett egy színvonalas rekreációs övezet kiépülése. Mindez sejteti az új fejlesztési és megújítási irányokat.

IV. Az *útkereső nagyvárosok* – Szeged és Pécs – alatt azt értjük, hogy kiváló adottságokkal rendelkeznek a városi tőke több dimenziójában, de csak egyes vonatkozásokban sikerült a gazdaságra is kiterjedő megújítási folyamatokat beindítaniuk, inkább helyben topognak, keresik a pályájukat, a változtatások irányában még bizonytalanok (lásd a Szegedről és a Pécsről szóló fejezeteket).

Szerkezetében a két nagyváros erősen *tradicionalis* volt, hiszen Pécssett a szén- és uránbányászat, továbbá a könnyűipar, Szegeden a kőolaj- és földgázbányászat, valamint az élelmiszer- és könnyűipar uralta a gazdaságot a rendszerváltás pillanatában. Ezeket a terheket ugyan gyorsan levetették a városok, láttunk próbálkozásokat a külföldi működőtőke betelepítésére, a helyi bázisvállalatok megújítására, de ezek a folyamatok nem indítottak el látványos szerkezetátalakítást. Szeged autópálya-kapcsolata a fővárossal korán kiépült (2005), de a fizetős konstrukció nem kedvezett az igénybevétel terjedésének, míg Pécsig a pálya éppen az Európa Kulturális Fővárosa (EKF) projekt fejlesztéseinek zárására érkezett meg (2009), de nem tudott ez sem lendületet adni a gazdasági szerkezet megújításához. A két város kiváló és kiemelkedő *szellemi erőforrásokkal* rendelkezett és rendelkezik ma is. A kedvező adottságok nem váltak egyik helyen sem aktivációs tényezővé, azok csak részben voltak képesek a gazdaságban megújító erőtereket teremteni. (Például Pécssett a külföldi hallgatók nagy száma a városi szolgáltató szektor fejlesztését indukálta.) A *regionális szerepkörök* mindkét városban kiterjedtek és sokszínűek, azonban ezek olyan térségekben fejtik ki hatásukat, amelyekből nem lehet érdemleges erőforrásokat felszívni. Szeged az 1990-es években a délszláv háború miatt menekülők egyik központja lett, így érzékelhető erőforrásokhoz jutott. Az ezredforduló után viszont nem volt képes a betelepülés lendületét megtartani vagy kanalizálni a helyi gazdaságba. Pécs kisebb (168,2 km²), Szeged viszont nagy kiterjedésű (281 km²), míg az utóbbinál a területi lefedettség mértéke, az előbbinél a hegyvidéki környezet jelentősen növeli a *város működtetésének* költségeit. Ezen tényezők miatt a szükséges ráfordítások az idővel nem csökkennek, hanem mindkét centrumban jelentősen emelkednek, részben a közszolgáltatások bővülése, részben pedig a növekvő beépítettség következtében.

A felsorolt számos tényező miatt összességében az *érdemleges szellemi erőforrások* – vélhetően ezek független volta miatt is – nem tudták megakadályozni a két nagyváros gazdaságának fokozatos gyengülését, leépülését. Így aztán az egyik nagyvárosban – Pécs – *csendes leépülés*, kimerülés, gazdasági pangás figyelhető meg, a másikonál – Szeged – néhány tradicionális bázisvállalat lassú megújítása, mondhatni *döcögő pályakorrekció*, illetve a bizakodás egy nemzetközi kutatás-fejlesztési nagyberuházás feltételezett szinergiájában.

1.4. Pályaalakító tényezők

A fejlődési típusok alapján a *nagyvárosok gazdaságának sajátossága*, hogy döntően és alapvetően a külföldi működőtőke-beruházások révén tudtak elmozdulni. Azok a nagyvárosok lettek sikeresek, amelyek időben – a rendszerváltás hajnalán – jelentős külföldi beruházásokat voltak képesek fogadni, és azok jellege olyan volt, hogy a nagyvárosok tartós működéséhez az adott nagyvállalatok hozzá tudtak járulni. Győr és Székesfehérvár esetében ez a modell egyértelműen igazolható, megtelepedett egy (vagy Székesfehérvár esetében több) külföldi vállalkozás, amelyek aztán bázisvállalattá váltak, azaz vonzottak

kapcsolódó külföldi befektetőket, gerjesztették a helyi gazdaság kiszolgáló, ellátó vállalkozásait, és tartósan, sőt növekedő számú munkahelyet biztosítottak, egyben idővel hozzájárultak a városi gazdaság működéséhez, annak fejlesztéséhez. Sajnálatos ugyanakkor, hogy ebben a 20-25 esztendőben nem sikerült kiépülnie domináns hazai beszállítói hálózatnak, csak egy-egy gazdasági szervezet volt képes erre, ám az elsődleges beszállítói kört a külföldi cégek által hozott, vonzott, szintén külföldi vállalkozások alkotják, s a magyarok jobb esetben ezek másod- vagy harmadvonalbeli beszállítóiként kapcsolódnak ezekbe a rendszerekbe.

Ahol tehát megtelepedett egy, a *helyi erőforrásokat* (földrajzi helyzet, a munkaerő képzettsége, kultúrája, megfelelő bővítési lehetőségek, a beszállítók fogadásának kedvező körülményei) kellően hasznosítani s részben fejleszteni is képes külföldi nagyvállalat, ott a helyi gazdaság is fokozatosan beindult.

A nagy volumenű külfölditöke-befektetések kora azonban nem zárult le a rendszerváltozás befejezésével, ezek *még napjainkban is tartanak*, amihez jelentős állami, kormányzati segítség is párosul, nem beszélve a helyi fogadtatásról.

Alapvető kérdés, hogy az egy-egy külföldi bázisvállalatra és annak holdudvarára épülő gazdasági fejlesztések mennyire lehetnek tartósak. Napjainkban *robbanásszerű technológiai fejlődésnek* vagyunk tanúi, s a piacok is radikálisan átrendeződnek, nem beszélve a munkaerőpótlás újabb és terjedő eszközeiről (digitalizáció, robotizáció). Úgy látjuk, hogy a hazai nagyvárosok gazdaságai ennek következtében *erősen kitéttek a világgazdaság változásainak*, és sajnos csak ritkán sikerült érdemleges s egyben innovatív hazai vállalkozásokat megtelepíteni, hogy ha csak részben is, de mérsékeljék a nagyvárosi gazdasági miliő *nemzetközi nagyvállalatoktól való függését*.

A *külföldi bázisvállalatok* mellett az is sajátossága a nagyvárosi gazdaságoknak, hogy azok nagysága, szerkezete nincs semmilyen kapcsolatban a *helyi szellemi erőforrásokkal*, azok nagyságával, eredményességével. A magyar fejlődés paradoxona, hogy éppen ott a leg-sikeresebbek a nemzetközi nagyvállalatok, ahol gyengék vagy éppen hiányosak a gazdaság alakításában, fejlesztésében szerepet vállalni képes, egyben tudást nyújtó vagy „termelő” intézmények. Míg azokban a nagyvárosokban, ahol ezen tényezők súlya jelentős, országosan kiemelkedő, ott nem számottevő a külföldi működőtöke megtelepedése. Ezt a *paradoxont* persze maguk a tudást termelő és közvetítő intézmények is megkísérlik felszámolni, azonban a nemzetközi nagyvállalatok irányítása, azok belső funkciómegosztása nem, vagy csak lassan teremti meg az érdemleges és termékeny kapcsolatot a fejlesztést segíteni képes helyi intézményekkel.

Elemzéseink azt is megállapították ugyanakkor, hogy a nagyvárosi gazdaságokban a *szolgáltató szektor* fejlődése látványos (lásd az *A gazdasági szerkezetek és a változások irányai* című fejezetet). Ez magyarázható az ellátandó népesség nagy számával (vonzáskörzetekkel együtt), a vállalkozások koncentrált megjelenésével, az igények és szükségletek szerkezetének átrendeződésével, az új típusú fogyasztási terek megjelenésével. Ebben a gazdasági dimenzióban tudnak a legtöbbet nyújtani a helyi kormányzatok, például a városi terek átalakításával, a támogatások különféle módjával és presztízst formáló létesítmények ösztönzésével. Fontos kérdés, hogy a nagyvárosi szolgáltató gazdaság, az időszakonként újabb és újabb lendületet mutató fogyasztásnövekedés, valamint a magánberuházások élénkítő hatásait (például lakásépítés) gerjesztő beavatkozások *mennyire lesznek tartós hatásúak*,

fejlődést hordozók, hiszen annak döntően nemzetgazdasági összefüggései (és nemzetközi meghatározottságai) vannak.

A nagyvárosi gazdaságok *leképezik* a nemzetgazdaság egészének folyamatait, hiszen annak térbeli vetületei, megjelenései. Azt tapasztaltuk elemzéseink során, hogy *a nagyvárosok önkormányzatai* és azok intézményei minden igyekezetük ellenére *egyre kevesebb lehetőséggel rendelkeznek* a helyi gazdaság alakításában, szervezeteinek fejlesztésében vagy az azokat stimuláló intézmények segítésében.

Fontos determináns az *új gazdaság elemeinek* megjelenése, a terjedésüket segítő és ösztönző mechanizmusok. Látható, hogy a hagyományos gazdasági szektorok mellett egyre nagyobb jelentősége lesz az *újjgazdaság* elemeinek, így az informatikának, a kultúrának, a szórakozáshoz kapcsolódó tevékenységeknek (sport), az oktatás-képzés területén működő, vagy éppen a kreativitásra építő vállalkozásoknak. Ezek kimondottan a nagyvárosokhoz köthetők, azok fizikai, gazdasági és szellemi tereiben működnek, még nem látványos tevékenységek, de magas hozzáadott értéket állítanak elő, és jelentősen képesek hatni a nagyvárosi létre, annak minőségére.

Lényeges meghatározó elem a *lokális kormányzás* rendszere a közszolgáltatásoktól kezdve egészen a városstratégiáig, azok megvalósításáig (lásd a *Kormányzási modellek* című fejezetet). Nem alakíthatunk ki valós fejlődési pályát akkor, ha a célok nem egységesek, ha a szereplők között gyenge vagy nem kellően hatásos a kommunikáció, vagy nem tudjuk megnyerni céljainak a városhasználókat, a vállalkozásokat, közösségeket, lakossági csoportokat, egyéneket. A kormányzás természetesen intézményeket kíván meg, a hagyományos közszolgáltatásokon túl a fejlesztő, szervező, kommunikációs és marketingegységeket. Hangsúlyozni kell, hogy a városi kormányzás csak akkor működik kellő módon és hatékonyan, ha a *nagyvárosok autonómiával, döntési szabadsággal és ezekhez megfelelő forrásokkal rendelkeznek*, ha ezek nincsenek meg, vagy erősen kötöttek – azaz a fejlesztést a központból vezénylik –, tartós pályaépítést nem lehet elérni.

Végül kiemelten fontos eleme a jövő dinamizálásának, hogy a nagyváros nem önmagában létezik, hanem egyrészt *várostérsége* van, másrészt *regionális szinten* szervezett intézményi közeget fogad be és működtet. A város és térsége új kapcsolati rendszerét kell kiépíteni, a munkamegosztás módjainak változtatásával, azok eddig nem alkalmazott kereteinek kiépítésével. A *nagyvárosnak kötelessége* a térségi és nagytérségi szerepkörök, azok intézményeinek megtartása és működtetése, gyarapítása is. A regionális dimenzióból ráadásul energiát, erőforrásokat is lehet nyerni a fejlesztésekhez, új szövetségeket kötni, nem beszélve az érdekérvényesítés módjairól és formáiról.

A nagyvárosok azért emelkedtek ki a településhálózatból, mert történetük során hosszabb ideig képesek és alkalmasak voltak a *folymatos megújításra*, az újdonságok fogadására, a fejlesztés energiáinak megteremtésére és a jövő tudatos alakítására. Ezek a *pályadeterminánsok* a jövőben is adottak lesznek. A kötetben közölt tanulmányok segíthetik a helyzetmegítélést, alkalmat adnak az összehasonlításra, lehetőséget teremtenek egy-egy nagyobb rendszerben a nagyvárosi adottságok elhelyezésére, illetve fejlesztési ideák is kiolvashatók belőlük. A regionális tudomány számára pedig értékelést nyújtanak a modernizáció hazai eredményeiről, a nagyvárosi fejlődés kelet-közép-európai sajátosságairól.

Vákát oldal

2. Kutatási irányok 1990-től napjainkig

Rechnitzer János

2.1. Bevezetés

A magyar városfejlődés kérdései egyre több figyelmet kapnak az elmúlt időszakban, miközben a területi politika irányai és intézményi keretei is folyamatosan változnak. Fejezetünkben azt járjuk körbe, hogy milyen tartalmakat kapcsolhatunk a nagyváros fogalmához a magyar területi politikában, és helyzetük miként változott a rendszerváltozás óta. A nagyvárosok a területi folyamatok alakítói, így nem lényegtelen, hogy ezen komplex funkciókkal rendelkező központok milyen súllyal és iránnyal jelentkeznek a fejlesztési elképzelésekben. A térbeli folyamatok alakítása nagy időtávot igényel. A rendszerváltozás óta (1989) rövid ciklusokban más és más fejlesztési irányokat jelöltek ki a nagyvárosok számára, s azok nem voltak képesek alkalmazkodni ezekhez a változó célokhoz. A dolgozat első részében a nagyvárosfogalom rétegeit mutatjuk be. Jellemezzük a regionális központ, a nagyváros, a megyeszékhely és a megyei jogú város kategóriáit. A második részben a rendszerváltozás utáni időszak gyakran változó területi politikájában keressük ezen központok helyét, fejlesztési hangsúlyait, a pályáíveket, majd azok változását.

A rendszerváltozás utáni fejlesztési koncepciókban és területi politikában a nagyvárosok és köreik kiemelt szerepet kaptak. Változatos tartalmakat és irányokat nyertek ezen centrumok fejlesztései. Hiszen megjelentek mint területi (regionális) igazgatási központok (1990–1994), azután a fejlesztési régiók fő- és alközpontjai (1998–2005), majd a növekedést generáló pólusok (2005–2008), közben egy elvetélt igazgatási decentralizációs kísérlet alanyai is lettek (2006–2010), majd a megyéktől független fejlesztések központjaivá váltak (2012–2016), s napjainkra ismét a kiemelt fejlesztések térségi fókuszává váltak (Modern Városok Program, 2015). A nagyvárosok csoportja számára számos generális fejlesztési cél mellett egyedi speciális fejlesztési elképzeléseket is terveztek az elmúlt 30 évben. A központi és a helyi elképzeléseket több város jól összehangolta, így fejlesztésük dinamikus lett, másoknak viszont nem sikerült a harmonizáció, ami nem javította helyzetüket.

A főváros Budapesttel szembeni ellenpólusrendszert a városhálózatban sem a rendszerváltozás előtt, sem azután nem lehetett a nagyvárosokból vagy azok hálózatából kialakítani. A főváros nagysága, népességkoncentrációja, intézményi rendszere, gazdasági irányító szerepkörei, településrendszere, a magyar közgondolkodásban betöltött szerepe, de a nemzetközi megítélése is egyedi, csak Budapesthez köthető. Mindezt még fokozza, hogy a magyar politikai intézményrendszer egyközpontú, s felülről, éppen ebből az egy centrumból vezényelt. A területi szintű decentralizáció – bár több kisebb kísérlet ismert – nem valósult meg Magyarországon. A centralizált közigazgatás és nemzeti fejlesztés, továbbá

magának a különféle állami funkcióknak az erős központosítása miatt a nagyvárosi kör ugyan számos térségi szervező funkciót alakított ki, ám ezek nem voltak képesek a *fü*-*városmítoszt* ellensúlyozni.

2.2. A nagyváros-értelmezések

A *városok* fontosságának, pontosabban értékelésének meghatározása két tényezőre vezethető vissza, amelyek egymásra épülnek, egymást részben vagy egészben meghatározzák, ezek pedig a *népesség száma és a városi szerepkörök*, azok intézményei. Minél több ember él egy településben, annál sokoldalúbbak a piaci terek, így aztán több funkcióval, azokat megtestesítő szervezet, intézmény jelenlétével számolhatunk. A népesség nagysága tehát meghatározza a szerepköröket és azok intézményeit, de fordítva is igaz mindez, a városban felhalmozott funkciók és azok szervezetei szívják a népességet, növelik a lakosság koncentrációját (LENGYEL–RECHNITZER 2009). Népesség és szerepkörök egységes rendszert alkotnak, ám mindezek valamilyen fejlődési folyamat eredményei, annak a processzusnak a következményei, amely az adott városban zajlott le évtizedek vagy évszázadok alatt, s folyamatosan, napjainkban történik a *városi világban*.

A regionális gazdaságban a *központi helyek*, a centrumok azok a települések, amelyek többféle, más és más nagyságú, kiterjedésű piaci területet képesek szervezni, ellátni és irányítani, de egyben maguk is részei, alárendeltjei – hiányzó funkcióik miatt – a másik központi hely által teremtett piaci, ellátási tereknek. A központi helyek a térbeli hálózatok érintkezési pontjain jönnek létre. Az erőforrások – termékek, anyagok, emberek, ismeretek, információk, innovációk – térben áramlanak, mozgáspályáik egymást metszik, amelyeket a földrajzi tényezők, a történelmi folyamatok vagy egyszerűen a társadalmi, közösségi emberi magatartások, valamint az emberek életmódja, intézményei formálnak, szerveznek.

A *hálózati csomópontok* mint – döntően többfunkciós – központi helyek, maguk a centrumok, amelyek a térben sűrűsödnek, egyúttal gazdasági, közösségszervezési, irányítási szerepeket és intézményeket, s ezzel termelőket, fogyasztókat, lakosokat koncentrálnak, azokat térben folyamatosan vonzzák.

A *nagyvárosok* ezen központi helyek közül emelkednek ki, határozottabb koncentrációs képességgel, piaci vonzerővel, a környezetüktől eltérő, egyedi gazdasági, társadalmi és humán tőke, valamint infrastruktúra megjelenítésével (RECHNITZER 1987).

A nagyvárosok meghatározása a *népességszám* alapján történhet. Általánosan elfogadott értelmezés, hogy nagyjából 100 ezer fő az a határ, amely körül és felett már a korábban jelzett funkció- és népességkoncentrációk képesek egymásra épülni, kölcsönös hatásmechanismusokat generálni, *szinergiákat* megindítani. A szinergiák részben újabb és újabb tevékenységek működésének feltételeit teremthetik meg, azaz további, eddig ott nem lévő folyamatokat, azok intézményeit, valamint újabb piaci-fogyasztási tereket alakítanak ki. A szerepkörök s az azokat megtestesítő intézmények egymásra hatása térben is szétterjed, ami más és más vonzáskörzeteket formál. Hiszen az egyes funkciók térbeli piaca, így a vonzása sokféle, egymástól eltérő mind méretben (például a népesség nagysága), mind kiterjedésben (például a települések száma, irányultsága). A városi funkciók tehát térformáló erővel rendelkeznek, s minél nagyobb egy központ, annál több és térben kiterjedtebb befolyása van. Ezek dimenziói befoghatják az adott ország egy részét, vagy

annak részeinek halmazát, de kiterjedhetnek az országon kívülre, legyen az a határok vidéke vagy éppen több ország, de azok bizonyos térségeit is befoghatja egy-egy funkció s az azt megjelenítő intézmények.

Láthatjuk, hogy *Kelet-Közép-Európa* egyes országaiiban a fővárosok eltérő nagyságban koncentrálják a népességet, míg a tíz legnagyobb város közel egyenletesen 10 és 20% között foglalja magába az országok lakosságát, vagyis a nagyvárosok eloszlása arányosnak tekinthető (1. táblázat).

1. táblázat
Városi koncentráció Kelet-Közép-Európa néhány országában

Ország megnevezése	Ország népessége (ezer fő)	A főváros aránya az össznépességből (%-ban)	A tíz legnagyobb város népessége az össznépességből (%-ban)
Ausztria	8 316	20,0	12,6
Csehország	10 325	11,3	14,6
Horvátország	4 437	15,6	16,0
Lengyelország	38 518	4,9	12,9
Magyarország	10 066	16,8	13,0
Románia	10 673	8,8	12,8
Szlovákia	7 596	7,8	16,0
Szlovénia	1 964	13,5	20,7

Forrás: A magyar településhálózat helyzete és távlatai... 2008, 15.

Az *európai városfejlődés* tanulmányozása során a nagyvárosi hálózatok tipizálása is megtörténik időközönként. A kutatások alapján beszélhetünk globális, nemzetközileg kiemelkedő nagyvárosokról, megaközpontokról, amelyek *négy kategóriába sorolhatók* (1. ábra): az első a *globális csomópontok* (MEGA1),⁴ a második az *Európa motorjai* (MEGA2), a harmadik az *erős és többfunkciós metropoliszok* (MEGA3), s végül a *potenciális-gyenge nagyvárosok* (MEGA4). A besorolás alapja a versenyképesség fokozatai és szintjei, az azt megtestesítő intézmények, szervezetek, amelyek globális, kontinensnyi méretűek, vagy csupán makroregionális⁵ jelentőségűek, de figyelembe vették a nagyvárosok erőforrásokkal való ellátottságát (kiemelt szerepet szánva a humán tőkének, annak intézményi szintjeinek), valamint térbeli kapcsolataik sűrűségét és a földrajzi helyzetüket. A MEGA-városokhoz sorolódnak a fővárosok és azon nagyvárosok, makroregionális központok, amelyek az európai térben, de makroregionális dimenzióban is hatást, befolyást gyakorolnak (RECHNITZER 2007; EGRI 2014; FARAGÓ 2014).

Ezen szintek alatt jelennek meg azon *kisebb nagyvárosok*,⁶ amelyek már csupán nemzeti jelentőségűek⁷ (FARAGÓ 2007; LUX 2012). Nyugat-Európában ezen központokban

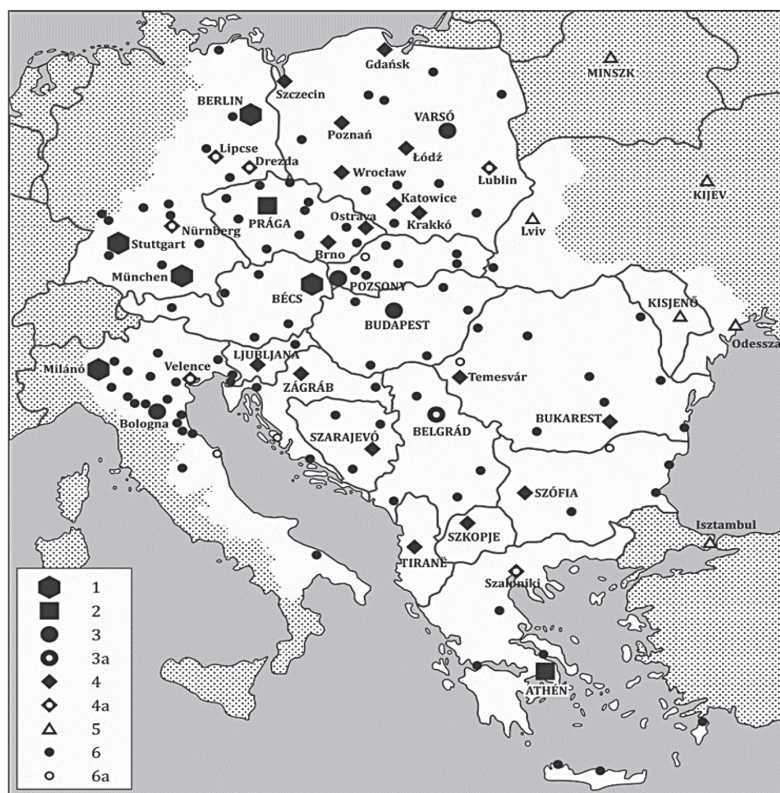
⁴ MEGA: Metropolitan European Growth Area

⁵ Ez alatt több országot vagy egy országocsoportot értettek.

⁶ A nagyvárosok népességszámát az irodalom 300 ezer fő – esetenként 500 ezer lakos – fölé teszi, míg a kisebb nagyvárosok méretét 100 ezer és 300 ezer fő között határozza meg nemzetközi vonatkozásban (LUX 2012).

⁷ Magyarországon ez a MEGA4-szint hiányzik, hiszen a népességszám a legnagyobb város esetében sem haladja meg a 200 ezer főt (Debrecen), így a főváros után (MEGA3) nemzeti kisebb nagyvárosokkal, egyben regionális központokkal rendelkezünk (FARAGÓ 2008).

olyan funkciók koncentrálnak, amelyek befolyása átnyúlhat országhatáron túlra (például interregionális hálózatok csomópontjai, nemzetközi intézmények befogadói, így azok kapcsolatai két vagy több országra terjednek ki stb.), esetleg rendelkeznek speciális gazdasági szerepekkel (például nagyvállalatok telephelyei, egyetemi, kutatási-fejlesztési központok), vállalkozásokkal, amelyek piaci kapcsolatai szintén átívelnek országokon, azok régióin, esetenként több nagyvárost kötnek össze valamilyen informális vagy formális hálózatba (például beszállítók) rendezve. Ezen szint alatt helyezkednek el aztán a *regionális jelentőségű* (nagy)városok, amelyek befolyásukat egy értelmezhető – valamilyen elv alapján körülhatárolható – területi szintre fejtik ki, abban pontosan meghatározható formális (intézményi) és informális térség- (regió-) formáló szerepet⁸ töltenek be, s ehhez megfelelő intézményhálózattal rendelkeznek.



1. ábra

Nemzeti/nemzetközi jelentőségű funkcionális városi körzetek a CADSES-térségben, 2006

Jelmagyarázat: 1 – MEGA1; 2 – MEGA2; 3 – MEGA3; 3a – MEGA3-jelölt; 4 – MEGA4; 4a – MEGA4-jelölt; 5 – Nem kategorizált MEGA; 6 – Nemzetközi/nemzeti FUA; 6a – Nemzetközi/nemzeti FUA-jelölt.

Forrás: RICZ–SALAMIN szerk. 2011, 43. alapján a szerző saját szerkesztése

⁸ A hazai szakirodalom esetükben arról ír, hogy vannak regionális központok és hiányos szerepkörű regionális központok (Csomós 2009).

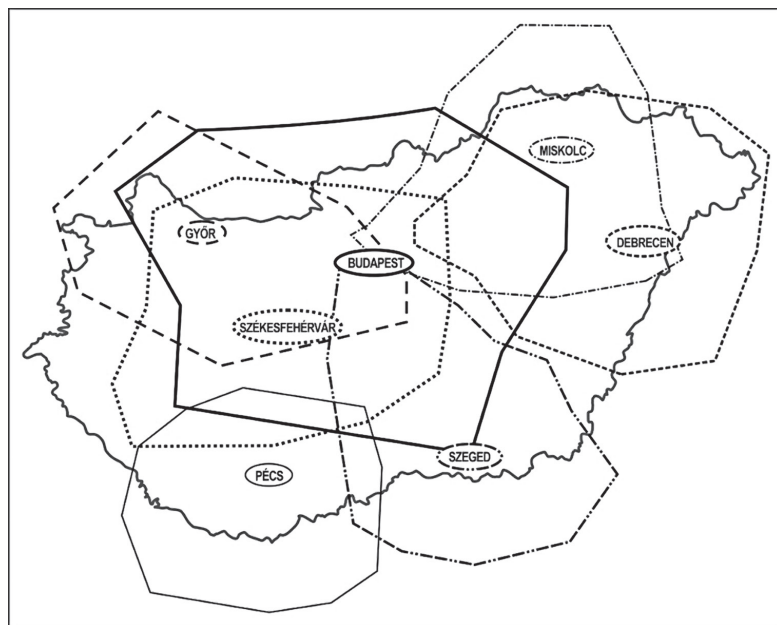
Hazánkban nagyvárosnak az 50 ezernél népesebb városokat⁹ tekintjük, regionális központoknak, regionális szintű nagyvárosnak viszont csak a 100 ezer főnél népesebb településeket. Természetesen nem mindegyik 100 ezer fő körüli/feletti nagyváros tekinthető regionális központnak. A hagyományos ötös (Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged) megítélésünk szerint rendelkezik nagytérségi szerepkörökkel és intézményekkel, míg a további három ezen kategóriába tartozó nagyváros közül talán Székesfehérvár, a másik kettő már inkább térségi szervező funkciókat tömörít.

Nagyvárosi funkcióik különböző nagyságú *terekben* jelennek meg, így létrejönnek eltérő nagyságú, a centrumot körülölelő – mint az adott funkció alapján összetartozó, valamilyen elv alapján lehatárolható, jellemezhető – vonzáskörzetek. A vonzáskörzetek – éppen a funkciók sokasága következtében – más és más területeket fednek le, ezek időben is változnak, hiszen a piaci szereplők száma, nagysága, gazdasági aktivitása, megújító képessége, gazdaságszervező tevékenysége átrendeződik, folyamatosan alakul. A vonzásterületek nagyságát, térbeli kiterjedését befolyásolja a nagyvárosok sűrűsége, azok egymással való kapcsolata, és a közöttük lévő funkciómegosztás is.

A településhálózat jellemzői, annak összetettsége, megosztottsága, a csomópontok (városok) nagysága és azok egymásra épülése szintén hat a *különbféle funkciók térbeli kiterjedésére* (2. ábra). Azokban a térségekben, ahol – történelmi, földrajzi, gazdasági, politikai okok következtében – egy nagyváros a meghatározó, ott a kisebb központok (alacsonyabb népességgel) is funkciókat vesznek át, viszont az egyetlen centrumban nagyobb a szerepkör koncentrációja, a térségi szervező intézmények jelenléte. Míg azokban a térségekben, ahol több egymással is versengő nagyváros található, ott a regionális szerepek is megosztottak, átnyúlások, esetenként párhuzamosságok alakulnak ki. A térszerkezetben átfedések figyelhetők meg, ami gyakran vezet egy-egy nagyváros valós területi hatásainak nem kellő értékeléséhez, esetenként a külső – politikai – beavatkozások kereséséhez a funkciók (intézmények) megtartására vagy azok bővítésére.

A *regionális központokat* az országos terület- és más fejlesztéspolitikai dokumentumok határozzák meg, jelölnék ki egy-egy központot ezen funkciók fogadására, azok székhelyeként. Nem mindig a legnépesebb, legtöbb szerepkörrel és intézménnyel rendelkező város nyeri el ezt a címet, a döntés több szempontból – történelmi adottságok, elhelyezkedés, politikai-hatalmi szempontok – determinált. Az adott és országosan értelmezett területi szint (tartomány, régió, megye) székhelye tehát igazgatási, irányítási szerepköröket és intézményeket fogad be, azok központjául szolgál. A piaci szereplők érdekeik és értékeik szerint vagy elfogadják ezt a regionális központi kijelölést, vagy nem, és saját működésükhöz azt a települést választják, ahol a legkedvezőbb feltételekre találnak. Minél erősebb a gazdasági szereplők függése a politikai rendszertől, annak intézményeitől, annál határozottabb a gazdasági egységek orientációja a kijelölt, megnevezett regionális központhoz, míg ennek ellenkezője esetében gyakran az igazgatási, irányítási intézmények települési elkülönülése figyelhető meg az adminisztratív központtól, s egy-egy régióban például kettős vagy többes centrumok (ezek között lehetnek funkciómegosztások) is kialakulhatnak.

⁹ A 1990. évi LXV. törvény az 50 ezer főnél népesebb városokat tekintette megyei jogú városnak, ami azt jelentette, hogy saját hatáskörben végrehajtandó területi feladatokat is meghatározhattak. A megyei jogot az 1994. évi LXIII. törvény az 50 ezernél kisebb népességű megyeszékhelyvárosokra is érvényesítette, ami a nagyvárosi rendszert tovább erodálta. Jelenleg 23 település tartozik a megyei jogú város kategóriájába.



2. ábra

A magyar nagyvárosok 1,5 órás vonzáskörzete

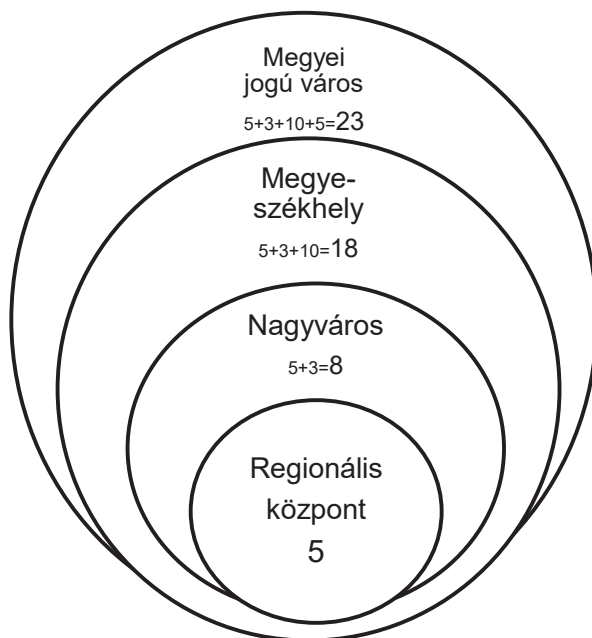
Forrás: A magyar településhálózat helyzete és távlatai... 2008, 22.

A nagyváros térszervező szerepének következő szintje vagy fokozata a *funkcionális várostérségek* (FVT) kialakulása.¹⁰ Ezek a nagyvárosok és környezetük térbeli együttműködésének már a szervezett, intézményesített formációi, amikor is a nagyváros közvetlen hatásterületén lévő települések a centrummal olyan együttműködésre lépnek, amivel a közös működés, tervezés és fejlesztés feltételeit meg tudják teremteni. Itt is megkülönböztethetünk *hierarchizált nagyvárosi agglomerációt*, ahol a központi város felé irányulnak a kapcsolatok, a belső együttműködések minimálisak, illetve *horizontális nagyvárosi régiót*, ahol viszont alközpontok alakulnak, a vonzott települések egymás között is érintkeznek, a funkciókat érvényesítik (ENYEDI 2012). A hálózati rendszerek – legyenek azok a közlekedés, az egyes közös, térségi hatású intézmények vagy a tervezés, a fejlesztés, a közigazgatás rendszerei – összekapcsolódnak, s ezzel erőforrásokat takarítanak meg, egyben új térszervezési, irányítási, kormányzási megoldásokat alakíthatnak ki (SOMLYÓDYNÉ PFEIL 2008; 2014; FARAGÓ 2008).

¹⁰ Az Európai Unió területfejlesztésért felelős miniszterei a 2007-ben elfogadott Lipcsei Chartában fogalmazták meg az európai policentrikus városhálózat kialakításának alapelveit. Ennek hatására kezdődött meg ebben az évben az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció alapelveinek és irányainak kidolgozása. A munkálatok számos eredményt feltártak a magyar településhálózat jellegzetességeiről, egyben fejlesztési irányairól. Ebben foglalkoztak részletesen a funkcionális várostérség (FVT) lehatárolásával, illetve annak feladataival. Sajnálatos, hogy a koncepció kidolgozása és annak politikai elfogadása elmaradt.

A nagyvárosok ezeknek az újszerű kapcsolatoknak a kezdeményezői, egyben hasznélvezői, hiszen számos szerepkörnek adnak helyet, vagy azok szervezésébe újabb, külső erőforrásokat vonnak be.

A magyar területi szerkezetben, városhálózatban a *nagyvárosi rendszert* a 3. ábrán modellezzük.



3. ábra

A magyar nagyvárosi rendszer modellje

Forrás: a szerző saját szerkesztése

A nagyvárosi magot a *regionális központok* adják, a szakmai közmegegyezés szerinti öt központ (Debrecen, Győr, Pécs, Miskolc, Szeged) jelentős népesség- és gazdasági koncentrációval rendelkezik, nagytérégi (több megyét és esetenként országhatáron átnyúló) intézményi kört tömörít, egyben megyeszékhelyként funkcionál. A következő nagyvárosi héjat a regionális szerepkörökkel nem vagy mérsékelten rendelkező, de népességében és funkcióiban is kiemelkedő *megyeszékhely-nagyvárosok* alkotják (Kecskemét, Nyíregyháza, Székesfehérvár). Nagyvárosi rendszerünk harmadik héja a *megyeszékhely* (esetünkben további 10+1, ahol Budapest főváros és megyeszékhely is egyben, de mint jeleztük, nem vesszük figyelembe) városok. Ezek a központok rendelkeznek olyan szerepkörökkel és egyben népességi, gazdasági koncentrációval, amelyek hatása térben nagyobb terület (megyét vagy annál nagyobbat) fog át, s középszintű igazgatási feladatok ellátását is elvégzik. S a nagyvárosi tömb burkoló héja a *megyei joggal rendelkező városok* (további öt város). Esetükben bizonyos városi funkciók szintén térségi befolyással rendelkeznek (a főváros agglomerációjában található Érdet kivéve), vagy éppen speciális szerepköröket

koncentráltnak, nem alárendelték a közigazgatás területi egységének (megye), azzal egyenrangúak, ám nem rendelkeznek olyan intézményekkel, amelyek középszinten képesek lennének valamilyen közfeladatot ellátni.

A városhálózat nagyvárosi szerkezete *nem lezárt*, tartósan megkötött formáció. A nagyvárosok elmozdulhatnak vagy elmozdíthatók az egyes héjakat megtestesítő funkciók tekintetében. Szerepeket, intézményeket szerezhetnek és veszíthetnek el, népességük nőhet és csökkenhet, térbeli hatásaik bővíülhetnek és szűkülhetnek, az állandó mozgásban, s ezzel együtt az állandó változásban él a *városhálózat kemény magja*, a nagyvárosok hálózata.

2.3. Pályáívek a fejlesztési koncepciókban és a valóságban (1990–2016)

2.3.1. Az új megyei jogú városok, válságkezelés (1990–1996)

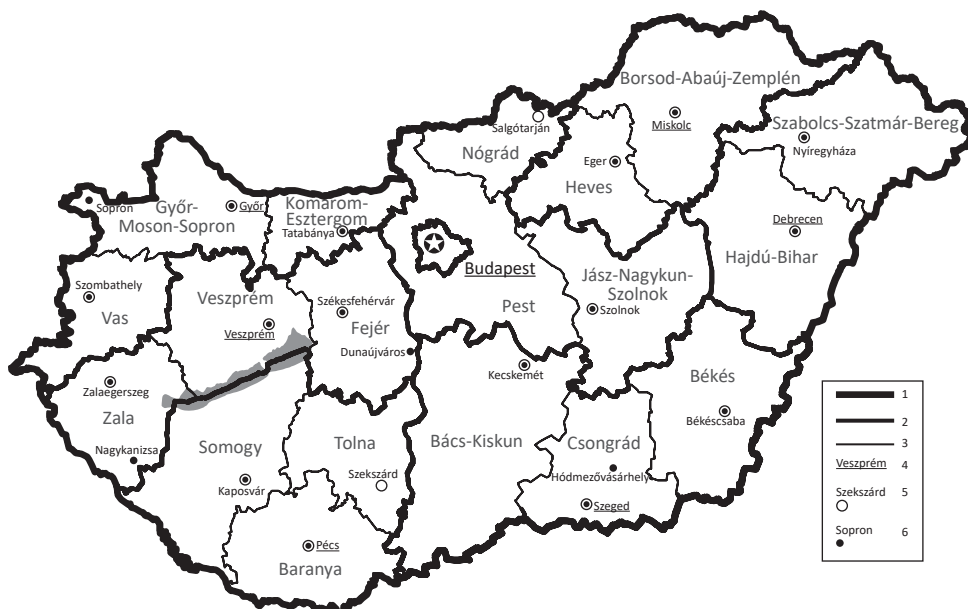
A rendszerváltozás után elsők között történt meg a közigazgatási rendszer átalakítása, amelyet az 1990. LXV. törvény, az *első önkormányzati törvény* rendezett. Ennek fontos eleme, hogy létrehozta, pontosabban visszaállította a *megyei jogú város* intézményét. Az 50 ezer főnél nagyobb települések nyertek jogot erre a megnevezésre, egyben funkcióra. Ezen városok kikerültek a megyei önkormányzatok hatásköréből, azokkal lényegében egyenrangú szerepet kaptak, meghatározott önálló szerepköröket, s ehhez gazdálkodási jogokat is delegálva. A korábbi megyei városok (Debrecen, Győr, Kecskemét, Nyíregyháza, Miskolc, Pécs, Szeged, Székesfehérvár) mellett a *megyeszékhelyek* többsége (Békéscsaba, Eger, Kaposvár, Salgótarján, Szolnok, Szombathely, Tatabánya, Veszprém, Zalaegerszeg) nyerte el a megyei jogú város címét, sőt több megyében *másodlagos központok* is önállóságot szereztek a megyéktől (Sopron, Nagykanizsa, Dunaújváros, Hódmezővásárhely), ezzel megteremtve a *városok közötti verseny* későbbiekben majd egyre határozottabban érvényesülő körülményeit. A törvény 1994-ben történő módosításával eltörölték az 50 ezer fős lakosságszám kritériumát, s az *önálló kezdeményezéssel* indított megyei várossá válást támogatták (Szekszárd azonnal élt a lehetőséggel, majd 2006-ban a budapesti agglomeráció legnagyobb települése, Érd is sikerrel pályázott), így napjainkra *23 település rendelkezik a megyei jogú város* státuszával.

A jogositványok nem tágabbak esetükben, mint egy átlagos városnál, viszont a *megyéktől mint önkormányzatoktól függetlenül*, azokkal megegyező rangban működhetnek. A megyei jogú városok között azonban nagy különbségek voltak mind funkciókban, mind azok intézményi felszereltségében, nem beszélve a gazdasági bázisaikról, amelyek átalakulása a rendszerváltozást követő években folyamatos volt.

A rendszerváltozásra a *magyar gazdaság helyzete* határozottan megroppant, a leépülés már az 1980-as évek elejétől folyamatosan zajlott, miközben lassan formálódtak a *piacgazdaság* elemei (önálló vállalkozások, állami vállalatok átalakulása, kétszintű bankrendszer, kereskedelmi jogok biztosítása, külföldi működőtőke megjelenése stb.). Ezek más és más formában és hatással érintették a *különböző gazdasági szereplőket*, s ezzel együtt az azokat *fogadó központokat*. Azokban az ágazatokban, ahol a nemzetközi gazdasági kapcsolatok sokszínűek voltak, a piaci átállással együtt a gyorsabb tulajdonosi átszervezés (privatizáció) is megvalósult. Viszont a keleti piacokkal kapcsolatban lévő vagy a belföldi termelésre

szakosodott egységeknél ezek az átalakulások s egyben alkalmazkodások csak nehezen és lassan, vagy egyáltalán nem történtek meg.

Mindez tükröződött a *területi szerkezetben* is. Azon centrumokban, ahol a piacképesebb vállalkozások koncentráálódtak, az átmenet gyorsabban, csak kisebb zökkenőkkel történt. Velük szemben azoknál az ipari központoknál, ahol a tradicionális iparágak (bányászat, kohászat) tömörültek, ott az *ágazati válság területi válsággá szélesedett* ki. Ennek következtében a centrumokban és vonzáskörzetükben a növekvő munkanélküliséggel, a települési funkciók szervezésének és fenntartásának problémáival kellett számolni.



Jelmagyarázat: 1 – Országhatár; 2 – Köztársasági megbízotti régió határa; 3 – Megyehatár; 4 – Köztársasági megbízotti székhely; 5 – Megyeszékhely; 6 – Megyei jogú város

4. ábra

A köztársasági megbízotti régiók (1990–1994)

Forrás: HAJDÚ 2001, 247.

További jellegzetessége az átmenti időszaknak, hogy a *külföldi befektetők* az ország nyugati részeiben lévő városokban, megyeszékhelyeken, nagyobb ipari központokban lévő vállalatokba kívántak befektetni. Ennek oka azok gyorsabb elérhetősége, a felkészültebb munkaerő jelenléte, valamint a kedvezőbbnek tűnő, gyorsabban kiépíthető gazdasági-üzleti infrastruktúra (telephelyek, szolgáltatói vállalkozások). Az újonnan felálló demokratikus kormányzat ezt a jelenséget felismerte, hiszen – lehetőségeihez mérten – gazdaságfejlesztési támogatásokat biztosított ezen *nyugati országrészben lévő nagyvárosok*, ipari központok gazdasági szerkezetének megújításához vagy az azt szolgáló infrastruktúra kiépítéséhez.

S végezetül nem elhanyagolható Ausztria, Németország, valamint a többi nyugat-európai ország gazdasági központjainak jobb és gyorsabb elérhetősége.

A közigazgatási rendszer átalakításának egyik eleme volt, hogy az *önkormányzó megyéktől* elkerültek azok a funkciók, amelyek az önkormányzatok működésének törvényességi felügyeletét látták el, valamint az állami feladatok területi (megyei) dekoncentrált szervei is. Létrejötték a *köztársasági megbízottak hivatalai* (4. ábra), illetve a minisztériumok dekoncentrált területi szerveinek – többségében megyei szintű – hálózatai (1990–1994).

Nagy vitákat váltott ki a *megyék és megyeszékhelyek, megyei jogú városok közötti* vagyon- és ezzel együtt intézménymegosztás, s azok működésének finanszírozása. A konfliktusok természetesen voltak, s mivel az önkormányzati rendszer ekkor formálódott, a szereplők nem tudták, hogy mi tekinthető normális, elfogadott magatartásnak. A törvények csak lassan jöttek ki, és számos hiányt, kiskaput, értelmezési problémát tartalmaztak. Mindemellett az önkormányzatokat áthatotta az *autonómia illúziója*, illetve az abból való fokozatos kiábrándulás, hiszen a feladataik egyre csak nőttek, ám a központi támogatások mindezt nem követték. A lakossági nyomás fokozódott, közben a *térségi együttműködések elmaradtak*, lazult a kapcsolat a város és vidéke között, de az önkormányzati egységek (települések) között is.

1994-ben az új kormány megszüntette a kvázi regionális szintű igazgatási-törvényességi felügyeleti modellt, és *megerősítette a megyét*. Utóbbi azonban nem a megyei önkormányzatokon keresztül valósult meg, hanem csak az önkormányzatok törvényességi ellenőrzésének megyei szintre helyezését jelentette. Bevezették a közvetlen *megyei szintű választás intézményét*, amivel viszont elindult a megyei önkormányzat átpolitizálása. A megyei jogú városok a megyéből mint középszintből ismét kimaradtak, így a tartós ellenállás változatlanul fennállt a megye és a megyei jogú városok között. A megyei önkormányzat továbbra is intézményfenntartó funkciókat látott el, és bár valamelyest nőttek a működéséhez szükséges források, ezek még mindig nem voltak elégségesek a megyei szintű átfogó területfejlesztéshez.

2.3.2. A területfejlesztési törvény, intézményesülés, felkészülés (1996–2004)

Az 1996. évi XXI. törvény tette le az *új magyar területi politika* alapjait, s ezzel megkezdődött az átmenet második szakasza. A törvény meghatározta a *területfejlesztés célját*, miszerint az ország mindegyik térségében biztosítani kell a szociális piacgazdaság kiépítését, a fenntartható fejlődés feltételeit, az innovációk térbeli terjedését, a főváros és a vidék közötti különbségek mérséklését, a térszerkezet harmonikus fejlődését, a térségi identitás megtartását és erősítését. A törvény felállította a területfejlesztés *egységes intézményrendszerét*. Országos, regionális, megyei és kistérségi szinten definiálta a feladatokat, kijelölte a területfejlesztés döntéshozó szerveit, s egyben megnevezte a döntésben részt vevő szereplőket (országgyűlés, kormány, megyei területfejlesztési tanács, kistérségek, önkormányzatok, gazdasági szféra, munkavállalói képviselő). A törvény a *területfejlesztés eszközeit*, sőt annak forrásait is meghatározta (Területfejlesztési Alap, majd Területfejlesztési Céllelőirányzat 1996–1999, Vidékfejlesztési Céllelőirányzat 1999–2002), később külön jogszabályban intézkedett a területi egységek közötti elosztás elveiről.

A *területfejlesztési törvény* a megyei területfejlesztési tanácsok – amelyek a partnerség elve alapján szerveződtek delegálással – hatáskörébe utalta a *decentralizált forrásokat*. A megyei területfejlesztési tanácsoknak *fejlesztési stratégiát* és arra épülő *programot* kellett készíteniük, ez jelentette az alapját az állami források felhasználásának. A regionális szint létrehozását a törvény ebben az első változatában még a megyék szabad társulására bízta, s a régióknak csupán tervezési-statisztikai szerepet szánt.

A törvény elfogadása után, még 1996-ban megkezdődött az *Országos Területfejlesztési Koncepció* (OTK 1998) kidolgozása, amelyet az Országgyűlés 1998 márciusában fogadott el. Az OTK 1998 meghatározta a *térszerkezet jövőbeli alakításának irányait*, pontosította a területi politika céljait és irányelveit, kijelölte a fejlesztés prioritásait, egyben meghatározta a beavatkozási térségeket és azok típusait, továbbá definiálta az eszköz- és intézményrendszer működésére vonatkozó alapelveket. A koncepció az egyes ágazatok (környezetvédelem, humán infrastruktúra, agrárszféra, ipar, idegenforgalom, műszaki infrastruktúra) vonatkozásában is fejlesztési irányokat jelölt meg, végül az európai uniós csatlakozás területpolitikai intézkedéseit foglalta össze.

A területfejlesztés szereplőinek együttműködésében *zavarok mutatkoztak*, mivel nem volt átgondolt a tényleges döntéshozók körének kiválasztása (a megyei jogú városok képvisellete nem volt megoldott, a kistérségek delegáltjai magas arányt képviseltek), a kezdeti működést finanszírozó nehézségek feszültségeket teremtettek, de szakemberhiány éppen úgy jelentkezett, mint a szervezeti keretek tisztázatlansága.

A területfejlesztési törvény megújítása 1999 októberében történt meg (1999. évi XCII. törvény). A módosítás célja egyrészt a *regionális szint erősítése* volt (a korábbi regionális kezdeményezéseket a törvény megerősítette, így hét tervezési-statisztikai régiót határolt el), másrészt a *törvényességi ellenőrzés* érvényesítése, s végül a megváltozott politikai értékrend alapján a *területfejlesztés szereplői képviselétének* átalakítása az intézményrendszerben. Az előremutató módosítás legtöbb vitát kiváltott pontjai éppen a *partnerségről* szólnak. A gazdasági kamarák, illetve a munkavállalók érdekképviselést, a kistérségek pedig megfelelő (teljes jogú) képviselést kaptak a korábbi megyei és regionális területfejlesztési tanácsokban. Az elfogadott módosítás visszaszorította a gazdasági kamarák és a munkavállalói érdekképviselői szervezetek szerepét, hiszen azok ettől kezdve csak tanácskozási joggal rendelkezettek. Nőtt viszont a kormányzati képviselői minisztériumok, illetve egyes dekoncentrált szervek teljes jogú tagsága révén, valamint a *megyei jogú városok* helyzete is rendeződött. Ugyanakkor a miniszteriális képviselői gyakorlati elosztása pártpolitikai elvek (pártok delegáltak helyi, térségi képviselőket a minisztériumok helyén) szerint történt, és nem jött létre közvetlen kapcsolat a főhatóságokkal.

Szintén erre az időszakra esik, hogy az OTK 1998-ban foglalt területi lehatárolása alapján újraszerveződtek a *regionális területfejlesztési tanácsok* (RFT), és a korábban elfogadott fejlesztési stratégia alapján elkezdődött a regionális szintű programok kidolgozása. A regionális fejlesztési tanácsok operatív szerveként működő regionális *fejlesztési ügynökségekben*¹¹ (RFÜ) már szakemberek foglalkoztak a fejlesztések programozásával és megvalósításával (létszámuk ebben az időszakban 5–22 fő között változott régiónként). Vitákat

¹¹ A regionális fejlesztési ügynökségek székhelye is a regionális központokban volt, kivétel egyedül a nyugat-dunántúli régió volt, ahol Sopront határozták meg az ügynökség székhelyeként, míg a regionális fejlesztési tanács központja Győr volt.

generált, hogy *hol vannak a tervezési-gazdasági régiók központjai*. Az RFT és az azt kiszolgáló, működtetni hivatott RFÜ-székhelyért a megyei jogú városok között harc indult meg, mondván, ahol ezek a regionális intézmények vannak, ott található a tervezési-gazdasági, illetve a majd talán egyszer létrejövő politikai régió központja. A hét régióban más és más szervezeti megoldásokat követtek a regionális fejlesztési intézmények telepítésében.

A megyei jogú városok is elkezdtek kiépíteni a *saját tervezőapparátusukat*, megkezdtek a felkészülést az európai uniós csatlakozásra. A regionális fejlesztési tervek kidolgozásában ugyan meghatározó joguk volt részt venni, azonban változatos volt ezen együttműködések aktivitása. Voltak megyeszékhelyek, ahol a regionális szint és a megyei városi fejlesztők között érdemleges személyi kapcsolatok voltak, így a nagyváros érdekei megjelentek a tervekben, s találhattunk példát a fordított esetekre is. A regionális és megyei jogú városok egyeztető fórumait a törvény előírta, de ezek inkább formálisak, mint valós fejlesztést alakítók.

2.3.3. Uniós források, regionalizációs kezdeményezések, tervezési aktivitás (2004–2010)

Az Európai Unió ösztönzésére Magyarország hozzájárult, hogy az I. Nemzeti Fejlesztési Tervben (NFT) (2004–2006) *egyetlen regionális fejlesztési operatív program* (Regionális Operatív Program, ROP) legyen. A program kialakításakor a területi politika kormányzati szervei, de maguk a régiók is gyenge, mondhatni tehetetlen érdekérvényesítők voltak. Az I. NFT *öt operatív programja* közül a *regionális program* maradékvál alapján épült fel; céljai között a *turizmus* (121 nyertes projekt), az *útfelújítás* (77 nyertes projekt), az *óvodák és iskolák fejlesztése* (120 nyertes projekt), valamint a *képzés és foglalkoztatás* (112 nyertes projekt) szerepelt. 2004–2006 között 107,14 milliárd forintos keretösszeg állt a ROP rendelkezésére. 2006. június 19-ig összesen 2233 pályázat érkezett be, amelyek közül 521 volt sikeres, ezek esetében született meg a támogatási döntés. Az 521 nyertes pályázat összesen 106,37 milliárd forintos támogatást kapott.

Az Országgyűlés *2005-ben elfogadta az Országos Területfejlesztési Koncepciót* (OTK 2005) [97/2005. (XII. 25.) OGY határozat]. Az OTK 2005 korszerű, az európai területi politika *új irányait* híven tükröző, egyben a magyar és közép-európai területi folyamatokat pontosan regisztráló, hosszú távra eligazítást nyújtó dokumentum volt. Az OTK 2005 *hosszú távú stratégiai célokat határozott meg*, amelyek közül az alábbi témák emelhetők ki:

- a *térségi versenyképesség* következetes erősítése az ország egésze szintjén, valamint a régiókon és más térségeken belül;
- *fenntartható* térségfejlődés és örökségvédelem;
- a *határokon átnyúló* kapcsolatok erősítése a Kárpát-medencében, Közép-Európa szervezettebb beillesztése az európai térszerkezetbe;
- *decentralizált fejlesztéspolitika* elősegítése.

A jövőkép és az átfogó célok megvalósítása érdekében középtávon, *2013-ig* az ország szempontjából meghatározó *területi célok* témánkhoz kapcsolódóan a következők:

- versenyképes *budapesti metropolisz* megteremtése;

- a régiókat dinamizáló *versenyképességi pólusok* megerősítése, a városhálózat kapcsolattrendszérének fejlesztése.

A koncepció ösztönözte, hogy kezdődjön meg a *közigazgatás regionális szintű átszervezése*. Ennek első próbálkozása volt az államigazgatási szervek regionális intézményi formában történő működésének kialakítása (2005–2007). Nem jött létre politikai egység a középszint átrendezésében és megújításában, mivel az érintette volna az önkormányzati törvényt és az Alkotmányt, s ezeket csak kétharmados parlamenti többséggel lehetett volna módosítani. Annyi viszont történt, hogy megkezdődött a *dekoncentrált megyei illetékeségű államigazgatási szervek fejlesztési régiókba történő szervezése*, és 2007 elejére *nyolc regionális szervezet* állt fel, változó központokkal (2. táblázat).

2. táblázat

Regionalizált államigazgatási dekoncentrált szervek területi illetékessége és regionális központja (2007. január 1-jétől)

Megnevezés	Nyugat-Dunántúl	Közép-Dunántúl	Dél-Dunántúl	Közép-Magyarország	Dél-Alföld	Észak-Alföld	Észak-Magyarország
APEH Regionális Igazgatóság	Győr	Székesfehérvár	Pécs	Budapest	Szeged	Nyíregyháza	Miskolc
Magyar Államkincstár Regionális Igazgatóság	Győr	Veszprém	Pécs	Budapest	Kecskemét	Szolnok	Salgótarján
Állami Foglalkoztatási Szolgálat Regionális Munkaügyi Központ	Szombathely	Székesfehérvár	Pécs	Budapest	Békéscsaba	Nyíregyháza	Miskolc
KSH Regionális Igazgatóság	Győr	Veszprém	Pécs	Budapest	Szeged	Debrecen	Miskolc
Országos Munkavédelmi és Munkaügyi Főfelügyelőség Regionális Főfelügyelőség	Szombathely	Veszprém	Pécs	Budapest	Kecskemét	Debrecen	Miskolc
Országos Nyugdíjbiztosítási Igazgatóság Regionális Igazgatóság	Zalaegerszeg	Tatabánya	Szekszárd	Budapest	Szeged	Debrecen	Salgótarján
Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Regionális Intézet	Győr	Veszprém	Kaposvár	Budapest	Békéscsaba	Szolnok	Eger
Nemzeti Közlekedési Hatóság Regionális Igazgatóság	Győr	Tatabánya	Szekszárd	Budapest	Kecskemét	Nyíregyháza	Eger

Forrás: RECHNITZER–SMAHÓ 2011, 411.

Látni lehet a táblázatból, hogy a megyei jogú városok közül a *megyeszékhelyek harcoltak* az egyes államigazgatási szervek regionális központjainak megszerzéséért. A különféle érdekek alapján történő lobbizás nem teremtett egységes és hatékony szervezeti rendszert,

felesleges párhuzamok jöttek létre, és ezzel a költséghatékonyság alapvető elvei is sérültek. *Nem segítette* ez az osztozkodáson alapuló kvázi funkciótelepítés a nagyvárosok regionális szerepköreinek érdemi alakulását sem. E regionalizáció aztán 2012-ben megszűnt, mivel az érintett állami szervezetek megyei szinten működtek tovább.

A másik kísérlet, amely a nagyvárosi funkciók kiszélesítésére irányult a 2007–2013 közötti tervezési időszakban, *Pólus Program*¹² (2005–2007) néven vált ismertté. Az OTK 2005 megnevezte a fejlesztési pólusokat: Debrecen, Győrt, Miskolcot, Pécs, Szegedet, valamint Székesfehérvárt és Veszprémet mint társ-pólust. Az európai fejlesztési irányelvekben az évtized elején nagy hangsúlyt kapott a *tudásalapú társadalom* víziója, s annak a szerepe a fenntartható gazdasági növekedésben, illetve a területi kiegyenlítésben (LENGYEL 2007). Ezek ösztönözték a kormányzatot, hogy magyar fejlesztési/versenyképességi pólusprogramot dolgozzon ki, amelynek irányelvei a következők voltak:

- *régióalakító* tényezőkkel, intézményekkel rendelkezik, kapcsolatai a határon túlra is elérnek;
- *tudásintenzív* gazdasági bázisok, magas K+F+I-potenciál, többfunkciós egyetemi oktatási-kutatási bázis;
- a *városfejlesztés* hatása széles körben érvényesül;
- határozott és kiformalódott *települési agglomerációval* rendelkezik;
- a centrum súlya *térségének gazdasági, társadalmi, intézményi* relációiban meghatározó;
- minőségi és széles skálájú *üzleti, gazdasági és kulturális szolgáltatásokat* képes nyújtani a térségének.

A fejlesztések irányait *nagy ívű tudományos kapacitások* kiépítésében képzelték el, de egyben a nagyvárosok kívánatos városfejlesztési céljait és irányait is meghatározták. A póluskonceptiók irányai a következők voltak: *Debrecenben a tudás iparosítását* célozták meg a gyógyszeriparra és az agrárinnovációra építve, *Győrben autopolist* jelenítettek meg az autóipari, a gépgyártási és a megújuló energiák kutatásaival, *Miskolcon technopolist* vizionáltak, ahol a nanotechnológia, a vegyipar, a mechatronika és a megújuló, valamint alternatív energiák kutatása kapna helyet, *Pécsen az életminőség pólusának* határozták meg az egészségiparra, a kulturális iparra és a környezeti iparra, illetve az ezekhez kapcsolódó kutatásokra építve, *Szegeden biopolist* képzelték el, ahol az egészség-, környezetipar, valamint az agrárgazdaság biotechnológiai kutatásai koncentrálnának, s végül a *Veszprém–Székesfehérvár* várospárban a mechatronika, a logisztika és a környezetipar kutatási bázisainak lehetséges fejlesztési irányait határozták meg (DOKTOR 2010). Mindegyik potenciális központ elkészítette a *pólusprogram-konceptióját*, alapot adva a kutatási-fejlesztési erőforrások számbevételére, de a későbbiekben a megyei jogú városok *integrált városfejlesztési stratégiáinak* (IVS) kidolgozásához is, hiszen ezeknek az elképzeléseknek számos eleme később visszaköszött az adott nagyvárosok városfejlesztési vagy éppen felsőoktatási megújítási koncepcióiban. A nagy lendülettel indult pólusprogram aztán csendesen regionális, nagyvárosi innovatív klaszterfejlesztésbe torkollt, majd lassan elhalt. A kezdeményezéseknek főleg a városfejlesztési elemei, mint jeleztük, fel-felbukkantak az integrált város-

¹² Hivatalos megnevezés: Versenyképességi pólusok (a továbbiakban a szakmai és a köznyelvben egyaránt elterjedt Pólus Program elnevezést használjuk).

fejlesztési stratégiákban (IVS). Ám az ilyen nagyléptékű városrendszer-fejlesztésre sem a nagyvárosok önkormányzatai, sem azok tudásintézményei (egyetem, kutatóintézetek, azok menedzsmentje), sem a magyar terület- és településfejlesztés intézményrendszere, sem pedig a közvélemény *nem volt felkészülve*, nem beszélve a szükséges pénzügyi forrásokról vagy az európai támogatásokról.

Mindezek közben (2007–2008) folytak a munkálatok a megyei jogú városokban, hogy elkészítsék az *integrált városfejlesztési stratégiájukat* a 2007–2013 közötti európai források, valamint az azokhoz kapcsolódó nemzeti források igénybevételére. Ezek a fejlesztési koncepciók meghatározott rendszerben készültek, amelynek előírásait a központi tervezési hatóságok adták meg, azonban a városok mozgásteret elég nagy volt. Nem kívánjuk a terveket elemezni, sem értékelni. El kell azonban mondani, hogy számos városban az európai uniós források önkormányzati szintű fogadásának feltételeit *alaposan és igényesen* kidolgozták, sikerült olyan fejlesztéseket generálni, s ezekhez olyan saját erőt is biztosítani, amelyek a városi világban a minőségi terek, körülmények alakítását segítették. A megvalósult fejlesztések (3. táblázat) további beruházásokat vagy intézményi megújításokat generáltak, legyen az a városi terek korszerűsítése, a felsőoktatás intézményi környezetének alakítása, a gazdaság fogadóképességének jobbítása, vagy éppen a lakótelepi épületek energiaterhelésének csökkentése stb.

3. táblázat

Lehívott európai uniós források 2007–2013 időszakban a vizsgált nagyvárosokban (2014)

	Támogatott projektek száma (db)	Megítélt támogatás összege (Mrd Ft)	Leszerződött összeg (Mrd Ft)	Kifizetett összeg (Mrd Ft)	Megvalósított projektek száma (db)
Debrecen	3016	245,15	236,87	196,09	2609
Győr	1811	126,4	121	105,75	1623
Kecskemét	1610	117,94	117,38	86,02	1465
Miskolc	2037	206,76	202,69	170,17	1741
Nyíregyháza	1977	186,73	171,43	162,89	1787
Pécs	2106	184,94	175,78	154,44	1813
Szeged	2735	312,37	285,3	262,15	2444
Székesfehérvár	1429	98,98	97,17	77,6	1267

Forrás: <http://terkepter.palyazat.gov.hu/> (A letöltés időpontja: 2014. 02. 15.)

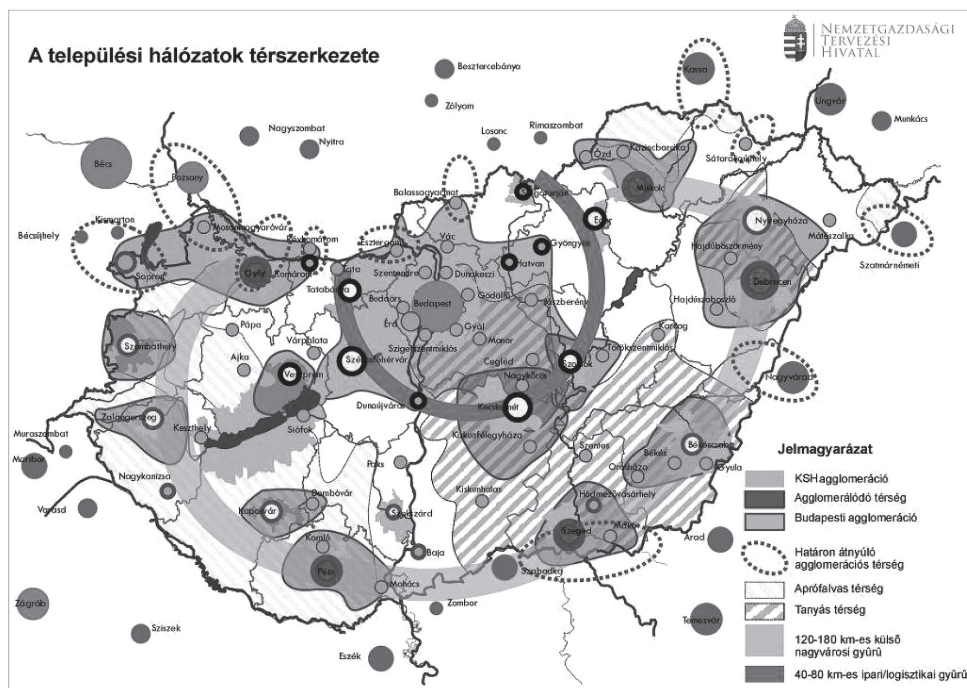
2.3.4. Új területi politika felé

Az európai uniós támogatási (2007–2013) és a kormányzati ciklusok (2010–2014) nem estek egybe, így értelemszerű, hogy a nagyobb időtávot befogadó fejlesztési támogatási rendszerek megvalósítása *átnyúl* a rövidebb kormányzati időszávon. Ennek következménye, hogy egy korábbi szemléletben elfogadott fejlesztési szisztéma megvalósítását csak számos *rendszeralkító korrekcióval* lehetett a regnáló hatalom elképzeléseinek megfelelően alakítani.

2010-től szakmai vitákban új területi politika alapjainak kialakítását sürgették bizonyos körök, talán ezek hatására is létrejött a *Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal* (NTH)

(2011–2014), amely rövid működése során kidolgozta a 2014–2020 közötti időszak nemzeti fejlesztési tervét (OFTK 2014) [1/2014. (I. 3.) OGY határozat] is.¹³

Az NTH mint központi intézmény mellett ebben az időszakban több olyan *törvényi szabályozás* született, amely ezt a jelzett korrekciót kívánta – jól-rosszul – szolgálni. Először – az új önkormányzati törvény rendelkezése szerint – a területfejlesztési tanácsoktól a *megyei önkormányzatokhoz* kerültek a területfejlesztési és -rendezési feladatok (2011. évi CXCVIII. tv.), a másik a *területfejlesztési törvény* módosítása (2013. évi CCXVI. tv.), amelyekkel megtörtént a *fejlesztéspolitika területi szintű intézményrendszerének teljes átalakítása*, és a többi régiós intézménnyel együtt megszűntek a korábban jól működő, nagy tapasztalatokkal rendelkező regionális fejlesztési ügynökségek is (JÓZSA 2016).



5. ábra

A településhálózat lehetséges fejlesztésének irányai, a belső és külső városgyűrű

Forrás: 1/2014. (I. 3.) OGY határozat (OFTK 2014), 187.

Témánk szempontjából a legfontosabb fejlesztéspolitikai dokumentum a 2010 óta tartó időszakban az 1/2014 (I. 3.) OGY határozatban elfogadott *Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepció* (OFTK 2014), amely 2030-ig jelölte ki a fejlesztés irányait, köztük mindazokat a tényezőrendszereket, amelyek országos szinten a vizsgált

¹³ Több terv született a gazdasági stabilitás helyreállítására, így a Széll Kálmán-terv 1 (2011), 2. (2012), az Új Széchenyi-terv (2010), a Nemzeti növekedési terv (2011). Ez utóbbiban találunk számos területi összefüggést, valamint a nagyvárosokra vonatkozó komplex fejlesztési javaslatokat.

nagyvárosi kört, illetve a megyei városokat érintik. A koncepció általános elvei ismeretek, így az értékteremtő, foglalkoztatást biztosító *gazdasági fejlődés*, népesedési fordulat, *egészséges és megújuló társadalom*, természeti erőforrásaink fenntartható használata, *értékeink megőrzése és környezetünk védelme*, továbbá a térségi potenciálokra alapozott, *fenntartható térszerkezet*. Nos, ezen utóbbi pontnál jelenik meg a településhálózat szerkezetének új, kívánatosnak tartott szerkezeti modellje (5. ábra).

Ennek első eleme, hogy a koncepció a városrendszert *két nagy egységre* bontja. Beszél a *külső nagyvárosi gyűrűről*, amelyben a regionális központok (több megyére kiterjedő funkciót képviselő nagyvárosok), azaz Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs és Szeged mint potenciális nemzetközi jelentőségű nagyvárosok a csomópontok, s azok jelentik a *tér- (régio-) formáló fókuszpontokat*. A főváros ellenpontosítása itt árnyaltabb és értelmezhetőbb dimenziókban érvényesül. Hiszen egyrészt ezen nagyvárosok „magas szintű feladatokat lássanak el a szolgáltatások, a kultúra, oktatás, közigazgatás terén” [1/2014. (I. 3.) OGY határozat, 184.], továbbá „a kutatási-fejlesztési funkciók és a terükben a gazdasági szférával való együttműködés, valamint a kulturális és ehhez kapcsolódó kulturális és kreatív ipari teljesítmény esetében fokozható e helyszínek teljesítménye” [1/2014. (I. 3.) OGY határozat, 184.].¹⁴ A koncepció másik újdonsága, hogy célul tűzi ki, hogy ezen nagyvárosok az *országhatáron túlra* is kiterjedő települési agglomerációs folyamataik támogatásával lényegében az ország kaputérsegeinek centrumává váljanak, ami irányul részben a magyarlakta területekre, részben pedig az újszerű nagytérségi (országhatáron túlmutató, egyben az európai térszerkezethez kapcsolódó) gazdasági, társadalmi és kulturális kooperációkra, hálózatokra. A harmadik összefüggés, hogy ehhez a külső nagyvárosi gyűrűhöz kapcsolódnak a *köztes terek megyeszékhelyei* (köztük a nagyvárosok közül Nyíregyháza), amelyek ugyan nem rendelkeznek több megyére kiterjedő funkciókkal, de térszervező intézményeket, s esetenként *markáns* gazdasági és innovációs potenciálokot is koncentrálnak. Nem beszélve arról – bár ezt a koncepció nem említi –, hogy számos funkciójukban, azok intézményeiben *kapcsolódnak*, vagy éppen kiegészítik a nagyvárosok szerepköreit, azokkal élénk kapcsolatban állnak (például gazdasági egységek beszállítói hálózata, üzleti-pénzügyi szolgáltatások központjai, egészségügyi, oktatási, esetenként kulturális együttműködések).

A koncepció a *belső városgyűrűt* is felvázolta, amelyet valójában a *fővárostól 40–100 km távolságban* található további nagyvárosok és megyei jogú városok együttese alkot. Ebben kiemelten kezeli *Székesfehérvárt* mint jelentős gazdasági, logisztikai, egyben történelmi központot, amelynek térszervezési hatásai a Dunántúl középső részében érvényesülnek. Nem emeli ki a koncepció *Kecskemétet*, miközben az elmúlt időszakban (2014-től) határozottan formálódik ki ennek az alföldi történelmi központnak a regionális szervező aktivitása, döntően ipari potenciáljának megerősödésével s az ahhoz kapcsolódó egyre több szolgáltatói szerepkör megtelepedésével. A belső gyűrűben található még egyes *megyeszékhelyek*, továbbá azon karakteres gazdasági és egyéb funkcióval (oktatás, kultúra) rendelkező központok, amelyek a főváros nagytérségében önálló arculattal rendelkeznek.

¹⁴ Ezen utóbbi a növekedési pólusok csendes visszacempészése. Érdekes, hogy ezen komplexebb funkciók között jelenik meg, hogy „gesztusértékű” lehetne egyes országos illetőségű intézmények ezen regionális központokba való kihelyezése. Megfogalmazódtak erre vonatkozó elképzelések (2014), így a földművelési minisztérium Debrecenbe, a vidékfejlesztés Kecskemétre vagy a honvédelmi minisztérium Székesfehérvárra való költöztetése, azonban az ötletből nem lett semmi, csupán a Miniszterelnökség Agrár- és Vidékfejlesztési Államtitkársága költözött Kecskemétre (2015).

A két gyűrű *fejlesztési irányait* is meghatározta az OFTK. Más és más hangsúlyokkal, az első esetben inkább a *nemzetközi nagyvárosi hálózatba való bekapcsolódás* a tudás, kutatás-fejlesztés, innováció és a gazdasági potenciál alakításával,¹⁵ míg a belső gyűrűben a *kapcsolatrendszer fejlesztésével*, vagy éppen a főváros tehermentesítésének (gazdasági egységek fogadása, elkerülő és összekötő közlekedési hálózatok) céljával, a meglévő potenciálok (gazdaság, oktatás, kutatás-fejlesztés) megújításával, bővítésével.

A megyei jogú városok 2014 folyamán elkészítették *integrált településfejlesztési stratégiájukat* (ITS), amelyet még a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet szabályozott. Ezeknek a stratégiáknak a tartalmi követelményei adottak voltak, így középtávú fejlesztési célok meghatározása, a megvalósítás szükséges beavatkozásai, antiszegregációs program kidolgozása, a stratégia külső és belső összefüggéseinek rendszerezése, továbbá a megvalósítás eszközeinek és azok nyomán követésének regisztrálása.

4. táblázat

A megyei jogú városok tervezett támogatása a Terület- és Településfejlesztési Operatív Programból (2014–2020)

A Modern Városok Program kedvezményezettjei	Megítélt támogatások (Mrd Ft)	Egy lakosra jutó támogatás (ezer Ft)
Szekszárd	11,86	365
Zalaegerszeg	16,8	289
Tatabánya	17,6	267
Salgótarján	9,2	266
Nyíregyháza	29,63	251
Békéscsaba	14,93	250
Eger	13,45	250
Sopron	15,07	241
Kaposvár	14,75	236
Miskolc	35,26	224
Hódmezővásárhely	9,84	224
Veszprém	13,28	222
Szombathely	17,23	221
Érd	14,3	217
Debrecen	43,32	215
Dunaújváros	9,58	215
Szolnok	15,19	212
Szeged	33,87	210
Kecskemét	23,11	208
Pécs	32,74	203
Székesfehérvár	18,56	190
Nagykanizsa	7,94	168
Győr	21,6	167
Összesen/ átlag	439,11	224

Megjegyzés: Érd a Közép-Magyarország régióban található, ezért számára a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Programból biztosított 14,3 Mrd Ft összeget a Kormány.

Forrás: FEKETE 2017a, 101. alapján a szerző saját szerkesztése

¹⁵ Itt egyértelműen visszaköszönnek a Pólus Programban megfogalmazottak.

A megyei jogú városi ITS-ek és az arra épülő integrált területi programok (ITP) jelentették az alapját a 2015 márciusában meghirdetett *Modern Városok Programnak* (MVP), amelynek keretében a kormányzat fejlesztési megállapodásokat kötött a 23 megyei jogú várossal, s amelynek tervezett beruházási összegét 3400 Mrd Ft-ban határozták meg. A forrásokat a 2014–2020-as európai uniós támogatási rendszer Terület- és Településfejlesztési Operatív Programja (TOP), illetve az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) terhére, valamint a nemzeti alapokból (2017-ben 152 Mrd Ft, 2018-ban 150 Mrd Ft) biztosítják, de vélhetően a városok saját bevételeire is alapoznak, továbbá a magánszféra által (is) megvalósított fejlesztések összessége is számításba kerülhetett (FEKETE 2017a). A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) 6. prioritása nyújtja a megyei jogú városok fejlesztéséhez szükséges induló támogatásokat, azok nagyságát az 1562/2015. (VIII. 12.) Korm. határozat, majd a módosított 1562/2016. (X. 13.) Korm. határozat alapján a 4. táblázat tartalmazza.

Az adatokból kitűnik, hogy a *regionális központok* a források 39,3%-ából, a nagyvárosokkal együtt az 56,1%-ából részesedtek. A többi megyei jogú város csak 43,9%-ot nyert el, viszont az esetükben a *támogatási összegek nagyobb* (közel 20%-os) módosítása történt meg 2015-ről 2016-ra. A végleges összegek alapján a támogatások *egy lakosra jutó mértéke* a nagyvárosi kör 1961 ezer fős népességére vetítve 224 ezer Ft/fő értéket tesz ki. A *legkisebb* fajlagos támogatást Győr (167 ezer Ft/fő) és Nagykanizsa (168 ezer Ft/fő) nyerte el, míg Szekszárd (365 ezer Ft/fő) és Zalaegerszeg (289 ezer Ft/fő) lakosai lehetnek a legboldogabbak, hiszen a fajlagos értékek nagysága náluk a *legnagyobb*. Nagyszabású városfejlesztési programra *nem láttunk példát a hazai területi politikában az 1971-es OTK óta*, így érdeklődéssel és bizakodással tekintünk az MVP megvalósítása felé.

2.4. Harminc év tanulságai

Az elmúlt közel száz évben a nagyvárosok és azok különféle megjelenési formái, így a megyeszékhelyek, törvényhatósági jogú városok, megyei városok, regionális központok és megyei jogú városok általában a *területi fejlesztések csomópontjait* jelentették.

Az 1950-es, 1960-as éveket tekinthetjük kivételnek, amikor az úgynevezett *szocialista vagy új ipari városokat* tekintette az akkori politikai hatalom kiemelt centrumoknak. A hagyományos nagyvárosi kört mint a korábbi rezsim *kváziszimbólumait* (a polgárság és a közigazgatás központjait) elhanyagolták, kevesebb figyelmet, támogatást élveztek. (Jellemző erre a korra, hogy megyeszékhelyeket helyeztek át ipari vagy más városokba, hogy ezzel is demonstrálják a polgári értékrendek és azok képviselőinek negligálását.)

Az 1970-es évek elején elfogadott Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptióval (1971) indult meg ezen központok határozottabb fejlesztési támogatása, amely viszont az 1950-es években már kialakított – bár nem legalizált – *településosztályozási rendszeren* alapult. A településeket, ezen belül a városhálózatot fejlettségi osztályokba sorolták, ahol a három *felső kategóriát* (kiemelt felsőfokú központ [5 db], felsőfokú központ [7 db], részleges felsőfokú központ [11 db]) foglalták el a vizsgált városok. A fejlesztéseik ugyan beépültek a megyék településhálózati rendszerébe, azonban éppen politikai és gazdasági súlyuk, valamint az egyre erősebb lokális/területi elítél befolyása miatt az *1970-es évektől egyre érzékelhetőbb lett a megújításuk*.

Az országos szintű fejlesztésekben ezen időtől kezdve megjelenik az *ellenpólus* kifejezés, amely lényegében azt kívánta demonstrálni, hogy a nagyvárosok és köreik a főváros gazdasági, politikai, társadalmi súlyát csökkentsék, annak ellenpontjai, egyben (nagy)térségi szervezőközpontjai legyenek. A kijelölt tervezési-gazdasági körzetek központjaiként meghatározott kiemelt felsőfokú központok (5), illetve az azokhoz funkcióikban is kapcsolódó felsőfokú központok (7) hálózatában (kiegészítve a részleges felsőfokú központokkal mint további megyeszékhelyekkel) látták a tervezők, de a területi folyamatokat alakító politikai aktorok is ezen ellenpólusok kvázihálózatát.

A *rendszerátalakítás utáni* fejlesztési koncepciókban és területi politikában a nagyvárosok és köreik ismét kiemelt szerepet kaptak, *változatos tartalmakkal és irányokkal*. Hiszen megjelentek mint területi (regionális) igazgatási központok (1990–1994), azután a fejlesztési régiók fő- és alközpontjaiként (1998–2005), majd a növekedést generáló pólusokként (2005–2008), közben egy elvetélt igazgatási decentralizációs kísérletnek is elszenvedői lettek (2006–2010), majd a megyéktől független fejlesztések központjaivá (2012–2016), s napjainkra ismét a kiemelt fejlesztések fókuszává váltak (2015-től). Látható, hogy a nagyvárosok és köreik számos előbb felsorolt *generális*, mindezek mellett még *egyedi speciális fejlesztési elképzeléseket* is terveztek megvalósítani, vagy éppen voltak az elszenvedői, befogadói, számos esetben haszonélvezői a központi kormányzati fejlesztéseknek.

A magyar politikai kultúrában meg nem gyökeresedett *decentralizációs attitűdökre* is vissza lehet vezetni a nagyvárosok és köreik folyamatosan változó, *rövid ciklusú* funkciókínálatát, majd azok váltásait. A *városfejlesztésben* lehetnek rövid, úgynevezett *meglendítő korszakok*, amelyek a városszerkezeteket vagy annak egyes részeit átalakíthatják, az intézményi bázist módosíthatják, az infrastrukturális hálózatokat bővíthetik, a térségi kapcsolatokat zökkenőmentessé tehetik, ezek a városfejlődés lendületét befolyásolhatják, de csak sokszerűen és időlegesen. A *városfejlődés* és ezen belül a területi szerkezet csomópontjait jelentő nagyvárosok és köreik pályáját az ott rendelkezésre álló *területitőke-állomány* nagysága, összetétele és elemei belső kapcsolatai határozzák meg (RECHNITZER 2016). A fejlesztéspolitika a területi tőke tényezőit alakíthatja, ám ez akkor válik sikeressé, ha a *központok önálló stratégiával*, egyben *saját fejlesztési forrásokkal* is rendelkeznek. Ehhez viszont a nagyvárosok és köreik mint térségi entitások *önállóságára*, szereplőik és közösségeik által együttesen formált működésére van szükség.

Az *ellenpólusrendszer*t a városhálózatban sem korábban, sem napjainkban nem lehetett kialakítani. A *főváros* nagysága, népességkoncentrációja, intézményi rendszere, gazdasági irányító szerepkörei, településrendszere, a magyar közgondolkodásban betöltött szerepe, de nemzetközi megítélése is egyedi, csak Budapesthez köthető. S mindezt fokozza a magyar politikai intézményrendszer egyközpontúsága, a felülről, éppen ebből az egy központból vezényelt jellege. A *területi szintű decentralizáció* – bár több kisebb kísérlet történt – nem valósult meg hazánkban. A centralizált közigazgatás, valamint nemzeti fejlesztés, de maguknak a különféle *állami funkcióknak a központosítása* következtében a nagyvárosi kör ugyan számos térségi funkciót alakított ki, fogadott magába, ezek nem voltak képesek a *fővárosmítoszt* ellensúlyozni. Nem tudtak, nem tudhattak – részben a hatalmi szerkezet következtében, részben pedig méreteik, az intézményi kapacitások miatt, de a szellemi erőforrások eloszlása következtében sem – valós, önálló mozgástérrel rendelkező *ellenpontokká* válni. Mindez nem azt jelenti, hogy a nagyvárosi kör tagjaiban az életminőség kedvezőtlen, vagy éppen a többségében a gazdasági potenciál gyenge, a városi élet körülményei nem mi-

nőségek. Ellenkezőleg, ezekben a centrumokban a jelzett kritériumok kiemelkedők, az országos átlagokat meghaladják, azonban maguk a nagyvárosok nem rendelkeznek olyan *autonómiával*, amely a *fővárosi világ* helyettesítőjeként vagy kiegészítőjeként jelenhetne meg.

A *Modern Városok Program* egy grandiózus fejlesztésnek tűnik, a nagyvárosokat és köreiket – mint jeleztük – *sokkszerűen meglendítheti*, a városi és térségi funkciókat jelentősen megújíthatja és gyarapíthatja. Bízunk abban, hogy a ma fejlesztési céljai a *jövőt, a holnapot* szolgálják, nem a *napi vagy rövid távú érdekeket*. S ha mindehhez egy határozott *decentralizáció járulhatna*, talán megteremtődnének a feltételei annak, hogy a magyar térszerkezet csomópontjai a *fejlesztési lendületüket* tovább tudják adni, gerjesztőivé váljanak a valós területi fejlődésnek.

Vákát oldal

3. A gazdasági szerkezetek és a változások irányai

Rechnitzer János

3.1. Bevezetés

Tanulmányunk célja, hogy bemutassuk a nyolc vizsgált nagyváros gazdasági súlyát, annak változásait a nemzetgazdaságban, egyben jellemezzük *gazdasági szerkezetük változásait*, azok főbb irányait, igazodását vagy éppen eltéréseit a nemzetközi trendektől. Az elemzéshez a témakör *hazai kutatásait* használjuk fel, kiegészítve vagy megújítva azokat az aktuális adatokkal, érvényesítve a kutató elemzések kritikai szemléletét. Törekszünk arra, hogy gazdasági rendszerünk nagy átrendezésének periódusait a nagyvároshálózatban kövessük, rámutatva arra, hogy ezen rendszeralkotók mennyiben voltak képesek követni vagy éppen generálni a gazdasági szerkezet átalakulását, megújítását.

A helyzetképpel kezdünk, az *1990 körüli állapotok* jellemzésével (BARTA 2002; KISS 2010), majd a privatizációs folyamatok alakulásával (RECHNITZER 1998), a gazdasági szerkezet jellemzőinek megragadásával folytatjuk. Az elemzések alapján úgy látjuk, hogy nem szükséges kitérni a foglalkoztatási hatásokra, mert ezeket kellő alapossgal feldolgozták már, sem arra, hogy a volt szocialista nagyvállalatok leépülése miatt bekövetkező nagyvárosi funkciómódosulásoknak mik lettek a következményei, miként változtak azok intézményi keretei (AMBRUS Z.-NÉ et al. 2008; KISS 2010).

A *külföldi működőtőke* (KMT) már a privatizáció korai szakaszában is jelen volt a magyar gazdaságban, majd az 1990-es években egyre látványosabban terjedt, döntően a gazdasági/ipari központokban (KUKELY 2006). Követtük szinte napjainkig a KMT nagyvárosi megjelenését, annak különféle formáit és intézményi kereteit (termelési központok, beszállító egységek, hálózatok, szolgáltatások megjelenése, azok térségformáló hatásai, barnamezős területek hasznosítása stb.), egyben regisztráljuk azokat a hatásokat is, amelyeket ezek a telepítések a nagyvárosi rendszerekben indukáltak (LENGYEL–LUKÁCS–SOLYMÁRI 2006; JÓZSA 2017; RECHNITZER 2016). A 2000-es évek közepétől a közép- és kisvárosokban is megjelennek a külföldi befektetők, részben kereskedelmi hálózatok kiterjesztésével, de számos külföldi befektetést regisztrálhatunk a kis- és közepes vállalatok esetében, akár beszállítóként, akár önálló termék-előállítóként.

A *nagyvárosok gazdaságirányító szerepe* átalakul: a korábbi regionális vagy esetenként interregionális ipari, gazdasági szervezetek leépülnek, egységekre esnek szét, kivásárolják őket. Közben megjelentek új szektorok (banki, pénzügyi szolgáltatások, kereskedelem, közösségi szolgáltatások), amelyek más, a korábbiaktól eltérő térség-szervező szerepet gyakorolnak. Megváltozott a gazdasági központok tartalma, egyben sorrendje, amelyben a nagyvárosok elmozdulásait követjük végig (CSOMÓS 2013). Ezt az 500 legnagyobb vállalat

nagyvárosi jelenlétének elemzésével, valamint az 50 főnél nagyobb vállalkozások gazdasági potenciáljának értékelésével tesszük meg a 2010-es évekre vonatkozóan (POREISZ 2018).

Az *újgazdaság* azokat a gazdasági tényezőket foglalja össze, amelyek nagyobb tudást, kreativitást képviselnek, vagy éppen a fogyasztás új tereinek jelenlétét mutatják, részben megújítva a gazdasági szerkezetet, részben generálva annak erőforrásait. Itt kell kitérni a turizmus megjelenésére is a nagyvárosokban (BERKI–GONDA 2006; ALBERT TÓTH 2018).

A gazdasági szerkezet és annak miliője teremti meg azokat a tartalmakat, amelyekkel mérhető a *nagyvárosok versenyképessége*. Rövid bepillantást adunk a versenyképességi elemzésekbe, azon belül a vizsgált nagyvárosi kör tagjainak elmozdulásaiba, jelezzük azok okait és következményeit (LENGYEL–RECHNITZER 2000; LUKOVICS–KOVÁCS 2011; TÓTH–NAGY 2013; RECHNITZER–PÁTHY–BERKES 2014).

Nincs tehát könnyű helyzetben az a kutató, aki a hazai városok, azon belül a nagyvárosok gazdasági szerkezetének vizsgálatába kezd. A nehézségeket az okozza, hogy a hivatalos statisztikai információk ugyan tartalmaznak adatokat, de ezek többségében extenzívek, azaz az általános – teljesítményelvű – ismereteket adják meg a nagyvárosokról, nem nyújtanak betekintést a gazdaság mélyebb rétegeibe, belső összefüggéseibe, illetve olyan viszonylatokhoz nem nyújtanak tájékoztatást, amelyek a szerkezet általános átalakulását, tartalmi mozgását regisztrálják. Így aztán a kutatónak természetesen a rendelkezésére álló hivatalos adatok mellett a szakirodalomhoz kell nyúlnia, hogy a megelőző vizsgálatok tapasztalatait rendszerezze, vagy a már közölt adatokat áttekintse, azokat újraértelmezze. A terepmunka sajnálatos elmaradása¹⁶ miatt nem volt lehetőség szakmai konzultációkra, személyes beszélgetésekre, a helyi gazdaság megtekintésére,¹⁷ ezeket a hiányosságokat újságcikkek tanulmányozásával próbáltuk pótolni, de sajnos nem mindig kellő sikerrel.

3.2. Rendszerváltozás, egyben szerkezetváltozás (1990–2003)

Az 5. táblázatban foglaljuk össze, mi jellemezte a városok gazdasági szerkezetét (néhány jellemző mentén) a rendszerváltozás időszakában.

Egyértelmű, hogy a gazdasági szereplők a regionális funkcióval rendelkező, kellő gazdasági adottságokkal és fogyasztói aktivitással (gazdasági erőforrások megléte, népesség száma, vonzásközpont, intézményi ellátottság) rendelkező központokban jelentek meg leginkább, itt keresték a megfelelő piaci tereiket. Jól mutatják a nagyvárosok közötti különbséget az értékek, hiszen a *regionális központoktól elkülönülnek a nagyvárosok*, azoknál a paraméterek kisebbek, bár a vállalkozási aktivitásban a különbségek nem érzékelhetők. A banki és a pénzügyi egységek száma viszont jelzi, hogy mely városok gazdasága erőteljesebb, magasabb gazdasági potenciált, fejlesztési aktivitást, jövedelemmozgást produkáló. Hiszen az erősebb gazdasági potenciál már elindította a *vállalkozási formák megjelenését*,

¹⁶ A kutatási koncepcióban alapos terepmunkát irányoztunk elő, azonban a közbeszerzések elhúzóda miatt ez a fontos eleme a feltáró szakaszban kiesett, ami kimondottan akadályozta a kutatásokat, illetve jelentős többletráfordítást követelt meg az elemzőtől.

¹⁷ A kutatás egyik, gyakorlatban is hasznosítható megállapítása, hogy a nagyvárosok honlapjai, nyilvános felületei szinte semmilyen érdemleges információt nem nyújtanak a helyi gazdaság állapotáról, annak adottságairól, pontos, szakszerű leírásáról. Nem a kutató igénye ez, hanem a befektető és fejlesztő elvárása lenne, hogy minél többet megtudjon a célvárosról.

az új vállalkozások megtelepedését vagy a korábbi szocialista nagyvállalatok szétbomlását, azokból részben az ottani aktív menedzsment részvételével a kiszervezést, egyes jól működő egységek magánosítását a helyi szereplők és/vagy külföldiek bevonásával. A pénzügyi szektor is gyorsan reagált a változásokra, hiszen megjelentek a banki egységek. Az ellátottsági mutatók jelzik, hogy mely nagyvárost preferálták a pénzügyi intézmények, melyekről voltak kedvező megítélések, így a telephelyválasztás azonnali célpontjaivá válva. Az előző tényezők, így a vegyesvállalatok megjelenése, illetve a vállalkozási aktivitás szorosan összefügg a pénzügyi intézmények megjelenésével. Az egyik általános összefüggés, hogy a *banki szolgáltatásokat* erősen vonzották a gazdasági potenciállal rendelkező helyek, központok. A másik felismerés, hogy a *külföldi cégek* megtelepedése magával hozta a pénzügyi szolgáltatót, azok a nagyobb, jelentősebb gazdasági egységeket követték, így értelemszerűen ott volt magasabb a megtelepedési aktivitás, ahol a gazdaság gyorsabb, zökkenőmentesebb átalakulása megvalósult, vagy annak folyamata az 1990-es évek elején már elkezdődött.

5. táblázat

A magyar nagyvárosok néhány jellemzője a rendszerváltozás időszakában

Város	Egyéni vállalkozók (1990, db/10 ezer fő)	Gazdasági társaságok (1990, db/10 ezer fő)	Vegyesvállalatok (1990, db)	Bankok és pénzügyi szervezetek (1991, db/10 ezer fő)	Számítógép-kapacitás (1989, ezer kbyte)	Tudományos potenciál (tud. fokozattal rendelkező, fő)
Debrecen	194	27,2	91	16	326,3	1100
Győr	231	41,3	119	29	232	27
Kecskemét	192	38,8	80	19	108,4	43
Miskolc	192	30,6	75	22	246,8	382
Nyíregyháza	222	40,1	39	17	137,5	35
Pécs	211	35,5	117	31	211,4	649
Szeged	221	34	106	26	344,7	1168
Székesfehérvár	225	38,9	79	13	189,6	25

Forrás: RECHNITZER 1993 alapján a szerző saját szerkesztése

A táblázat utolsó két oszlopa nem kapcsolódik szorosan a gazdasághoz, ám a jövő szempontjából nem tekinthető jelentéktelennek. A *számítástechnikai kapacitások* jelzik egyes nagyvárosok új technikával való felszereltségét, ellátottságát a korszerű adatfeldolgozási rendszerekből. Egyértelmű ebben a mérőszámban, hogy a hagyományos egyetemi központok jobban felszereltek voltak, mint az ipari központok, azonban ezek a különbségek nem voltak látványosak, így a megújítást, a technikai-technológiai fejlődést határozottabban segítették. Ehhez kapcsolódik a *kutatás-fejlesztési* adottságot részben kifejező *tudományos potenciál* egyszerű mérőszáma, a tudományos fokozattal rendelkezők száma. Hatalmas különbségeket tapasztaltunk ebben a vonatkozásban a rendszerváltozás időszakában, hiszen közel ötvenszeres volt Szeged tudományos fokozattal rendelkező oktatóinak, kutatóinak száma Győrhez vagy a másik ipari központhoz, Székesfehérvárhoz képest.

A nagyvárosok *gazdasági átalakulása* a rendszerváltozás után viszonylag gyorsan megindult. Természetesen mások és mások voltak az egyes központok gazdasági adottságai, illetve a gazdasági szerkezetük különbségeit más és más módon voltak képesek reali-

záltni a magánosítás folyamatában. Továbbá jelentősen eltértek az üzleti kapcsolataik is, hiszen azok a vállalatok, amelyek jobban ki voltak téve a nyugati piacoknak, sokkal több kapcsolattal rendelkeztek – így magasabb volt irántuk az érdeklődés –, mint azok, amelyek a keleti, volt szocialista piacokon voltak jelen nagyobb arányban. De lényeges elem volt a technológiai felszereltség, az elhelyezkedés, a piacok lefedése, s nem utolsósorban a menedzsment hozzáállása, annak kapcsolati és kommunikációs hajlandósága vagy képessége (RECHNITZER 1998).

A 6. táblázatban összefoglaltuk az elődleges *privatizációs folyamat* utolsó szakasza (1998) szerinti állapotot a nyolc nagyváros esetében. Jeleztük a privatizációra kijelölt állami vállalatok számát, az 1998-ig értékesített szervezetek számát, az induláskori saját tőke nagyságát, majd az állami kézben maradt saját tőke volumenét, illetve a külföldiek részére történt értékesítés volumenét és annak arányát.

Ekkorra két településkategória, az 50–99 ezer fős és a 100 ezer fő feletti népességgel rendelkező csoport állami vállalatait érintette a legerőteljesebben a privatizáció, hiszen 73%-uk eladásra került, ami az állami vagyon 53%-át jelentette. Az eladások során a külföldi kivásárlás 34%-os volt, s ebben a kategóriában volt a legkiemelkedőbb a magánosítás mértéke, amely 1998-ra már 88%-ot ért el.

6. táblázat

A nagyvárosi gazdaságok privatizációs jellemzői, 1998

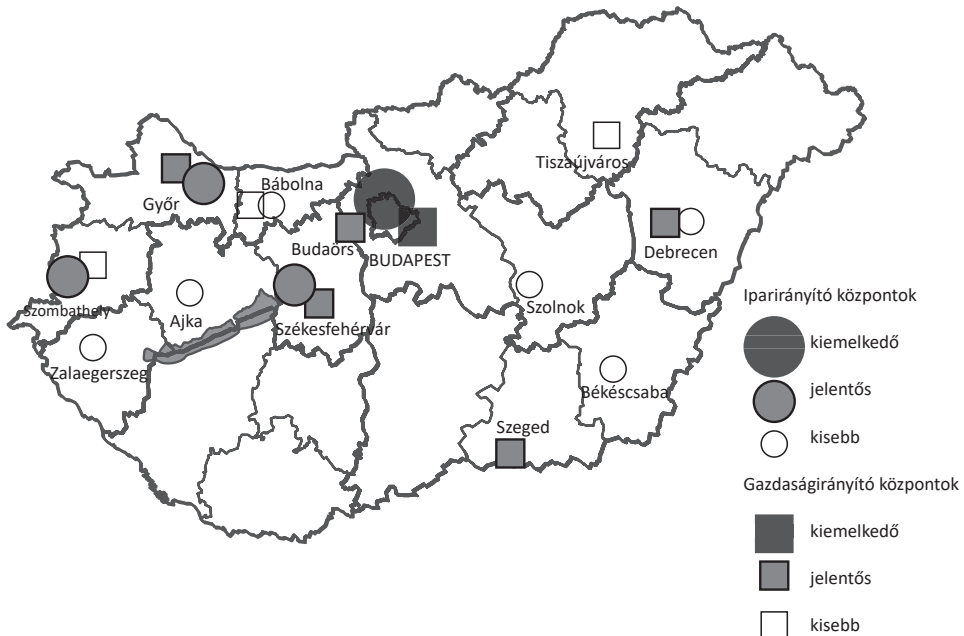
	Állami társaságok (db)	Értékesített társaságok (db)	Összes saját vagyon (M Ft)	ÁPV tulajdonában lévő saját vagyon (M Ft)	Külföldi tulajdonú saját tőke (M Ft)	Külföldi tulajdon aránya (%)
Debrecen	47	30	60 742	4 185	24 333	40,1
Győr	48	37	103 480	8 872	37 151	35,9
Kecskemét	25	14	8 436	2 433	2 810	33,3
Miskolc	53	39	54 257	7 765	21 628	39,9
Nyíregyháza	30	24	12 013	2 438	2 683	22,3
Pécs	42	32	61 780	10 417	18 640	30,2
Szeged	36	25	38 470	2 549	11 980	31,2
Székesfehérvár	24	17	14 425	2 952	1 558	10,8

Forrás: RECHNITZER 1998, 31.

Városonként eltérők a mérőszámok, a belső, egymás közötti összehasonlításra adnak módot csupán, nem kívánunk belemenni az egyes központok állami vállalatai eladásának történetébe. Azt megállapíthatjuk, hogy az értékesítési aktivitás a jelzett időpontra már mind a nyolc városban igen *előrehaladott* volt. A társaságok száma alapján is kimutatható a privatizációs folyamat intenzitása, hiszen a korábbi állami vállalatok 71%-ában már egyáltalán nem volt jelen az állami saját vagyon, az eredeti sajáttőke-hányad városonként már csupán 7% (Debrecen, Szeged) és 29% (Kecskemét) közötti értéket tett ki. A külföldi kivásárlások jelentősebb akciói is lezajlottak. Ezek nagyvárosonként összességében eltéréseket mutatnak annak következtében, hogy a korábbi állami vállalatoknak milyen volt a jellege és azok piaca, vagy éppen azokon keresztül törekedtek a külföldi cégek a magyar

piacok megszerzésére. A hazai tulajdon¹⁸ (menedzsment általi kivásárlás, dolgozói tulajdon) a nagyvárosok átlagában 66% volt (városenként 60 és 89% között mozgott), ami nem jelentéktelen arány. Megtörtént tehát a *helyi gazdasági elit kialakulása*, bázisainak megteremtése. Egyben elkezdődött a helyi gazdaságok átrendeződése.

Mint a 6. táblázatból is látható, a privatizációban a nagyvárosoknál a külföldi tőke aránya igen jelentős (11–40% közötti) volt, jelezve azt, hogy az átmenet időszakában leginkább a *külföldi befektetések* voltak azok, amelyek révén képesek lehettek ezek a központok külső erőforrásokat biztosítani, így feléleszteni a helyi gazdaságokat. Jó példát hoz erre BARTA (2002, 171.), amikor az 1999-es állapot szerint bemutatja a 25 legnagyobb iparvállalat nettó árbevételét és a beruházások nagyságát. Ezekből kettő Győrben (Audi, Philips), négy Székesfehérváron (IBM, Philips, Alcoa, Ford), egy Pécsen (Nokia) volt található, míg a kiemelkedő méretű hazai vállalkozások közül egy Szegeden (Pick Szeged), egy Debrecenben (Hajdú-Bét) és egy Győrben (Rába) működött. A többiek a fővárosban és egyes korábbi iparvárosokban voltak. Mindez jelzi, hogy a *gazdaság súlypontjai jelentősen nem rendeződtek át*, ugyan a vállalatok száma alapján a nagyvárosok nem emelkednek ki, de a tőkeállomány alapján a differenciálódás már igencsak látványos.



6. ábra

Ipar- és gazdaságirányító központok (1999)

Forrás: BARTA 2002, 166.

¹⁸ A kivásárlást a kárpótlási jegyek és az E-hitel is segítette.

Győr emelkedik ki ekkor kvázi második gazdasági központként a főváros után, itt koncentráldott a legjelentősebb tőkeállomány és gazdasági szervezet, de a külföldi befektetések is kedvezően érintették a várost az ezredfordulóra. A többi nagyváros ugyan kiemelkedik környezetéből, régiójából, de nem voltak még képesek ellenponttá, valós és egyben karakteres gazdasági központtá válni az átmenet első szakaszában.

Az ekkori *ipar- és gazdaságirányító szerepköröket* illusztrálja a 6. ábra. A top 100 (1999) nagyvállalatból 41 székhelye volt Budapesten, kilencé a fővárosi agglomerációban. Három-öt nagyvállalat volt található Győrben, Székesfehérváron, Szegeden és Debrecenben, a többi egy-egy városban működött. Pécs, Miskolc, Kecskemét, Nyíregyháza ebben az időben még nem került fel a jelzett térképre, vagyis az ipari és gazdasági koncentráció a nagy potenciálú gazdasági egységek esetében döntően a *fővárosban* és annak *agglomerációjában* volt található.

A gazdaságirányítás szerepköréhez szervesen kapcsolódik a nagyvárosok *250 fő feletti* vállalatainak szerkezete, illetve azok néhány jellemzőjének értékelése. Látható, hogy 2 ezer fő fölött csupán 10 szervezet nyújtott munkahelyet, ebből is kettő Győrben és három Székesfehérváron volt található. Baloldali aszimmetriát mutat az eloszlás, mivel a vállalatok többsége (a 166 egységből 91 db) 500 fő alatt foglalkoztatott munkaerőt. Ezek jelzik, hogy az ezredfordulón, az átmenet befejező szakaszában a nagyvárosi gazdaságok maguk is az átrendeződés fázisában voltak (7. táblázat).

7. táblázat

250 főnél többet foglalkoztató vállalatok száma a nyolc nagyvárosban létszám kategóriák szerint (db, 2003)

Város	250–299	300–499	500–999	1000–1999	2000–4999	Összesen
Debrecen	2	15	5	4	1	27
Győr	6	8	8	4	2	28
Kecskemét	2	6	6	1	0	15
Miskolc	1	9	5	4	1	20
Nyíregyháza	0	6	0	3	1	10
Pécs	4	6	6	4	1	21
Szeged	4	8	3	3	1	19
Székesfehérvár	4	10	6	3	3	26
Összesen	23	68	39	26	10	166

Forrás: a Cég-Kód-Tár (2003) alapján a szerző saját gyűjtése

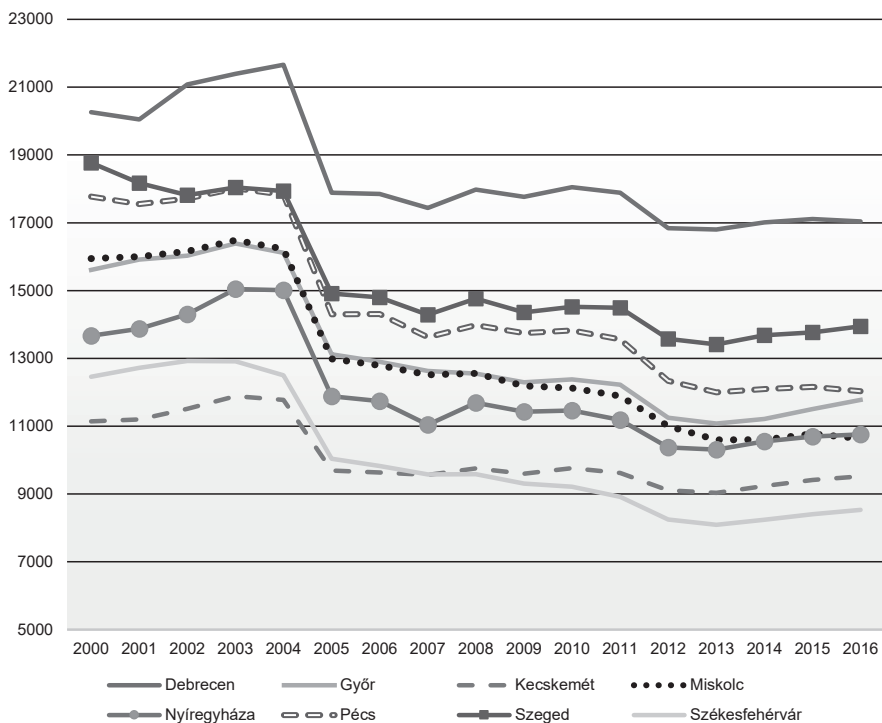
3.3. Az átmenet után. Az EU-tagság első teljes időszaka (2004–2013)

A nagyvárosok működő vállalkozásait mutatja a 7. ábra. Általános tendencia, hogy a vizsgált 17 évben csökkent a vállalkozások száma, de ennek mértéke más és más volt. A 30-40%-os csökkenést jelző sávban található Miskolc és Pécs, de Székesfehérvár is, ahol inkább a szervezeti koncentráció tapasztalható, míg a másik két esetben vélhetően szerkezeti át- és leépülések. A 30%-nál kisebb csökkenések is erősen differenciáltak, hiszen a nagyvárosi

átlagot éri el (75%) Győr és Szeged, valamivel kisebb Nyíregyházán (78,7%) és mérsékeltebb a csökkenés Kecskemét (85,5%) és Debrecen (84%) esetében.

A trendeket természetesen befolyásolja több tényező is a gazdasági szervezet átalakulásán túl: a szervezeti rendszer törvényi szabályozása vagy az adózási rendszer változása, vagy éppen a határ menti helyzet egyes nagyvárosoknál (például a délszláv háború és annak lecsengése Szegeden, az ukrán gazdasági helyzet Nyíregyháza esetében, székhelyát-helyezések Győrnél), de biztosan léteznek még sajátos lokális tényezők is a vállalkozások alapításának ösztönzésére, vagy éppen leépítésére.

A trendeket tartjuk lényegesnek, azt, hogy ebben a nagyvárosi körben több mint 32 ezer vállalkozás szűnt meg az elmúlt 17 évben, s ez nem egyenletesen, hanem erősen differenciáltan következett be.

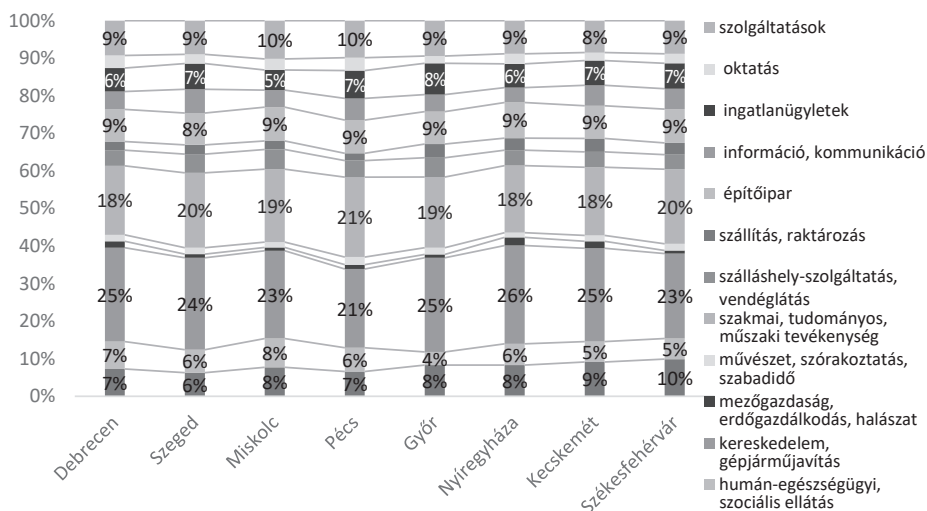


7. ábra

A működő vállalkozások száma a nagyvárosokban (2000–2016, db)

Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis é. n.

A nagyvárosok gazdasági szervezete egyértelműen tükrözi a magyar gazdaság szervezeti sajátosságait, hiszen ezekben a központokban koncentrálnak mind a termelési, mind a szolgáltatói szervezetek vagy azok kirendeltségei, ügynökségei. Ennek megfelelően *nem tapasztalunk nagy különbségeket*, jelentős aránybeli eltéréseket a gazdasági szervezetek ágazati összetételében.



8. ábra

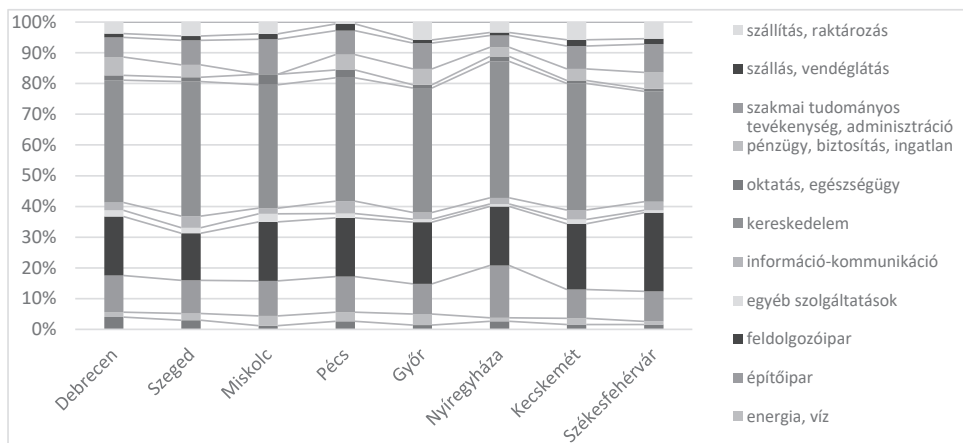
A nagyvárosok gazdaságának összetétele nemzetgazdasági ágak szerint (a társas vállalkozások száma [db] alapján, 2015 évben [%-ban])

Forrás: POREISZ 2018, 112.

A 8. ábra érdekessége, hogy a társas vállalkozások szinte ugyanolyan vagy igazán mérsékelt aránybeli eltérései tapasztalhatók a városi gazdaságok szerkezetében. A *szolgáltató szektor* dominanciája kiemelkedő, így a kereskedelem és a szakmai szolgáltatások adják a szervezetek közel 50%-át mindegyik városban. Aztán következnek az ingatlanügyletek, a különféle egyéb szolgáltatások a maguk közel 10%-os részesedésével. A *feldolgozóipar* aránya a szervezeteken belül sehol sem éri el a 10%-ot, más ipari szegmensek aránya nem is érzékelhető. Az általánosnak tűnő szerkezet mögött azonban látványos belső szerkezeti sajátosságok tűnnek fel, ha városonként megnézzük az 500 legnagyobb árbevételű cég megoszlását a főbb nemzetgazdasági ágak alapján.

Az 500 legnagyobb árbevételű cég esetében a szerkezet valamivel árnyaltabbá válik. Még mindig a szolgáltatások adják a vállalkozások számának többségét, de a feldolgozóipari egységek kiemelkednek ebben a mutatószámokban, és sokkal plasztikusabban megmutatkozik, hogy Kecskeméten és Székesfehérváron ezen vállalkozások nagyobb számban vannak jelen a vezető cégek között. Nyíregyházán jóval kevesebb a szakmai, tudományos szolgáltatást végzők súlya ebben a kategóriában, vagy Pécsen a szállítás és raktározás szektora mérsékelt arányú.

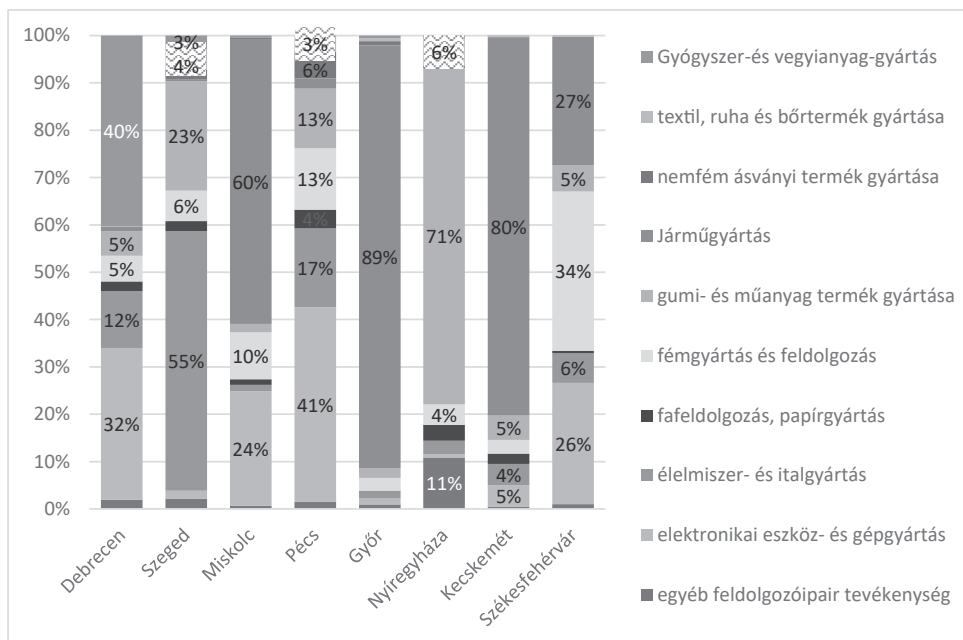
Arra lehet következtetni a 9. ábrából, hogy a tradicionális funkcióval rendelkező nagyvárosok egy *diverzifikáltabb gazdasági szerkezetet* alakítottak ki, amelyben a regionális ellátást végző vállalkozások látványosabban jelen vannak, mint azokban a nagyvárosokban, ahol a térségi ellátási és szervezési szerepkörök hiányosak, vagy nem alakultak még ki. A meghatározó ipari centrumokban szolgáltató funkciókat képviselő gazdasági szervezetek értelemszerűen nagyobb számban települtek meg, erőteljesebben kapcsolódtak a bázisiparokhoz, vagy azokból nőttek ki, azok hálózatának részei.



9. ábra

A nagyvárosok gazdaságának megoszlása meghatározó ágazatok szerint az 500 legnagyobb árbevételű vállalkozás száma alapján (2014)

Forrás: POREISZ 2018, 113.



10. ábra

A nagyvárosok 500 legnagyobb árbevételű vállalkozásai közül a feldolgozóipari cégek összetétele (árbevétel alapján, %-ban, 2014)

Forrás: POREISZ 2018, 115.

Egy szinttel lejjebb lépünk, amikor már azt elemezzük, hogy a *feldolgozóipar* mint a legnagyobb értéktermelő szektor milyen szerkezetű az árbevétel alapján a nagyvárosok 500 legnagyobb vállalatában (10. ábra).

Látványosan eltérnek a nagyvárosi iparok! Győr és Kecskemét a *járműgyártás* meghatározottságában él a feldolgozóiparon belül, de Miskolcon is kiemelkedő ez az ágazat, s talán még Székesfehérvár említendő csatlakozónak. De Székesfehérvár esetében, valamint Debrecen vonatkozásában lehetne diverzifikáltabb ipari szerkezetről beszélni, bár mindegyik városban vannak kiemelkedő specialitások (Debrecennél a gyógyszeripar és az elektronikai ipar, az utóbbi Székesfehérvárnál szintén jelentős, ahogy a fémgyártás és -feldolgozás is). Egyoldalú szerkezettel rendelkezik értéktermelésben Nyíregyháza (gumi- és műanyaggyártás), Szeged (élelmiszeripar) és Pécs (elektronikai ipar).

Látható, hogy a nagyvárosok ipari szerkezete erősen *specializálódott*, a vezető szektorok meghatározzák a szerkezeteket, jelezve azt, hogy a bázisvállalatok a maguk szakmai hálózataira fejtenek ki vonzásokat. Ugyanakkor a városi terek, a regionális funkciók kikényszerítik, hogy a fentebb jelzett szolgáltató szektorok is határozottan jelen legyenek a nagyvárosi gazdaságokban, bár ezek nagyságát, mértékét és jellegét befolyásolja a regionális szerepkörök által alakított piaci körzetek nagysága, azok mérete és keresleti igényei.

8. táblázat

A nagyvárosok gazdaságának pozícióváltása 1992–2011 között (helyezés alapján)

	Debrecen	Győr	Kecskemét	Miskolc	Nyíregyháza	Pécs	Szeged	Székesfehérvár
1992	3	1	15	6	12	4	5	8
1993	3	1	16	7	11	4	5	6
1994	3	1	15	9	13	5	4	6
1995	4	1	15	10	13	9	6	7
1996	5	1	17	12	14	8	6	3
1997	4	1	16	11	13	5	6	2
1998	4	1	13	11	14	6	5	2
1999	4	1	16	11	15	5	7	3
2000	4	1	13	11	14	8	7	3
2001	6	1	11	11	13	7	8	3
2004	5	1	12	11	16	7	9	6
2005	5	1	12	10	15	8	9	6
2006	5	1	11	11	15	12	9	4
2007	5	1	13	10	16	15	9	4
2008	7	1	13	10	16	12	9	6
2009	7	1	14	10	15	11	9	6
2010	5	1	13	11	14	12	9	6
2011	5	1	12	10	11	14	8	6

Forrás: Csomós 2013, 538. alapján a szerző saját szerkesztése

A nagyvárosok gazdasági szerkezetének stabilitását és egyben helyzetük változását kiválóan foglalja össze Csomós (2013) tanulmányában, ahol a *25 legnagyobb hazai gazdasági központ pozícióváltását* dolgozta fel az 1992–2011 közötti 20 évre (8. táblázat). A feldolgozás alapját

a településgazdasági súly (TGS) adja meg. A szerző településenként a gazdasági szervezetek pénzügyi mutatóit vizsgálta meg, s az annak alapján készített komplex mutatóból álló rangsort határozta meg évenként, így összehasonlítást lehet végezni a helyezésekben bekövetkező változásokról.

Győr folyamatosan megtartotta *vezető helyét* a gazdasági rangsorban, ez következett a városban jelentős külföldi működőtőke koncentrációjából, illetve kiemelkedő nagyvállalata, az Audi 1993-tól folyamatosan növekvő gazdasági teljesítményéből. Emellett hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a győri gazdaságban számos jelentős vállalkozás koncentrálódott részben a járműiparhoz kapcsolódva beszállítóként, részben pedig más szektorban önálló, nem a bázisszektorra épülő tevékenységgel. *Debrecen* volt az, ahol a gazdaság tartósan tudta hozni a helyezését, kisebb ingadozásokkal, de folyamatosan a második helyre került. *Székesfehérvár* ugyan az együttes rangsorban követi Debrecent, de a helyezési átlagértékeiben valamelyest megelőzi, helyezése több külföldi vállalat kivonulásával az ezredforduló után fokozatosan romlott. A *három nagyvárost* lehet ebben az időszakban a *nem fővárosi gazdaság centrumainak* tekinteni, hiszen egyenletesen vagy minimális ingadozással tartani tudták helyüket, még ha jelentős szerkezeti átrendeződések is történtek gazdaságaikban.

Szeged és Miskolc induló helyzetéhez képest kisebb mértékben veszített pozíciójából, vélhetően a domináns befektetések még nem jelentek meg, vagy ha jelen is voltak, nem lehetett a hatásukat kimutatni, illetve azokhoz további vállalkozások nem kapcsolódtak. *Nyíregyháza* tartotta a helyzetét a középmezőnyben, mérsékelt ingadozásokat mutatott a mérőszámai vonatkozásában, míg *Kecskemét* a helyzetét fokozatosan, kis lépésekben javította. *Pécs* gazdasági helyzetét hűen tükrözi pozíciójának romlása, ami radikálisan 2006-tól indult meg, jelezve azt, hogy a külföldi működőtőke elkerülte a Dél-Dunántúl központját, holott a város autópályás megközelítése 2010-re kiépült, és egyetemi, képzési bázisai kiemelkedők.

3.4. A külföldi működőtőke

A külföldi működőtőke (KMT) nagyvárosi megjelenésénél induljunk ki a 9. táblázatból! Az ezredforduló utánra már *stabilizálódott a befektetések folyamata*, lezárult a privatizáció, a nagyobb befektetők megtalálták a kedvező telephelyeiket, azokon a termelést beindították, átlátható szerkezet jött létre, amely a főbb jellemzőket, egyben a nagyvárosok közötti szelekciót kiválóan illusztrálja.

A nagyvárosokban közel 72 ezer munkahelyet működtettek KMT-vállalkozások 2005-ben. Nagy különbségek voltak megfigyelhetők az egy lakosra jutó külföldi befektetések között, hiszen Győr dominanciája kiemelkedett, jelentős célpont volt Székesfehérvár is, míg a többiek meg sem közelítették az átlagot. A lemaradás látványos, nagyok a különbségek a városok között. Ugyanakkor a KMT megyei szintű koncentrációjában ezek a különbségek csökkennek, hiszen itt a nagyvárosi átlag 65,8% volt, és az egy lakosra vetített érték alapján erősen lemaradóknál így is a megyeszékhelyeken tömörülnek a külföldi vállalkozások (Szeged 79,2%, Pécs 74,7%, Debrecen 75,4%).

A *szektorális bontás* is érdekes, mind összességében, mind a nagyvárosok adatsorára vetítve, hiszen 18 szakágazatot fed le az 1995 db külföldi tőkéjű cég, ezekből meghatározó a *járműipar részesedése* (létszám: 42,8%, árbevétel: 65,1%), ezt követi az *elektronikai esz-*

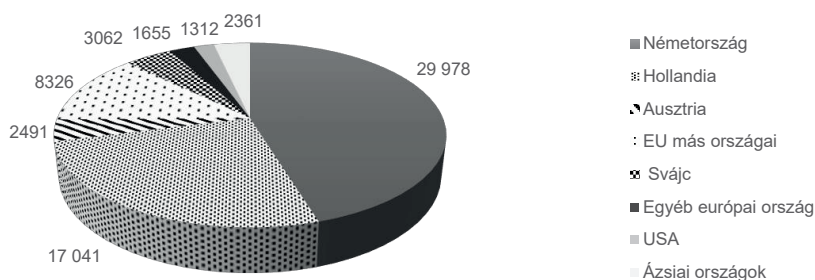
közök gyártása (létszám: 15,9%, árbevétel: 9,3%). A többi szektor aránya kisebb mértékű, 1-2%-os, bár azok egy-egy nagyvárosban nem jelentéktelen számú munkahelyet és árbevételt képviseltek, ezzel a helyi gazdaságot stimulálták.

9. táblázat

A külföldi érdekeltségű vállalkozások jellemzői, 2005

	Vállalkozások száma (db)	Saját tőke (M Ft)	Ebből külföldi (M Ft)	Alkalmazásban állók (fő)	Egy lakosra jutó KMT (e Ft)
Debrecen	158	159 990	154 560	5 295	757
Győr	356	832 925	818 661	15 395	6 382
Kecskemét	196	42 108	37 300	7 804	343
Miskolc	121	66 561	59 033	5 565	338
Nyíregyháza	302	30 810	30 053	4 322	259
Pécs	268	55 797	41 752	10 914	267
Szeged	416	105 748	78 504	5 617	481
Székesfehérvár	178	307 855	268 614	16 770	2 662
Összesen	1995	1 601 794	1 488 477	71 682	1 292

Forrás: AMBRUS Z.-NÉ et al. 2008, 149. alapján a szerző saját szerkesztése



11. ábra

A nagyvárosok 10 legnagyobb külföldi befektetőjének foglalkoztatottjai országonként, országcsopontonként (2014, fő)

Forrás: POREISZ 2018 adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Összegzésképpen megállapíthatjuk, hogy a nagyvárosok gazdasági szerkezetében a külföldi érdekeltségű vállalatok *kiemelkedő szerepet* játszanak, sőt az itt közölt adatokhoz képest ez csak *tovább erősödött*. A *járműipar és annak beszállítói* a meghatározók a vezető vállalatokon belül, amelyek néhány nagyvárosra koncentrálnak, ezzel azok ipari irányító funkcióját meghatározzák. Egyben több esetben determinálják a gazdasági szerkezetét is, főleg annak erőforrásokkal való ellátását, vagy a nem ehhez a szektorhoz kapcsolódó akár külföldi, akár hazai vállalkozások gazdasági mozgásait (gondolunk itt a munkaerőre, a bérekre, a fogyasztási szintre vagy éppen a képzés, oktatás feltételeinek alakítására). A nagyvárosi

gazdaságok *kitettségének kérdése* is felmerülhet az egyoldalú – vagy közel egyoldalú – gazdasági szerkezet következtében, aminek ellensúlyozása részben a helyi/térségi vállalkozásokon múlik, részben pedig annak a milliónek a megteremtésén, amelyet a helyi aktorok, valamint azok szövetségei képesek formálni az itt működő vagy települni szándékozó újabb, más szektorokban működő vállalkozások számára.

3.5. A harmadik szektor

A nagyváros gazdasági szerkezetének általános trendjei mellett érdemes áttekinteni a *szolgáltató szektort*, annak szerkezeti átalakulását, hogy ezzel is illusztráljuk a vizsgált város-hálózat regionális szerepét, annak erősségét, egyben egymás közötti összehasonlítását.

A szolgáltató szektor széles skálájából két olyan gazdasági tevékenységrendszer emelünk ki, amelyek ennek a térségi szerepnek az alakításában részt vesznek, vagy abban meghatározók lehetnek. Az egyik a *pénzügyi szolgáltatások* jelenléte, amit a banki és biztosítási szervezeti hálózattal fogunk jellemezni, a másik az *idegenforgalom, turizmus* értékelése a szállodai szolgáltatások igénybevételének vizsgálatával.

10. táblázat

A pénzügyintézmények-ellátottság a nagyvárosokban (2009, 2016)

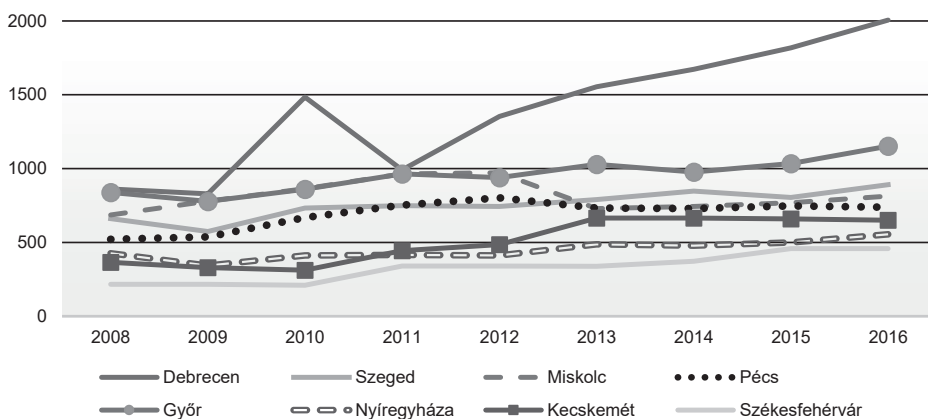
	Pénzügyintézetek száma (db)		Lakónépesség (fő)		Egy pénzügyintézetre jutó lakos (fő/pénzügyintézet)		Regisztrált gazdasági szervezetek (db)		Egy pénzügyintézetre jutó regisztrált gazdasági szervezet (db/pénzügyintézet)	
	2009	2016	2009	2016	2009	2016	2009	2016	2009	2016
Debrecen	53	29	201 981	205 084	3 811	7 072	30 795	40 830	581	1 408
Győr	62	41	129 301	128 808	2 086	3 142	22 664	25 075	366	612
Kecskemét	37	39	110 813	110 316	2 995	2 829	17 662	21 573	477	553
Miskolc	51	32	157 177	171 096	3 082	5 347	24 209	23 539	475	736
Nyíregyháza	36	23	117 689	116 874	3 269	5 081	21 223	26 145	590	1 137
Pécs	45	20	144 675	156 664	3 215	7 833	26 370	28 597	586	1 430
Szeged	46	32	161 137	167 039	3 503	5 220	26 223	30 928	570	967
Székesfehérvár	37	26	97 617	101 755	2 638	3 914	18 351	19 250	496	740
Budapest	599	379	1 752 704	1 702 297	2 926	4 492	375 655	430 337	627	1 135

Forrás: TeIR (é. n.) és TETA (é. n.) alapján gyűjtötte és szerkesztette VINKÓCZI Tamás

A 10. táblázat 2009 és 2016 között adja meg a *pénzügyintézményi fiókok* számát s azok fajlagos értékeit a népességre, valamint a vállalkozásokra vetítve. Az első megállapítás, hogy megindult a *banki hálózat koncentrációja*, látványos fiókleepülés volt megfigyelhető, amelynek mértéke vélhetően a helyi gazdasági potenciállal szoros kapcsolatban volt, hiszen egyértelműen a szolgáltatások iránti keresletcsökkenés vezetett a hálózati egységek számának gyors csökkenéséhez. A kivonulással együtt járt, hogy az egy-egy fiókra jutó kiszorgálandó népesség száma nőtt, így radikálisan emelkedett az *egy fiókra jutó potenciálisan ellátandó ügyfélszám*, ugyanakkor ebben nagy ingadozások vannak a városok között, szinte három-

szoros különbségek is kimutathatók. Hasonlóan ehhez, az ellátandó gazdasági szervezetek vonatkozásában is ugrásszerű változások történtek, a fajlagos adatok duplázódnak mind-egyik városban, ami vélhetően nem járt a szolgáltatások színvonalának emelésével. Egyre több alapvető banki tevékenység már internetes felületre került, így az egyszerűbb ügyletek elérhetősége azonnali, abban az önkiszolgálás felé fordult a piac. A gazdasági folyamatokat segítő, azokat alakító, egyben önmagában is gazdasági funkciót ellátó banki szolgáltatások visszaszorulása, hálózati pontjainak csökkenése azonban – még ha az internetes szolgáltatások robbanásszerű terjedése is a jellemző – nem biztos, hogy a helyi gazdaságok fejlődését segíti, vagy azok rugalmasságához hozzájárul.

A gazdasági tevékenységek között a *turizmus, vendéglátás* egyre fontosabb szegmens, amelynek áttekintése a nagyváros vonzása szempontjából szükséges. A nagyvárosok *nem tartoznak* – érdekes módon – *a frekventált turisztikai helyek* közé. A 2016-es rangsor alapján¹⁹ 10. helyezett Szeged után Győr a 11., Miskolc a 13., Debrecen a 15. helyen található, a lista második felében Pécs a 17., Nyíregyháza a 20., Kecskemét a 26. és Székesfehérvár a 30. leglátogatottabb település Magyarországon.



12. ábra

Szállodai kapacitásváltozások a nagyvárosokban (2008–2016, szobák száma, db)

Forrás: ALBERT TÓTH 2011

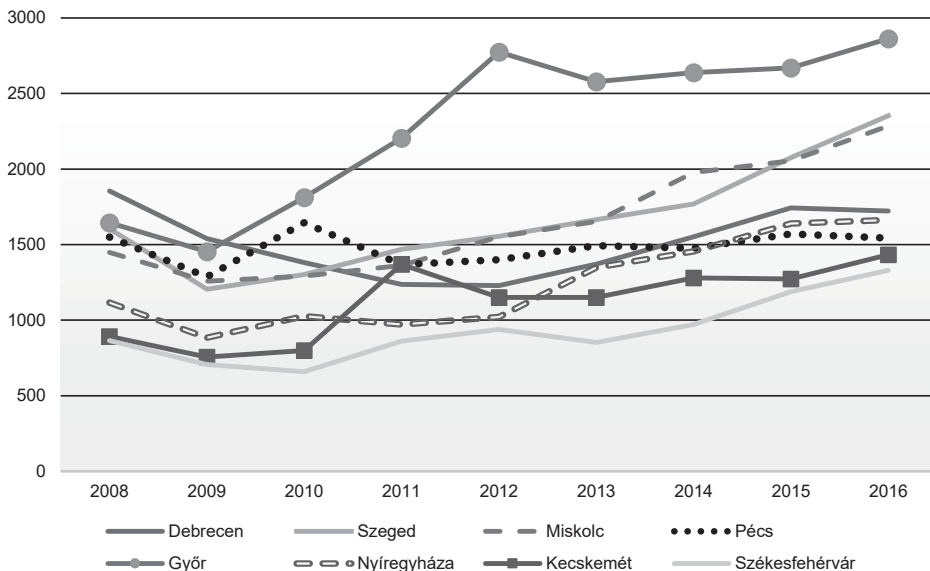
A szállodai szobakapacitásokról a legimpozánsabb növekedést Debrecen tudta elérni 2008 és 2016 között, hét új szálloda átadásával (12. ábra). A változás mértéke a 2008-as bázisról kiindulva 133%-os, de Székesfehérvár is 111%-os növekedést tudott felmutatni, ami konkrétan három új szálloda átadását jelentette a városban. Győr, Kecskemét és Pécs szállodai szobaszámainak növekedése mérsékeltnek mondható, az első két járműipari centrumban, Győrben és Kecskeméten a szállodafejlesztések nem voltak látványosak, kisebb és alacsonyabb kategóriájú egységeket nagyobb számban adtak át. Ugyanakkor Nyíregyháza, Miskolc és Szeged esetében sem volt kiemelkedő a szállodai kapacitások

¹⁹ A látogatók számát jelző vendégéjszakák alapján.

bővítése. Pécs 2012-ig gyarapodott a legtöbb új szállodai szobával, ami a 2010-es Európa Kulturális Fővárosa rendezvénysorozatának volt köszönhető, utána öt évig gyakorlatilag ezen a szinten maradt a kapacitás, nem volt további bővítés.

A nyolc városban az *átlagos tartózkodási idő* 1,9 és 2,4 éjszaka között mozog, ami rövid tartózkodást jelent, ebben Pécs adja a legkisebb értéket, míg Debrecen éri el az országos átlagot. Jelzi a tartózkodási idő, hogy a nagyvárosi turizmus nem játszik meghatározó szerepet a hazai idegenforgalomban, a minimális tartózkodási idő inkább az *esemény- és üzleti, gazdasági turizmushoz* kapcsolódik, s nem lehet egyik nagyvárosnál sem kimutatni a hosszabb, tartósabb jelenlétet, hosszabb időtöltést.

Hasznos mérőszám szakmai körökben a *turizmusintenzitás*, amely a nagyvárosok lakosságára (1000 lakos) jutó vendégéjszakák számában határozható meg. Alkalmos az összehasonlításra, de egyben a kapacitások nagyságának illusztrációjára is képes. Nos, ezen paraméterek alapján Győr kiemelkedik, ami egyértelműen jelzi az üzleti, gazdasági turizmus magas arányát, ezután Szeged és Miskolc következik. Érdekes, hogy a Budapest árnyékában lévő két nagyváros (Kecskemét és Székesfehérvár) alacsony értékekkel rendelkezik, azaz esetükben a turisztikai érték a tartózkodások alapján nem tekinthető érdemlegesnek.



13. ábra

A turizmusintenzitás változása a nagyvárosokban (2008–2016, vendégéjszakák/1000 lakos)

Forrás: ALBERT TÓTH 2018

A turizmus intenzitásának *időbeli változása* (2008–2016) kiválóan tükrözi az egyes nagyvárosok helyzetének, ezen belül a *szálláshelyek igénybevétele változásának trendjét* (13. ábra). Ennek alapján Győr ugrik ki ismét a nagyvárosok közül, a város növelni tudta befogadókapacitását, amit a jelentős nagyvállalati fejlesztésekre (Audi) vezethetünk vissza,

majd e termelőbázisok megnövekedett gazdasági potenciáljai miatt a vonzás intenzitása emelkedett. Mindezt igazolja, hogy azokra a kiugró évekre (2011–2013) tehető az intenzitásmutatók, amikor a járműgyártás (Audi) nagy volumenű fejlesztése (beruházása) megvalósult, majd a folyamat lelassult. 2016-ban indult újabb – az előzővel nem ugyanolyan mértékű – járműipari gyár bővítés, amely ismét lendületet adott az turizmus-intenzitás egyenletes emelkedésének. Ellenpéldaként mutathatjuk be Kecskemétet, ahol szintén működik nemzetközi járműipari nagyvállalat, de a turizmus intenzitása csak 2016-ban érte el a 2011-es kimagasló évet, amikor ezen termelési bázis beruházása lényegében befejeződött.

Debrecen kiemelkedő szállodai szobaszám-kapacitásának növekedése mellett (idegenforgalmi adó 2013: 67 millió Ft, 2017: 135 millió Ft) Szegeden töltötték el a legtöbb éjszakát a vendégek (véltetően a Szegedi Szabadtéri Játékok következtében), itt fizették egyben a legtöbb idegenforgalmi adót (2013: 111 millió Ft, 2017: 182 millió Ft). Győrben realizálták a legmagasabb szállásdíjbevételeket, s szinte megduplázódott az idegenforgalmi adó (2013: 86 millió Ft, 2017: 157 millió Ft). Miskolcon a legjobbak a bevételtermelő képességre utaló szállodai mutatószámok, egyben itt is növekedett az idegenforgalmi adó a legintenzívebben (2013: 98 millió Ft, 2017: 182 millió Ft).

3.6. Gazdaság a városgazdaságban

A fejezetben a városi gazdaságok önkormányzatok számára teljesített befizetéseit tekintjük át. Ennek az elemzésnek több értelmezési dimenziója lehet. Egyrészt közvetve a helyi adózásra vonatkozó adatok változása (növekedése) utal a helyben lévő gazdasági bázis *termelési potenciáljára*, hiszen az adók számításának alapja az anyagmentes termelés meghatározott százaléka, vagy az építmények nagysága, alapterülete, harmadikként pedig az oda látogató vendégek után befizetett adók. A helyi adóbevételek tehát szoros kapcsolatban vannak a helyi gazdasággal, annak termelési és jövedelmi potenciáljával. Másrészt érdekes ezen *bevételek szerkezetének* elemzése is, hiszen a helyi iparüzési adó egy bizonyos árbevétel szint felett fizetendő,²⁰ és érinti a vállalkozások teljes szféráját, legyenek azok a társas vagy egyéni vállalkozások, így a helyi gazdaság aktorairól árnyaltabb képet nyerhetünk. Harmadrészt pedig magának az adóbevételnek a szerkezete is eligazító, hiszen az említett három legfontosabb, a vállalkozásokra kivethető *helyi adótípus* (iparüzési, vagyoni és idegenforgalmi adó) összetétele fontos információt nyújt a gazdaság jellegéről, egyes elemeinek időbeli változásáról.

²⁰ Eltérő ennek mértéke, de nagyságrendben a 2-3 millió Ft alattiak mentesülnek a helyi iparüzési adó megfizetésének kötelezettsége alól. A HIPA mértéke a tiszta bevételek maximálisan 2%-a lehet, ebben is tapasztalunk eltéréseket, de az ingadozás nem jelentős.

11. táblázat
Helyi adóbevételek a nagyvárosokban (2013, 2017; millió Ft)

	Év	Adóbevétel	Iparüzési adóbevétel	Aránya az összesből (%)	Vagyoni típusú adóbevétel	Idegenforgalmi adóbevétel
Debrecen	2013	12 630	9 967	79,7	2 464	67
	2017	15 164	12 165	82	2 532	135
Győr	2013	17 489	14 376	84,6	2 527	86
	2017	27 105	23 071	86,8	3 347	157
Kecskemét	2013	8 501	6 810	84,6	1 209	28
	2017	10 939	9 026	86	1 399	72
Miskolc	2013	11 066	7 216	68,6	3 206	98
	2017	14 440	13 904	70,7	3 910	169
Nyíregyháza	2013	8 109	5 620	73,4	1 995	42
	2017	10 995	7 729	73,5	2 730	63
Pécs	2013	10 221	6 015	62,9	3 537	65
	2017	11 262	7 369	68,3	3 325	91
Szeged	2013	10 564	7 361	73,4	2 557	111
	2017	13 262	9 120	71,6	3 432	182
Székesfehérvár	2013	12 255	10 479	88,5	1 327	33
	2017	19 178	16 843	87,8	1 820	66
Összesen	2013	89 575	65 094	72,6	20 225	560
Összesen	2017	103 167	82 384	79,8	20 675	869

Forrás: SZABÓ István adatközlése nyomán a szerző saját szerkesztése

Általános irány, hogy a két időpont között (2013 és 2017, 11. táblázat) az *adóbevételek nőtték* (34,7%-kal), azaz a helyi gazdaságok teljesítménye emelkedett 2013 óta. Lényegében a helyi iparüzési adó (HIPA) hozta az *adónövekedést* (átlagosan 46,3%-os növekedés 2013-ról 2017-re), bár ennek aránya a helyiadó-bevételekből nagy ingadozásokat mutat városonként: a legalacsonyabb Pécssett volt (65,4%), a legmagasabb arányt (96,3%) Miskolcon érte el 2017-ben, de összegben kifejezve Győrben volt a legtöbb, 23 Mrd Ft. Ha a HIPA-val mérjük a *városok gazdaságának növekedését*, akkor hatalmas különbségeket regisztrálhatunk; ezek a következők a két időpont között: Debrecen 22,1%, Győr 60,5%, Kecskemét 32,5%, Miskolc 92,7%, Nyíregyháza 37,5%, Pécs 22,5%, Szeged 23,9%, Székesfehérvár 60,7%. Az átlagos növekedés 46,3%, ami négy évre elosztva évenként 10,0%-os emelkedést jelent, ez lényegesen meghaladja az ország GDP-növekedési ütemét a 2013–2017 időszakban, bár ezek az adatok csak *becslő jellegűek*, így csak sejtethetik a nagyvárosi gazdaságok teljesítményét. A másik két fő helyi adónem *nem köthető a városi gazdaságok teljesítményéhez*, mivel az egyik a vagyoni állapothoz (ingatlan), a másik az idegenforgalmi teljesítményhez, pontosabban a vendégéjszakák számához kötődik. Az előbbi esetben az elmozdulás a két időpont között kisebb (19,5%), az utóbbinál viszont látványos (76,4%), ami jelzi, hogy egyértelmű fejlődés figyelhető meg a nagyvárosok idegenforgalmában, mint azt korábbi fejezetünkben már jeleztük.

12. táblázat

A nagyvárosok helyiadó-bevételének néhány jellemzője (2016, 2017)

Város	Egy lakosra jutó önkormányzati adóbevétele (ezer Ft, 2017)	HIPA-bevétel (Mrd, 2016)	A három legnagyobb HIPA-adózó befizetése (Mrd, 2016)	A három legnagyobb adózó aránya az összes HIPA-befizetésből (% , 2016)
Debrecen	73,9	12,14	1,99	16,4
Győr	199,1	21,92	11,71	55,0
Kecskemét	93,8	8,70	2,11	24,2
Miskolc	81,8	9,22	2,04	22,1
Nyíregyháza	87,7	7,06	1,27	17,9
Pécs	68,6	6,87	0,64	9,3
Szeged	78,1	8,85	0,51	5,7
Székesfehérvár	174,5	15,23	5,34	35,1

Forrás: SzABÓ István adatközlése nyomán saját szerkesztés

A 12. táblázat még közelebb visz bennünket a nagyvárosok gazdasága jellegének megítéléséhez. Hiszen arról kapunk adatokat, hogy a *HIPA-n belül milyen arányt képvisel a három legnagyobb adózó*, azaz mennyire koncentrált a helyi gazdaságok teljesítménye a domináns, pontosabban bázisvállalatokra. Nos, ez alapján Győr emelkedik ki a legnagyobb koncentrációval, hiszen a három legnagyobb befizető 55,0%-kal járul hozzá ezen adónemhez, a következő Székesfehérvár (35,1%), Kecskemét (24,2%), Miskolc (22,1%), Nyíregyháza (17,9%), Debrecen (16,4%) és Pécs (9,3%), majd a sereghajtó Szeged (5,7%). Elgondolkodtató az adatsor, hiszen egyrészt jelzi a *nagyvárosok önkormányzatainak függését* a néhány, döntően külföldi érdekelttségű nagyvállalattól, s mindez igencsak tükrözi a gazdaság szerkezetét, annak koncentrált jellegét, másrészt a sereghajtóknál azt mutatja, hogy a bázisnak tekinthető vállalkozások teljesítménye maga is mérsékelt, így a városi rendszerekre a befolyásuk nem szignifikáns.

3.7. Kiemelt fejlesztések (2014–)

A megyei jogú városok 2014 folyamán elkészítették *integrált településfejlesztési stratégiájukat (ITS)*, amelyet a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet szabályoz. A stratégiák tartalmi követelményei adottak voltak: a középtávú fejlesztési célok meghatározása, a megvalósítás szükséges beavatkozásai, az antiszegregációs program kidolgozása, a stratégia külső és belső összefüggéseinek rendszerezése, továbbá a megvalósítás eszközeinek és azok nyomon követésének regisztrálása.

A nagyvárosok fejlesztési *irányelveiben lényeges különbségek* nem voltak tapasztalhatóak. A tervezési irányelvek által generált, valamint az európai uniós trendeket követni képes fejlesztések meghatározása – mint általános alapelv – egységesnek tekinthető, ám a megvalósításban, a súlypontok megválasztásában lényeges különbségeket tapasztaltunk. A nagyvárosokban a gazdaság fejlesztése prioritást élvez, a foglalkoztatás növelése, a humán erőforrások (munkaerő) fokozott támogatása, kezelése kiemelt, s egyben ezeknek a városi folyamatokra gyakorolt hatásai egyértelműen kimutathatók.

A *fejlesztési súlypontokban* viszont eltérések tapasztalhatók. Azok a városok, amelyek gyorsabb fejlődési pályán vannak (például Székesfehérvár, Győr) erősebben fókuszálnak a *gazdaság minőségi tényezőinek* fejlesztésére, így a vállalkozói környezet javítására, a gazdasági egységek belső kooperációjának támogatására, a szakemberállomány folyamatos megújítására, azok intézményi és szervezeti rendszereinek fejlesztésére. Egyben a városfejlesztési irányokban is megjelennek a *városi miliő* minőségi kritériumai kiemelt alakításának szükségessége, a városi terek megújítása, a szociális rendszerek fejlesztése, a területhasználat igényesebb szabályozása, vagy éppen a városfejlesztés új trendjeinek érvényesítése (például integrált közlekedési rendszerek, területalakítás, város és térsége kapcsolatainak javítása, új szolgáltatások megjelenítése). Megjelenik a *regionális szervezőfunkciók* határozottabb alakításának igénye, azok speciális, adott városhoz igazítható értelmezése; a kedvező ipari helyzetből következő *szervezőszerepek* alakításának szükséglete, az új típusú integrálás a hazai városhálózatba (például *csapágyváros*, regionális helyzet alakításának következményei, versenytársakkal való együttműködés). A fejlesztésekben nagyobb hangsúlyt kapnak ezen városok esetében az *új gazdaság* elemei, így a szolgáltatások körének bővítése, a felsőoktatás, majd a kutatás–fejlesztés szervezettebb megjelenítése, a helyi adottságok jobb érvényesítése, a városi, építészeti, történelmi értékek alaposabb kijárlása, a város és térsége együttes fejlesztése vagy éppen a városmarketing eszközeinek tudatosabb alkalmazása.

A *feltörekvő és/vagy megújító* nagyvárosok csoportja is felismerhető a fejlesztési koncepciók alapján. Azért sajátos ez a csoport, mert több tradicionális, jelentős adottságokkal rendelkező nagyvárost foglal magába (Szeged, Miskolc, Debrecen), és egy feltörekvő, az autópári centrumokhoz már erősen kapcsolódó, de szerepköreiben átalakuló új nagyvárost (Kecskemét).

A *szegedi modell* sajátos, hiszen nagy múltra visszatekintő, népességében nagyszámú, funkcióiban gazdag, intézményi bázisaiban regionális, sőt határon átnyúló, interregionális szerepeket felsorakoztató központról van szó. Ezen centrum véleményünk szerint csak részben volt képes kihasználni azokat az adottságait, amelyeket az elmúlt száz évben megteremtett, vagy megteremtődött körülötte. Hiszen jelentős felsőoktatási, kutatási-fejlesztési bázisai vannak, amelyek nemzetközi rangúak, ezekre viszont kevésbé épül a gazdaság, csak lassan, mondhatni vontatottan szivárog át a tudás a termelő szférába, ott érzékelhető eredményekről nem tudtak hírt adni. A hagyományos regionális szerepek megvannak, azok folyamatos fejlődése kimutatható, de nem egy látványos irány mellett. A városi tér jellege igényes és jól tagolt, az adottságok ezekben is kiválóak, a humán erőforrások kínálata sokszínű, de inkább egy zártabb, szakmai relációban érvényesül, mint egy közösségi, fogyasztói térben. A *nagy csoda* bekövetkezett, hiszen egy európai jelentőségű kutatási központ (ELI Európai Lézerkutató Központ)²¹ kiépítését nyerte el a város (2013, részleges átadás 2019 elején), annak szellemi körei – amelyek részben új funkciók megjelenítését segíthetik elő – új gazdasági aktivitásokat

²¹ Az ELI-lézerinfrastruktúra olyan kutatási eszköztárat teremt nemzetközi felhasználók számára, amely páratlan nemcsak a régióban, de a világban is, biztosítva ezzel az ország innovációs versenyképességét. Az ELI partnerhálózatával és az együttműködő felsőoktatási intézményekkel karöltve járul hozzá Magyarországi munkaerőpiacának és tudásalapú társadalmának megerősítéséhez.

A 240 millió euró tervezett költségvetésű ELI-ALPS-beruházás elsődleges célja, hogy egy olyan, optikai lézereken alapuló egyedülálló kutatóintézetet hozzon létre, amely alap- és ipari kutatások számára a lehető legnagyobb ismétlési frekvenciával biztosít a lehető legrövidebb, akár attosekundumos (10⁻¹⁸ s) időtartamú fényimpulzusokat a terahertztől a röntgensugárzásig terjedő széles spektrális tartományban.

inspirálhatnak, s egyben a nemzetközi beágyazottság lehetőségét is tovább erősítik. Érdekes analógia, hogy ilyen *kívülről jövő* fejlesztés már volt a városban, az 1970-es években (MTA Szegedi Biológiai Központ); hatásainak kiértékeléséről tanulmánykötetünk Szegeddel foglalkozó fejezetében olvashatunk. Szükséges lenne ezen *sokkstratégia* mellett egy *hagyományos fejlesztési modellt* is alkalmazni, amely alapvetően a beruházások ösztönzésére, a gazdasági szerkezet fokozatos átalakítására, a humán erőforrások diverzifikáltabb kiépítésére (műszaki felsőoktatás, szakemberek), a városi szolgáltatások megújítására (bár erre vannak példák) irányulna, egyben a városi terek funkcióinak további szélesítését (noha ezt is tapasztaltuk egyes városrészek tudatos alakításában, új akcióterületek kijelölésében) eredményezné. Az is kérdéses egyelőre, hogy miként képes Szeged az interregionális kapcsolatait, pontosabban helyzetét javítani az öt körülvevő sokpólusú (nagy)várostérben (Szabadka, Arad, Temesvár, Újvidék, Kecskemét, Békéscsaba), hogyan tudja régi szerepköreit szélesíteni, újakat generálni, az együttműködés irányainak megjelölésében akár szerepet játszani, akár hatékony alakításában részt venni.

A megújuló kategóriában helyezhetjük el *Miskolcot* is. A város ipari karakterét mára teljesen új alapokra helyezte (járműipari multik), funkcióit egyértelműen gazdagította (például kulturális rendezvények, országos, nemzetközi fesztiválok, az egyetem sokszínűbbé válása), gazdasági növekedése az utóbbi időben kimagasló (lásd a korábbi HIPA-adatokat: 93%-os növekedés 4 év alatt, ami messze a legmagasabb a vizsgált városok között). A városfejlődés legnagyobb kockázata a drasztikus népességfogyás (30 év alatt 50 ezer fő), a városi társadalomban, illetve a környék, a térség társadalmában még mindig jelentős a leszakadó, deprivált helyzetű csoportok aránya.

A *feltörekvő modellt* Kecskemét képviseli, hiszen egy sikeres autóipari nagyberuházás telephelye (2008–2012), amely európai dimenzióban is kiemelkedik, nem beszélve annak nemzetgazdasági hatásairól. Felismerhetők természetesen analógiák a győri járműipari körzet és a kibontakozó kecskeméti fejlesztés között. Érzékelhető a fejlesztés és integráció első szakasza.²² Egyben azok az *illúziók* is, amelyek szükségszerűen kísérik ezeket a folyamatokat (jelentős jövedelmek, gyors beszállítói betelepülések, igény a foglalkoztatásra, képzési rendszerek átalakítása, kutatás-fejlesztés, városi társadalomba való gyors integráció, hírnévből fakadó előnyök stb.). A fejlesztési tervekből kiolvasható, hogy a város tradicionális értékeinek megóvását is célul tűzik ki, ami helyes és ígéretes irány. Azok az élelmiszertermelési hagyományok, amelyek Kecskeméten vannak, egy felértékelődő fogyasztói relációban hasznosak lehetnek, sőt lehetőséget kínálnak a diverzifikált szerkezet alakítására. Igényes és tanulságos a kecskeméti fejlesztésben a környezetorientált gondolkodás, a nagy kiterjedésű városi tér értékmegóvása. A regionális szerepkörök plasztikusabb megjelenése ugyanakkor hiányzik, hiszen a város regionális helyzete éppen az ipari potenciál látványos megerősödésével sokat változott, amibe a Budapest–Kecskemét reláció újragondolása éppen úgy beletartozhat, mint a Szeged–Kecskemét vagy éppen a Kecskemét–Szolnok viszonylatoké.

²² Kutatásaink alapján ezek a gyártelepítés indítása, a telepítési folyamat, a kiépülés utáni gyárszervezés, a termelészervezés zártsága, majd fokozatos nyitás a település és a térség felé, a beépülési folyamatok megindulása, majd integráció 1. (beszállítók megjelenése, terjedése), integráció 2. (képzés, intézményi kapcsolatok, kutatás-fejlesztés, beszállítók által motivált fejlesztések), *gyárfőbia*, telítődés, megújítás, leépülés (FEKETE–RECHNITZER 2019).

A *leszakadók/helyüket keresők* a mintánk alapján azok a nagyvárosok (Pécs, Nyíregyháza), amelyek a rendszerváltozásig jelentős ipari potenciállal rendelkeztek, erősen specializálva, majd azok gyors leépülése után nem voltak képesek új szerkezeteket kiépíteni, vagy tartósan megújulni. Ez részben a fekvésük miatt, a várospolitikai változások következtében történt, erőforrásaik nem kellő felismerésének és hasznosításának, valamint lobbijük változásának lett a következménye. Miközben jelentős szellemi erőforrásokat koncentrálnak, a városi terek értékes elemeket tartalmaznak, nagytérségükben egyedüli regionális központként működnek, így megtalálhatók mindazon intézmények, amelyek ezen funkciókat tartósan megtestesítik (egyetem, kutatás-fejlesztés, fogyasztási terek, közszolgáltatási szerepek, imázs, ipari barnaterületek). A fejlesztési koncepciók azt jelzik, hogy a fejlesztési irányok erősen *konzervatívak*, a hagyományos iparszerkezet megújítására fókuszálnak, annak egy-egy nagy beruházással történő „megdobása” szemléletére épülnek. Nem érzékeltünk olyan tendenciákat, amelyek a belső erőforrások tudatosabb feltárására, az azokban rejlő lehetőségek mélyebb elemzésére, majd e lehetőségek fejlesztésére épülnének. Jelzéseket találtunk erre, azonban a hangsúlyokat inkább a *sikeres példák másolásában*, az azok eredményeit kiváltó telepítési modellek keresésében jelenítik meg a tervezők. Érthető, hogy a foglalkoztatási feszültségeket, a jelentkező egyre látványosabb társadalmi gondokat, az egyes városrészek szegregálódásából és leépüléséből következő anomáliákat gyorsan és látványosan akarják kezelni a fejlesztési javaslatok. Ugyanakkor erre *nincs gyors recept*, nincs gyors megoldás, nem lehet reménykedni az *ejtőernyős* modellben, abban, hogy egy-egy nagyberuházás majd mindent megold. A türelmes, helyi kis lépések jelenthetik a megoldást; persze egy-egy jelentősebb állami akcióval (infrastruktúra, létesítmények építése, bár erre mindkét városban volt több példa is) teret lehet nyerni, de csak – mint láttuk – időlegesen. Érdekes sajátossága mindkét városnak, hogy helyben rendelkezésre állnak olyan nemzetközi tapasztalattal rendelkező tervezők, elemzők, kutatók, akik a nagyvárosfejlődés gondjait-bajait jól ismerik, de nem lehetnek próféták a saját városukban, így aztán tudásuk és üzeneteik írott malasztok maradnak.

Nyíregyháza viszont sajátos helyzetet foglal el a nagyvárosi hálózatban. Rendkívül elmaradott és súlyosan leszakadó környezetéhez képest meglepően jól teljesített a rendszerváltás utáni 10-20 évben (megújuló városépítéssel, kereskedelmi-banki funkciók erőteljes kiépítése a határmentiségre is alapozva, magas helyi vállalkozási aktivitás, egy-két jelentős ipari befektető: Michelin; Flextronics, majd helyette LEGO, Electrolux). Ennek ellenére, különösen az utóbbi évtizedben, igazából a *helyét keresi, lendülete mérséklődött*, különösen a szomszéd nagyvárosokhoz, Miskolchoz és Debrecenhez képest érezhetően lassabban fejlődik. Például a felsőoktatási hallgatói létszámának több mint 2/3-át elveszítette egy évtized alatt, hagyományos képzéseinek többsége épp csak vegetál, országosan érzékelhető kulturális karaktert nem alakított ki. Ugyanakkor továbbra is egy népes megye belső, versenyhátrány nélküli funkcionális központja.

Örömmel konstatáltuk, hogy a *kutatás-fejlesztés és az innovációs folyamatok* alakítása a fejlesztési koncepciók szinte mindegyikében megtalálható, sőt azok hangsúlyozott támogatást élveznek. A felsőoktatás, a kutatás és a városok kapcsolatának lassú, de érzékelhető átértékelését regisztrálhatjuk, ami kihat a városok gazdasági potenciáljának szélesebb körére is (például lakáspiac, szolgáltatások, városi környezet).

A *szellemi erőforrások* a városfejlesztés további súlypontjai. Egyértelmű felismerést nyert, hogy a gazdasági aktivitás csak a megfelelő minőségű szakemberállományra épülve

valósítható meg, így annak vertikális intézményi kereteit (felsőoktatás, középfokú oktatás, szakképzés, alapképzés) a koncepciók tágítani kívánják, de a horizontális rendszerek formálását (képzési formák és tartalmak, módok, intézmények) sem hanyagolják el.

Hasznos és előremutató felismerésnek tartjuk, hogy a városi terek alakításában megjelenik a *minőségi szemlélet*. Változó hangsúlyokkal ugyan, de kimutatható azon európai trend, hogy a minőségi, sokszínű városi tér erős inspirációt jelent mind a gazdaság, mind a fogyasztás, mind az életminőség vonatkozásában. Ez megjelenik az akcióterületek megújítási irányjaiban, a helyi értékek fokozottabb megvédésében, azok integrálásában a fejlesztésekbe, az új városi szerepek kialakításában, a területhasználati módok formálásában vagy éppen a város funkcionális térségének kiépítésében (például közlekedési kapcsolatok korszerűsítése, szolgáltatói együttműködések).

A *nagyvárosok és térségeik kapcsolata* egyre határozottabb, megjelenik a koncepciókban. A nagyvárosok térségei iránti felelőssége határozottan kitapintható, ami a kapcsolatok gyakoriságának javításában, a közszolgáltatások térbeli kiterjesztésében érzékelhető, vagy éppen a közös fejlesztési irányok kialakításában. Sajnos a hazai rendszerek még tele vannak *ellenérdekeltségekkel* (például a helyi adók, párhuzamos fejlesztések, politikai szerepek különbözőségei) abban a tekintetben, hogy funkcionális városrégiók alakuljanak ki, de a trendeket nem lehet megtörni, csak lassítani, ami viszont egyre nagyobb forrás- és aktivitásvesztést eredményezhet.

3.8. Összefoglalás helyett

A nagyvárosok a magyar gazdaság meghatározó centrumai is. A jelentős értéktermelő ágazatok és azok vállalatai igen jelentős részben ezekbe a központokba települtek, s nem mindegy, hogy milyen gazdasági környezetben működnek, vagy éppen milyen feltételek befolyásolják fejlesztéseiket. A *nemzetközi nagyvállalatok* a nagyvárosi gazdaságok *báziságazatait* alkotják. Ahol nem tudtak megtelepülni, ott a gazdasági potenciál mérsékelt, mert ezek helyettesítését a magyar vállalkozások nem tudták megvalósítani. A zömmel termelő jellegű (ipari) bázisszektorokhoz képest egyenletesebb a *szolgáltató szektor* szervezeteinek jelenléte, ez következik a nagyobb népességszámból, a szektor térségi ellátási szervezési elveiből. Felismerhető, hogy megjelentek az *újjgazdaság* szereplői is a nagyvárosokban, azonban ezek valós befolyására, a lokális gazdaságok alakításában elfoglalt helyzetére még egyértelmű elemzésekkel nem rendelkezünk.

A nagyvárosok önkormányzata a *helyiadó-bevételek* révén erősen kitett a lokális gazdaságnak, az onnan származó bevételek 2013 óta dinamikusan növekednek – ami jelzi a nagyvárosi gazdaságok teljesítményének kedvező elmozdulását –, a teljesítmény ösztönzésére azonban csak egy-egy esetben találtunk érdemleges befolyást, az általános szemlélet a bevételek maximalizálása.

A nagyvárosi gazdaságok fejlesztése a vállalati autonómiába tartozik, azaz a piaci logika alapján történik meg a vállalkozások jövőjének meghatározása és az ahhoz kapcsolódó beruházások kijelölése (RECHNITZER 2018). A helyi kormányzatok rendelkeznek ugyanakkor a gazdaságot is segítő vagy ösztönző távlati orientációs irányokkal vagy ezeket kifejező fejlesztésekkel. Ezekben ma még inkább az *uniformizált* (modern területi/várospolitikai) beavatkozások (szellemi erőforrások, foglalkoztatás, innováció, kutatás-fejlesztés, ipari

terület biztosítása stb.) a jellemzők, minimális esetben találkoztunk csupán határozottan egyedi, csak az adott nagyvárosra jellemző, annak valós adottságait a gazdaság világára lefordító jövőbeli beavatkozási elképzelésekkel. A kormányzat kiemelten kíván foglalkozni a nagyvárosok (megyei jogú városok) fejlesztésével, ám ebben a programban nem a gazdaság nyert prioritást, hanem a közlekedéshálózat alakítása, jobb esetben az újjgazdasághoz köthető létesítmények kiépítése.

A nagyvárosokban található gazdasági szereplők a *nemzetgazdaság gerincét* alkotják, így nemcsak a folyamatos fejlesztésük, hanem alapos kutatásuk is szükséges, hogy a belső összefüggéseik feltárásával a fejlesztési irányok országos és lokális szintű kijelölését könnyen segíteni tudjuk.

Vákát oldal

4. Kormányzási modellek

Fekete Dávid

4.1. Bevezetés

A regionális tudományok művelői már régóta tudják, hogy a városok nem statikus, határok közé szorított pontok a térben, hanem *hálózatokba* szerveződő, fontos alkotóelemekből álló, élő organizmusok. Éppen ezért az elmúlt évtizedekben a városok vizsgálata előtérbe került a tudományterületen belül. Ennek okaként egyrészt a városok gazdasági potenciáljának erősödését, másrészt pedig a népességgkoncentrációban betöltött szerepüket szokás megemlíteni. Az elmúlt évtizedek folyamatai *két irányban* hatottak az európai nagyvárosok kormányzásával kapcsolatban: egyrészt *a kormányzásban közreműködő szereplők köre jelentősen kibővült*: már nemcsak a városi önkormányzat alakítja a város fejlesztését, hanem a folyamatokba aktívan bevonja a városban és térségében működő intézményeket, civil szervezeteket, gazdasági szereplőket. Másrészt pedig a városok már rég nemcsak a közigazgatási határaikon belül fejtenek ki hatásokat, sokkal inkább *együtt élnek környezetükkel, vonzáskörzetükre kihatással vannak, s ez a vonzáskörzet nem egyszer országhatárokon is átível*.

Jelen tanulmány célja, hogy nyolc magyarországi nagyváros kormányzási tevékenységét vizsgálja a fentebb bemutatott két általánosnak tekinthető trend viszonylatában, bemutassa, értékelje és rendszerezze a magyar nagyvárosok kormányzásának jellemzőit.

13. táblázat

Az egyes településtípusok népességszám alapján

	ENSZ Demográfiai Évkönyv	Magyarország
Metropolisz	1 millió lakos fölött	1 millió lakos fölött
Nagyváros	500 ezer és 1 millió lakos között	100 ezer és 1 millió lakos között
Középváros	100 ezer és 500 ezer lakos között	20 ezer és 100 ezer lakos között
Kisváros	20 ezer és 100 ezer lakos között	5 ezer és 200 ezer lakos között
Község		5 ezer lakos alatt

Forrás: TÉRPORT 2018 alapján a szerző saját szerkesztése

A regionális tudományok hazai művelői rendre szembesülnek *a magyar településhálózat aránytalanságaival*, azzal a szembetűnő helyzettel, hogy óriási szakadék tátong a főváros és a népességszámban Budapestet követő Debrecen között (a főváros lakossága közel tízszerese a második helyezett városénak). Mivel az első világháború után a magyar városshálózat fontos és fajsúlyos alkotóelemeinek nagy része a trianoni határokon kívül rekedt,

továbbá az 1950-es években megvalósult a *Nagy-Budapest-koncepció*, a 20. század második felére ez az aránytalanság állandósult. A 13. táblázatban összehasonlítottam az egyes településtípusokat népességszám szerint, az *ENSZ Demográfiai Évkönyve (United Nations Demographic Yearbook 2016)*, továbbá a magyarországi gyakorlat alapján.

Látható, hogy a nemzetközi értelmezés szerint hazánk egy metropolisszal rendelkezik, nagyvárosi kategóriába eső települése ugyanakkor nincs. Hazai viszonylatban viszont a nagyvárosi kategóriába soroljuk a 100 ezer és 1 millió fő közötti lakosságú városokat. Ennek oka, hogy bizonyos regionális központi feladatokat ezek a városok látnak el hazánkban, többen közülük jelentős agglomerációval, vonzáskörzettel rendelkeznek, és a magyar városhálózat jelentős elemeinek számítanak (RECHNITZER 2019). A tanulmányban azonos szempontok szerint elemzett nyolc, 100 ezer fő feletti nagyváros: Győr, Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc, Székesfehérvár, Kecskemét és Nyíregyháza.

A tanulmány *célja*, hogy bemutassa a magyar nagyvárosok kormányzásának magyarországi és európai szintű feltételrendszereit, a városok által használható eszköztárat, a külső-belső meghatározottságokat (például jogszabályi környezet). Ezt követően a vizsgált városok azonos szempontok alapján történő elemzése következik, amely szempontok a nagyvárosi kormányzás hazai struktúrái különféle alkalmazásainak vizsgálatára irányulnak. A tanulmány elsősorban az irodalomelemzés, dokumentumelemzés módszereinek felhasználásával készült, ami egy későbbi kutatás keretében tovább bővíthető mélyinterjúk, kérdőíves felmérések és fókuszcsoporthozos beszélgetések módszereivel annak érdekében, hogy a nagyvárosi kormányzási folyamatokban érintett szereplők véleménye, attitűdjei is gazdagítsák a kutatási eredményeket.²³

4.2. Feltételrendszerek az európai és a hazai térben

Az *Európai Unió regionális politikájában* a városi dimenzió már régóta jelen van, jelentősége pedig folyamatosan növekszik (HORVÁTH 2011). A 14. táblázat a legfontosabb európai uniós városfejlesztéssel (is) foglalkozó dokumentumok fogalomhasználatát összegzi. Jól látható, hogy már az 1990-es évek óta jelen volt a város és térsége összekapcsolásának, közös kezelésének szándéka, a várostérség egy fejlesztési területként való értelmezése. A 2000-es évektől aztán a funkcionalitás került a középpontba, vagyis a városi funkciók kisugárzásának, kiterjedésének térbelisége.

Az integrált fenntartható városfejlesztés koncepcióját a 2007-es *Lipcsei Charta a fenntartható európai városokról* (a továbbiakban: Lipcsei Charta) fogalmazta meg, s ezen dokumentum egyik leglényegesebb megállapítása, hogy a városfejlesztés során az érintettek lehető legszélesebb körű bevonására is törekedni kell. Az ilyen jellegű bevonások a későbbi kormányzási mechanizmusok előszobájaként is tekinthetők. A 2016-os *Establishing the Urban Agenda for the EU – Pact of Amsterdam* (a továbbiakban: amszterdami egyezmény) hozta létre az Európai Unió legfrissebb városi kezdeményezését, az Európai Unió városi agendáját (*Urban Agenda for the EU*). A városi dimenzió európai uniós szakpolitikákba

²³ Az elmúlt időszakban zajlott kutatásban ehhez hasonlóan sokrétű, nemzetközi kutatásokban is gyakran alkalmazott módszerek (PÁLNÉ KOVÁCS 2016b) felhasználásával tárták fel a hazai decentralizációs folyamatokat, értékelték a hazai önkormányzatiság helyzetét a rendszerváltozást követő időszakban.

történő beépítésén túl az agenda feladatának tartja, hogy foglalkozzon a nagyvárosi kormányzással is. A dokumentum értelmében a városfejlesztési folyamatokba az érintettek minél szélesebb körét szükséges bevonni, különösen fontos ez a kis- és közepes méretű várostérségekben.²⁴ (*Urban development* 2018)

14. táblázat

Az EU-s dokumentumok fogalomhasználatának alakulása

EU-s dokumentum	Évszám	Fogalomhasználat
Aalborgi Charta	1994	városi körzet
ESDP	1999	nagyvárosi régió
Lille-i cselekvési program	2000	városi agglomeráció, városi és szomszédos térség
Rotterdam Urban Acquis	2004	városhálózati funkcionális együttműködés
Bristol-i megállapodás	2005	városok határaikon átnyúló hatása
Lipcei Charta	2007	integrált városfejlesztés a városregió-szintű koordinációval
EU területi agendája	2007	városregiók kiegyensúlyozott policentrikus városrendszere
Marseille-i nyilatkozat	2008	funkcionális várostérség
Toledo-i nyilatkozat	2010	nagyvárosi régió, város-vidék partnerség
EU területi agendája 2020	2011	funkcionális várostérségek integrált kormányzása és tervezése
Rigai nyilatkozat	2015	funkcionális várostérség, nagyvárosi régió
Amszterdami egyezmény	2016	várostérség és városregió

Forrás: FEKETE (2017c) kibővítésével a szerző saját szerkesztése

A városi agenda mellett a 2014–2020-as fejlesztési ciklusban az EU több új eszközt is bevezetett a városok, várostérségek fejlesztését, kormányzását támogatóként. Az integrált fenntartható városfejlesztés gyakorlati alkalmazása (az egy tagországnak jutó ERFA-források²⁵ legalább 5%-át ezen elv mentén kell felhasználni), a közösség által vezérelt helyi fejlesztések (*community-led local development*, röviden CLLD) eszközeinek bevezetése, a városi tapasztalatcserét segítő programok (URBACT európai területi együttműködési programok, Városfejlesztési Hálózat, Nemzetközi Városi Együttműködés) mind-mind ebben az irányban hatnak. Az európai városok 2016-os állapotfelmérése (*The State of European Cities 2016. Cities Leading the Way to a Better Future* 2016) fontos megállapításokat tesz az európai városok kormányzásával kapcsolatban. Rögzíti, hogy a várostérségi kormányzás nehézségét gyakran a megfelelő szervezet kialakításának mikéntje jelenti, hiszen a laza szerveződésű együttműködések gyakran erőforrás-hiányosak, és nem képesek reagálni a napi problémákra, míg a közvetlenül választott nagyvárosi irányító testületekben a helyi önkormányzatok esetenként konkurenciát látnak, így közvetlen legitimitációjuk dacára sem tudnak kellő elfogadottságot szerezni maguknak. A dokumentum ezért az önkormányzatok közti hatóságok (*inter-municipal authority*) felállítását javasolja: a jogi személyiséggel rendelkező szerveződés a települések önkéntes csatlakozásán alapul, egy vagy több konkrét témában történő együttműködést irányoz elő (*issue-based*), így nem jelent mindenre kiterjedő

²⁴ A nyolc vizsgált hazai nagyváros mérete alapján tulajdonképpen megfeleltethető a közepes városok kategóriájának.

²⁵ ERFA: Európai Regionális Fejlesztési Alap.

kompetenciáttranszfert. Az ilyen együttműködések gyakran megelőzik a laza szerveződésű nagyvárosi konferenciák, amelyek az önkormányzatok közti bizalomépítés fontos terepei.

Az *állapotfelmérésben* néhány témakörben magyarországi városok értékelése is szerepel. A magyar helyzetet elemezve a jelentés megállapítja, hogy a helyi autonómia kérdésében 1990 után jelentős előrelépések történtek, a 2011-es új önkormányzati törvény ugyanakkor csökkentette a helyhatóságok autonómiájának mértékét. Ezzel együtt kifejezetten pozitívnak értékeli az elemzés azt a magyar gyakorlatot, hogy mind az önkormányzati testületeket, mind pedig a polgármestereket közvetlen módon választják, ami nagyobb legitimitást és függetlenséget eredményez. Szintén pozitív magyar gyakorlatként értékelték, hogy noha európai szinten a metropolisz nagyságú városok alsóbb szintű önkormányzati egységei (kerületek, zónák stb.) általában gyenge kompetenciákkal bírnak, addig a budapesti kerületek kifejezetten erős felhatalmazással rendelkeznek. A magyar önkormányzatok közberuházásokban betöltött szerepét vizsgálva megállapítható, hogy azok az európai középmezőnyben foglalnak helyet. A jelentés megállapította, hogy európai szinten a gazdasági válság következtében általánosságban ugyan csökkent az önkormányzatok szerepe a közberuházásokban, ám számos országban ezzel ellentétes folyamatok játszódtak le, ami főleg az Európai Unió kohéziós politikájának volt köszönhető (ebben nyilvánvalóan a magyar városok is jelentős érintettséggel rendelkeznek). A hazai nagyvárosok a fiskális autonómiájuk megítélése alapján is a *középmezőnyben* foglalnak helyet. Fontos megállapítás, hogy a helyi önkormányzatok felé általában magasabb *bizalom* irányul a polgárok oldaláról, mint az állami szint irányába. Magyarországgal kapcsolatban a helyi intézményrendszer iránti bizalom indexe tekintetében a harmadik legmagasabb értéket regisztrálta a felmérés, vagyis a helyi önkormányzatokban csak Finnország és Dánia polgárai bíznak jobban a magyaroknál. Az európai kutatásban vizsgált négy magyar város esetében az érték Miskolcon és Debrecenben a legmagasabbak között van (75-80%), míg Budapesten 65%, Szegeden pedig 50% alatti az érték. Szintén ebben a kérdéskörben vizsgálták a korrupció kérdését: a megkérdezett polgárok a helyi intézményeknél dolgozók korrupciójával kapcsolatban Magyarországot az európai országok középső harmadába helyezték. Legalacsonyabb a polgárok korrupcióval kapcsolatos feltételezése Miskolcon (18%) és Debrecenben (28%), Budapesten a megkérdezettek 35%-a ítélte meg úgy, hogy a helyi önkormányzatnál dolgozók többsége korrupció, Szegeden azonban ez az arány meghaladta az 50%-ot.

Érdemes tehát hangsúlyozni, hogy az Európai Unió regionális politikája egyre több *konkrét eszközzel* támogatja az érintettek nagyvárosi döntéshozatalba történő bevonását, továbbá a városregió-szintű kooperációkat. Sok esetben a bizalom hiánya akadályozza a szervezeti keretek létrehozását és működtetését, ugyanakkor a korlátozott kompetenciákkal rendelkező, *issue-based* együttműködési rendszerek képesek lehetnek feloldani ezeket a nehézségeket. Ezek alapját pedig a projektalapú, hálózatos együttműködések képezik.

Magyarországon a nagyvárosi kormányzás feltételeinek vizsgálatakor elsősorban az *önkormányzatokat érintő szabályozásra* érdemes figyelmet fordítani. A rendszerváltást követően meghozott új önkormányzati törvény magában hordozta azokat a hibákat, amelyek a következő évtizedek folyamatos reformkényszerét okozták (PÁLNÉ KOVÁCS 2016a). Noha hazánk európai uniós csatlakozásával párhuzamosan történtek regionalizációs lépések, sőt a települési önkormányzatok többcélú kistérségi társulásainak létrehozásáról szóló törvény (2004. évi CVII. tv.) megteremtette a város és térsége közös feladatellátásának jogi lehetőségeit. A túlzottan elaprózott struktúra, a folyamatos és erőteljes politikai lobb,

továbbá a 2000-es évek közepi gazdasági válság következtében történt forráskivonás és önkormányzati eladósodás (LENTNER 2014) olyan helyzetet teremtett, amely az önkormányzati rendszer gyökeres átalakítását hozta magával. Ráadásul a létező problémák megoldására a kormányzópártok 2/3-os parlamenti felhatalmazással is rendelkeztek, így a második Orbán-kormány helyhatóságokkal kapcsolatos filozófiája az önkormányzati törvényben köszön vissza. A 2011-es új önkormányzati törvény (2011. évi CLXXXIX. tv.) számos önkormányzati feladatot állami feladattá minősített át, az államigazgatás fontos szintjévé vált a megye a kialakuló megyei kormányhivatalok révén, alatta pedig a járási szint is létrejött. Az önkormányzatok adósságát az állam átvállalta, mindeközben gyakorlatilag állami irányítás alá került a közoktatás, az állam feladatfinanszírozást²⁶ biztosít azóta az önkormányzatok számára. Ugyanígy állami fenntartásba kerültek a korábban városi, megyei fenntartásban működő kórházak is.

A szakirodalomban gyakran kritikaként fogalmazzák meg, hogy az önkormányzatiság, a decentralizáció, a többszintű kormányzás eszméje *nem fejtett ki jelentős hatásokat*, s a 2010 utáni időszak centralizációs folyamatai *felszámolták a helyi kormányzást* (PÁLNÉ KOVÁCS 2016c; PÁLNÉ KOVÁCS 2016d). Kétségtelenül egy centralizáló megközelítés vette kezdetét 2010 után, azonban nem csak és nem kizárólag ilyen irányú lépések történtek. Érdemes hangsúlyozni, hogy noha valóban számos önkormányzati feladat átkerült az államigazgatáshoz, ám a nagyvárosok közben *újabb funkciókkal* is bővültek. A korábban a megyei önkormányzatok által fenntartott múzeumi és könyvtári hálózat ugyanis a megyeszékhely önkormányzatokhoz került (mind a fenntartás, működtetés, mind pedig a tulajdon tekintetében), így kulturális területen jelentős hatást gyakorolnak a nagyvárosok a környező települések kulturális életére, amire korábban nem volt lehetőségük. Szintén érdemes megemlíteni a *Modern Városok Programot*, amely a 23 megyei jogú város fejlesztését irányozza elő. Olyan alpinfrastruktúra-fejlesztések, továbbá kapacitásbővítések (autópálya-bekötések, közlekedési csomópontok, gazdasági, kulturális célú beruházások) vannak folyamatban, amelyek erősítik a nagyvárosok térségi pozícióit, sőt a határ menti nagyvárosok és határon túli vonzáskörzetük összekötésére irányuló fejlesztések (például Győr–Dunaszerdahely, Miskolc–Kassa gyorsforgalmi út, Hódmezővásárhely–Szeged–Szabadka tram-train) a nemzetközi dimenziót is erősíthetik a jövőben.

Szintén a hazai feltételrendszer része, hogy a kormány az európai uniós városfejlesztési eszközök nagy részét (például CLLD) bevezette és átültette a gyakorlatba, így az hozzáférhető a hazai nagyvárosok számára is. A Terület- és településfejlesztési Operatív Program keretében pedig a nagyvárosok külön pénzügyi kerettel rendelkeznek, már a 2014–2020-as fejlesztési időszakra való felkészüléskor ennek tudatában tudták tervezni fejlesztési stratégiájukat, elképzeléseiket.

A magyarországi szabályozás tehát *nem kezeli prioritásként a város és térsége együttműködését közigazgatási szinten*, nem ír elő törvényi kötelezettséget, közös feladatokat erre nézve. Ugyanakkor látható, hogy az európai uniós várospolitikai eszközök is inkább az *issue-based*, az önkormányzatok önkéntes együttműködésén nyugvó struktúrák létrehozásának irányába mutatnak. A közös kormányzáshoz pedig feltétlenül szükséges a szereplők közti bizalom erősítése, ami projektalapú együttműködésekkel kezdhető meg.

²⁶ Vagyis állami normatív támogatás helyett konkrét feladatok finanszírozását biztosítja az állam.

4.3. A magyar megoldások

A vizsgált nagyvárosok hazai kormányzási struktúráit három indikátor alapján elemezték a felsőoktatási-városi kapcsolatok, a térségi fókuszú együttműködések és a kulturális területen létező együttműködések dimenziójában.

15. táblázat

A nagyvárosi kormányzás hazai vetületének dimenziói és indikátorai

Dimenzió	Indikátor
Felsőoktatási–gazdasági–önkormányzati kapcsolatok	Részvétel a <i>Tudás-Park</i> projektben
Térségi fókuszú együttműködések	Részvétel foglalkoztatási paktumban
Kulturális területen megvalósuló együttműködések	Részvétel CLLD-projektben

Forrás: a szerző saját szerkesztése

A 15. táblázat összefoglalja az egyes vizsgált dimenziókhoz kapcsolódó indikátorokat. A „*Tudás-Park*”. A *növekedési zónák tudástranszfer-tevékenységének támogatása a felsőoktatási intézmények bevonásával* című TÁMOP-projekt célja volt, hogy felsőoktatási intézmények koordinálásával, a helyi önkormányzat és a gazdasági szereplők bevonásával a várostérségek gazdasági jövőképét, tudásmenedzsment-stratégiáját elkészítsék, definiálják a kiemelt fejlesztési célokat, közelebb hozzák az egyetemi kutatásokat a helyi kkv-k igényeihez. A vizsgálatba vont városok közül Győr,²⁷ Debrecen,²⁸ Szeged,²⁹ Miskolc³⁰ és Pécs³¹ vett részt a projektben, s különösen azoknak a városoknak jelentett ez előrelépést, ahol a város-egyetem kapcsolatok korábban nem voltak elég intenzívek.³²

²⁷ Széchenyi István Egyetem és Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata, kiemelt területek: járműipar, informatika (gyor.hu 2015). Elérhető: http://hirek.gyor.hu/cikk/gyori_tudas_park.html (A letöltés időpontja: 2018. 10. 19.)

²⁸ Debreceni Egyetem, Hajdú-Bihar Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, INNOVA Észak-alföldi Regionális Fejlesztési és Innovációs Ügynökség Nonprofit Kft., Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata; kiemelt területek: gyógyszeripar, élelmiszeripar, informatika és elektronikakutatás (hbkk.hu 2015). Elérhető: www.innoregio.eu/tudas-park-lezarult-projekt (A letöltés időpontja: 2018. 10. 19.)

²⁹ Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata, Szeged Pólus Fejlesztési Nonprofit Kft., Szegedi Tudományegyetem, DEAK Zrt.; kiemelt területek: egészséges társadalom, intelligens technológiák, élelmiszeripari és agrárinnovációs kutatások (u-szeged.hu 2015). Elérhető: <http://szegedpolus.hu/projektjeink/tudaspark/> (A letöltés időpontja: 2018. 10. 19.)

³⁰ Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Miskolci Egyetem, Miskolci Városfejlesztési Nonprofit Kft.; kiemelt területek: elektromosközbringa-program, települési hulladékok energetikai célú felhasználása, közterületi hibabejelentő rendszer (miskolctalent 2015). Elérhető: <http://miskolctalent.hu/miskolctalent.hu/uj-dimenziok-gazdasagfejlesztésben-miskolcon.html> (A letöltés időpontja: 2018. 10. 19.)

³¹ Pécsi Tudományegyetem, Pécsi Városfejlesztési Nonprofit Zrt., Pécs–Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara; kiemelt területek: regionális szerep, tudástranszfer (pbkik.hu 2015). Elérhető: <https://pbkik.hu/portfolio/tudas-park-fejlesztese-a-pecsi-tudomanyegyetem-bazisan/> (A letöltés időpontja: 2018. 10. 19.)

³² Győr esetében a helyi kutatói bázis rendszeresen tett közzé tanulmányokat, cikkeket a nagyváros és a helyi egyetem közös fejlődéséről (FEKETE 2018a; FEKETE 2018b; RECHNITZER 2016; FILEP et al. 2013; REISINGER–KECSKÉS–CZAKÓ 2016, RECHNITZER–KECSKÉS–REISINGER 2016), ez azonban nem mondható el ilyen volumenben a többi város és egyetem együttműködése esetében.

A *foglalkoztatási paktumok* valamennyi megyei jogú város területén, így természetesen az általunk vizsgált nyolc nagyvárosban is megjelentek. A jellemzően a 2016–2021 közti időszakban zajló együttműködések fő célja, hogy be-, illetve visszatereljék a munkaerőpiacra az onnan kiszorultakat. Ennek érdekében az együttműködő szereplők munkaerőpiaci stratégiákat alkotnak, ezek mentén pedig pénzügyi támogatásban részesítik a jelenleg munkanélküli embereket foglalkoztató vállalkozásokat, a leendő munkavállalók számára pedig utazási költségtérítést biztosítanak. Az együttműködések az érintett nagyvárosok és a térségben működő önkormányzatok, kormányhivatalok, munkaerőpiaci szereplők (kereskedelmi és iparkamarák, munkaadói, vállalkozói és munkavállalói érdekképviseltek), felsőoktatási intézmények közreműködésével valósulnak meg. A megvalósító nagyvárosok pedig nemcsak saját területükön, hanem a hozzájuk tartozó járásban is felelnek a program végrehajtásáért.

A 2014–2020-as fejlesztési ciklus egyik új, városfejlesztést támogató eszköze a *közösség által irányított helyi fejlesztés*, amely alulról építkező, a köz- és magánszféra együttműködésén alapuló, innovatív jellegű, hálózatépítő területi kezdeményezés. Nagyban hasonlít a már bejáratott LEADER-kezdeményezésekhez, ugyanakkor nagy különbség, hogy a CLLD kifejezetten a városi terekre, illetve a város és vidéke együttműködésére fókuszál. A projektek kritériuma, hogy 10 000–150 000 fős lakossággal rendelkező akcióterületeket hozzanak létre, ahol a résztvevők a helyi akciócsoporton (HACS) keresztül hajtják végre célkitűzéseiket. Az akciócsoportba a közszféra, a civil szféra és a magánszféra képviselőit szükséges bevonni úgy, hogy egyik érdekcsoport se birtokoljon az összes szavazat 49%-ánál magasabb arányt. (Közösség által irányított helyi fejlesztés 2013) A CLLD tehát bizonyos ügyek mentén, projektalapon hoz létre hálózatos kormányzást az érintett nagyvárosokban úgy, hogy a döntéshozatalban a nagyvárosok önkormányzatai nem (sem) rendelkeznek abszolút többséggel. Magyarországon a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretében 2016 márciusában jelent meg a *Közösségi szinten irányított városi helyi fejlesztések* (CLLD) című felhívás, amely összesen 45,64 milliárd forintnyi forrást osztott szét, a HACS-onként maximálisan felhasználható forrást lakónépesség szerint pedig az alábbi három kategóriára osztották:

- 10 001–18 000 fő lakónépességű akcióterület: 500 millió Ft;
- 18 001–60 000 fő lakónépességű akcióterület: 800 millió Ft;
- 60 001–150 000 fő lakónépességű akcióterület: 1 500 millió Ft. (NGM Regionális Fejlesztési Programok Irányító Hatósága, 2016)

A vizsgálatba vont nyolc nagyváros mindegyike sikeresen pályázott a CLLD-felhívás keretében, sőt, volt olyan nagyváros, amely két akciócsoportot is létrehozott területén

(16. táblázat). A vizsgálat során a győri,³³ a debreceni,³⁴ a kecskeméti,³⁵ a miskolci,³⁶ a nyíregyházi,³⁷ a pécsi,³⁸ a szegedi³⁹ és a székesfehérvári⁴⁰ HACS-ok összetételét elemeztem.

A pályázó nagyvárosok eleget tettek a felhívás *HACS-ok összetételére* vonatkozó kritériumainak, így valamennyi projektbe bevonták a civil és a vállalkozói szféra képviselőit. Az egyes projekteken belül együttműködő szervezetek száma 10-32 szervezet között ala-

³³ Győri Helyi Akciócsoport: Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata, Arrabona EGTC, Rómer Flóris Művészeti és Történeti Múzeum, Dr. Kovács Pál Megyei Könyvtár és Közösségi Tér, Újvárosi Lokálpatrióták Egyesülete, Győri Vízisport Egyesület, Universitas-Győr Alapítvány, Győr Egyetemért Közhasznú Egyesület, Karzat-Színház Nonprofit Kft., UNIVERSITAS-Arrabona Kft.

³⁴ Debreceni Helyi Akciócsoport: Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata, Debreceni Művelődési Központ, Méliusz Juhász Péter Könyvtár, DMJV Család- és Gyermekejéltéi Központ, Csokonai Színház, Vojtina Bábszínház, Debreceni Ifjúsági Szolgáltató Nonprofit Kft., Déri Múzeum, EDC Debrecen Nonprofit Kft., Agóra Közhasznú Nonprofit Kft., Főnix Rendezvényszervező Közhasznú Nonprofit Kft., MODEM Modern Debreceni Nonprofit Kft., Debreceni Sportcentrum Közhasznú Nonprofit Kft., Nagyerdei Kultúrpark Nonprofit Kft., Debreceni Polgárjás Egyesület a Cívus Városért, „Mosolyvirág” Nagycsaládok Debreceni Egyesülete, Debreceni Nyugdíjas Egyesület, Tiszántúli Református Egyházkerület, Debreceni Zsidó Hitközség, Debreceni–Nyíregyházi Egyházmegye, Hajdúdorogi Főegyházmegye, Civilek a Fialalokért Egyesület, Debreceni Karitatív Testület, Feeling Tánc- és Mazsorettgyesület, Héra Egyesület, Zene Theatrum Kulturális Egyesület, Bazár Parking 2000 Kft., Komáromi Italház Italnagykereskedelmi és Szolgáltató Kft., Épkerservice Zrt., Sofém Kft., Trans-Sped Kft., Transit-Ker Zrt.

³⁵ „KözösségÉpítő Kecskemét” Helyi Akciócsoport: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata, Egészségügyi és Szociális Intézmények Igazgatósága, Bács-Kiskun Megyei Katona József Könyvtár, Hírös Sport Nonprofit Kft., Hírös Agóra Nonprofit Kft., Városi Szociális Közalapítvány, Széchenyivárosért Közalapítvány, Nők a Nemzet Jövőjéért Egyesület, Kecskeméti Városszépítő Egyesület, Szentcsalád Plébánia, Corvin Az Emberközpontú Nevelésért Alapítvány, Kecskeméti Termostar Hőszolgáltató Kft., Szimikron Ipari Kft.

³⁶ Avasi Horizont Helyi Közösség: Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Miskolc Holding Zrt., CINEMIS Nonprofit Kft., Miskolc MJV Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, Esmék és Értékek Alapítvány, Esély és Részvétel Közhasznú Egyesület, Háromkő Ifjúsági, Természetjáró és Kulturális Egyesület, Miskolci Morus Ifjúsági, Sport-, Természetjáró és Kulturális Egyesület, Orszak-Borsod Kft., Poméker Kft.

Diósgyőri Horizont Helyi Közösség: Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Miskolc Holding Zrt., Miskolci Kulturális Központ Nonprofit Kft., Miskolc MJV Polgármesteri Hivatala, Esmék és Értékek Alapítvány, Esély és Részvétel Közhasznú Egyesület, Háromkő Ifjúsági, Természetjáró és Kulturális Egyesület, Élhető Diósgyőr, Piano Bistro Kft., P1-Bau Építőipari és Szolgáltató Kft.

³⁷ Nyíregyházi Helyi Közösség: Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata, NYÍRVV Nonprofit Kft., Nyíregyházi Ipari Park Nonprofit Kft., Móríc Zsigmond Színház Nonprofit Kft., Nyíregyházi Turisztikai Nonprofit Kft., PRIMOM Alapítvány, HUMAN-NET Alapítvány, Nyírségi Ízkirályok Egyesület, Boldog Jövő Alapítvány, Rutinsoft Kft., GRÉDÓ-2000 Bt., Color Pack Zrt.

³⁸ Pécsi Helyi Akciócsoport: Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata, Pécsi Kulturális Központ, Csorba Győző Könyvtár, Zsolnay Örökségkezelő Nonprofit Kft., Pécsi Amatőr Szabadidősport Egyesület – Fittbike SE, Pécsi Székesegyház Nagycsaládok Egyesülete, Free Mobility Egyesület a Mozgássérültek Szabadabb Mozgásáért, Sopianae Kulturális Egyesület, Bányászok Érdekvédelmi Kulturális Egyesülete, METIS-Hungária Kft., MyPro Consulting Kft., RÁNA Nonprofit Közhasznú Kft.

³⁹ Szegedi Településfejlesztési Akciócsoport: Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata, Somogyi Károly Városi és Megyei Könyvtár, Szegedi Rendezvény- és Médiaközpont Nonprofit Kft., Szent-Györgyi Albert Agóra, Szeged–Csanádi Egyházmegye, Kiskundorozsmai Lokálpatrióták Egyesülete, St. Mihály FC Sportegyesület, Szeged Klebelsberg-telepi Polgári Kör Egyesület, Dél-alföldi Regionális Társadalomtudományi Kutatási Egyesület, B. Globál Kft., Miksi Bau Kft., Elzett-Certa Kft.

⁴⁰ Alba Regia Helyi Közösség: Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata, Vörösmarty Mihály Könyvtár, Szent István Király Múzeum, Székesfehérvári Városfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft. Echo Innovációs Műhely, Magyarországi Ciszterci Rend „Ardere et lucere” Alapítvány, Alba Regia Tanulóiért Kulturális Egyesület, Székesfehérvári Regionális Vállalkozásfejlesztési Alapítvány, ALBACOMP RI Rendszerintegrációs Kft., Grósz Coaching Kft.

kul, egy kivételével minden városban 10-13 szervezet működik együtt, egyedül Debrecen hozott létre 32 tagból álló „gigaszervezetet”. A közsféra szervezetei között megtalálható valamennyi városi önkormányzat, továbbá a helyi közművelődési intézmények (múzeum, könyvtár), városi tulajdonú városfejlesztő szervezetek. A *civil szféra* sokszínű képvisellete jellemző a HACS-okban, nagycsaládos, kulturális, helyi identitást őrző, felsőoktatással foglalkozó, egyházi szervezetek mind-mind megtalálhatók. Jellemző, hogy a *magánszféra* képviseli szinte mindenütt a legalacsonyabb arányt a HACS-okban, szintén többféle profillal rendelkező szereplőkön keresztül (kulturális profilú cég, vendéglátó, építőipari vállalkozások) (17. táblázat). Noha korábbi kutatások felhívták a figyelmet annak veszélyére, hogy az *önkormányzatok* esetleg vonakodhatnak olyan együttműködésben való részvételtől, amelyben nem rendelkeznek abszolút többséggel (FEKETE 2013), ezek a feltevések nem igazolódtak be, hiszen több tucat nyertes CLLD-pályázat megvalósítása zajlik jelenleg is Magyarországon. Ehhez persze hozzá kell tennünk, hogy a részt vevő szervezetek egy része jelentősen kötődik/kötődhet a helyi önkormányzathoz, hiszen helyi kulturális intézmények, városi cégek stb. részvétele is megfigyelhető.

16. táblázat

A vizsgált városok nyertes CLLD-pályázatai

Pályázó neve	Projekt megnevezése	Település	Támogatási döntés dátuma
Szegedi Rendezvény- és Médiaközpont Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság	Szegedi Településfejlesztési Akciócsoport helyi fejlesztési stratégiája	Szeged	2017. 12. 22.
Lakótelepi Emberek Érdekképviseleti Társulása	Közösségfejlesztési stratégia a társadalmi hátrányok felszámolásáért	Szeged	2017. 08. 01.
Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala	Diósgyőri Horizont Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégia	Miskolc	2017. 08. 01.
Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata	Kulturális és közösségi terek infrastrukturális fejlesztése és helyi közösségfejlesztés a Nyíregyházi Helyi Közösség Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégiájához kapcsolódva	Nyíregyháza	2017. 08. 01.
Arrabona Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Győri Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégia	Győr	2017. 08. 01.
Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala	Avasi Horizont Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégia	Miskolc	2017. 08. 01.
ECHO Innovációs Műhely	Székesfehérvár Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégiája 2016–2020	Székesfehérvár	2017. 08. 01.
Civilek a Fiatalokért Egyesület	Cívus Lokális Lehetőségek Debrecenben (CLLD)	Debrecen	2017. 08. 01.
Pécsi Helyi Akciócsoport Egyesület	Pécsi Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégia megvalósítása	Pécs	2017. 08. 01.
Városi Szociális Közalapítvány	KözösségÉpítő Kecskemét	Kecskemét	2017. 12. 22.

Forrás: Térképtér, 2016 online adatbázis alapján egyedi adatgyűjtés, <https://www.palyazat.gov.hu/terkepter> (A letöltés időpontja: 2018. 10. 19.)

17. táblázat

A nagyvárosi HACS-okba vont szereplők megoszlása a bevont szervezetek típusa és száma szerint

	Közfőera	Magánszfőera	Civil szfőera	Ősszesen
Debrecen	14	6	12	32
Győr	4	2	4	10
Kecskemét	5	2	6	13
Miskolc	4	2	4	10
Nyíregyháza	5	3	4	12
Pécs	4	3	5	12
Szeged	4	3	5	12
Székesfehérvár	4	2	4	10

Forrás: a szerző saját szerkesztése

A fent részletezett európai uniós finanszírozású projektek keretében tehát a magyar nagyvárosok rendszeres, gyakran intézményes *kapcsolatokat* alakítanak ki a városfejlesztésben érintett helyi szereplőkkel, ami egymás jobb megismeréséhez, bizalomépítéshez, jövőbeni további közös kormányzási feladatok megalapozásához vezethet. Látható, hogy a nagyvárosi kormányzás tématerületei nem szorítkoznak kizárólag a gazdaságfejlesztésre, abban a kulturális dimenzió is megjelent napjainkra, ám ezek az együttműködések főként a részt vevő szereplők körének meghatározásában illeszkednek az európai trendekhez, a várostérségi együttműködést csak részben katalizálják.

4.4. Tanulságok, jövőbeni irányok

Napjainkban *a városi kormányzás két irányban* nyilvánul meg: a nagyvárosok egyrészt a városfejlesztési folyamatokba intenzíven bevonják az érintett nem önkormányzati szereplőket is, másrészt pedig közigazgatási határaikon túlnyúlva fejtenek ki hatásokat, érvényesítik kormányzási mechanizmusait. A kutatásba bevont nyolc nagyváros ugyan európai léptékben középvárosnak tekinthető, idehaza mégis nagyvárosnak tekinthetők, hiszen a hazai városrendszer aránytalanságai miatt ezek a városok jelentős hatást fejtenek ki vonzáskörzetükre. Az Európai Unió regionális politikája már évtizedek óta, számtalan eszközzel és a jogi háttér biztosításával segíti a nagyvárosok kétirányú kormányzási mechanizmusait. A legfrissebb európai uniós dokumentumokban már felbukkan az általunk is vizsgált magyar városok egyike-másika is, így bizonyos indikátorok alapján összehasonlíthatóvá válnak a magyar nagyvárosok európai városrendszerben betöltött pozíciói. Az integrált, fenntartható városfejlesztés koncepciója, továbbá a CLLD-eszköz számítanak a 2014–2020-as európai uniós fejlesztési időszak legfontosabb újdonságainak a városfejlesztés szempontjából. A hazai jogszabályi környezet, az állami-önkormányzati feladatok megosztásának alakulását vizsgálva ugyanakkor megállapítást nyert, hogy a *magyar jogszabályi környezet nem ösztönzi* különösképpen a hazai nagyvárosokat a különböző kormányzási módszerek alkalmazására. Az állami intézkedések ugyanakkor nem egy irányban hatnak ebben a témakörben, hiszen az állami-önkormányzati *feladatok újrastrukturálása* nyomán sok feladat átkerült a kormányzathoz, az önkormányzatok új térségi feladatokat is

átvette ezzel párhuzamosan, ráadásul számos állami fejlesztés a nagyváros és térsége kapcsolatrendszerének erősítését, sok esetben alapinfrastruktúrájának megteremtését szolgálja. Ráadásul az európai uniós városfejlesztési eszközök hazai alkalmazásával a kormányzat biztosítja a magyar városoknak az innovatív európai irányzatok alkalmazását is.

Az elvégzett elemzések nyomán a magyar nagyvárosok hazai kormányzásával kapcsolatban a kiválasztott indikátorok alapján *modellértékű következtések nem vonhatók le*.⁴¹ A gazdaságfejlesztés területét megcélzó foglalkoztatási paktumokban valamennyi vizsgált nagyváros részt vállal, együttműködik a környezetében működő érintett szereplőkkel. A felsőoktatási, gazdasági, önkormányzati szervezetek együttműködését elősegíteni hivatott tudásparkprojektekben a vizsgált városok nagy része közreműködött, erősítette egyetemi kapcsolatait, közös stratégiaalkotásban, gondolkodásban vett részt a helyi szereplőkkel. A CLLD-projektek szintén minden vizsgált nagyvárosban folyamatban vannak, a kultúra területén széles szereplői körrel zajlanak az együttműködések.

Látható, hogy a hazai nagyvárosok kormányzási folyamatait elsősorban az Európai Unió regionális politikája által támogatott projektek generálják, amelyek révén az *európai városkormányzási folyamatok új eszközei és trendjei* is megjelennek a magyar nagyvárosokban. A szerző meglátása szerint ezeknek a *projektalapú kezdeményezéseknek fontos szerepük* lehet a kormányzási struktúrák későbbi megszilárdításában, hiszen az európai trendek alapján is a valamilyen konkrét probléma köré szerveződő, lazább kapcsolatrendszerek látszanak a leghatékonyabb városkormányzási megoldásoknak. Ehhez pedig az érintett szereplők közti bizalom megalapozására és erősítésére van szükség, amely a fentiekhez hasonló projektek kapcsán kialakulhat. A hazai nagyvárosok kormányzása esetén is érezhetők azok az európai trendek, amelyek szerint a kormányzás már nem kizárólag a gazdaságfejlesztés monopóliuma, hiszen mind európai, mind hazai szinten egyre jobban *előtérbe kerülnek más, például kulturális szempontú megközelítések, együttműködések*.

⁴¹ Ehhez mindenképpen szükséges lenne a nemzetközi városversenyben betöltött pozíciók elemzése, továbbá a vizsgálati módszerek további szélesítésével az adatgyűjtés során esetlegesen látókörbe nem került szervezetek, kezdeményezések feltárása. Hiszen köztudott, hogy az egyes városokban léteznek bizonyos együttműködési rendszerek, amelyek egyfajta városfejlesztő együttműködésként is értelmezhetők, nem egyszer valamilyen speciális téma körül csoportosulnak. Idesorolható például a Győri Járműipari Életpályamodell együttműködése, amely kifejezetten a járműipari központi szereppel rendelkező magyar nagyvárosban felmerülő kérdésekre reflektál, a járműiparban érintett szereplők közös találkozási és képviselői fóruma.

Vákát oldal

5. A társadalmi szerkezet trendjei

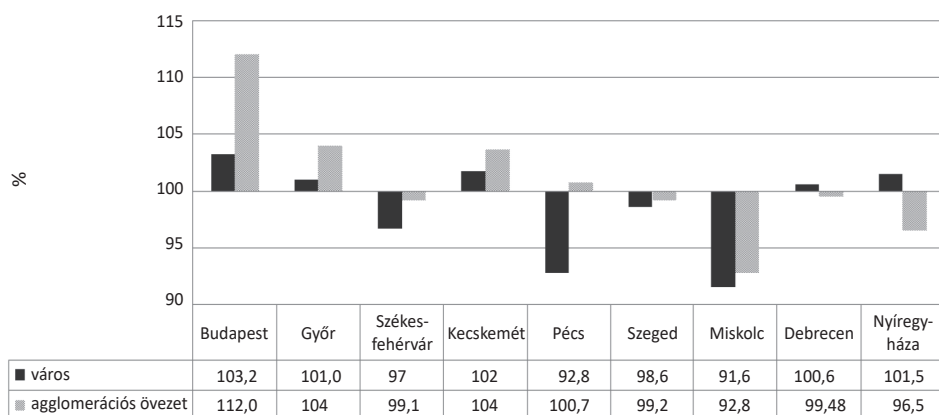
Szirmai Viktória – Schuchmann Júlia

5.1. Bevezetés

Ebben a fejezetben megvizsgáljuk, hogy mi jellemző a magyar nagyvárosok társadalmi szerkezetére, társadalmi viszonyaira, a társadalmi egyenlőtlenségek rendszerére. Továbbá, hogy a társadalmi szerkezeti sajátosságok milyen hatással lehetnek a gazdaság fejlődésére: gazdaságfejlesztési potenciálként vagy gazdaságfejlődési akadályokként működnek. Elsőként a globális, az európai, közte a magyar városfejlődési trendek, illetve a társadalmi szerkezeti jellegzetességek gazdaságfejlesztő hatásait vesszük sorra. A vidéki nagyvárosokkal való összehasonlíthatóság érdekében kiemelten elemezzük a budapesti térség fejlődési sajátosságainak gazdaságfejlesztési potenciálját, illetve a gazdaságfejlesztési lehetőségek és az akadályok területi háttereit. Ezt követően kifejtjük a társadalmi egyenlőtlenség problémakörét. A terjedelmi korlátok miatt alapvetően összegző megállapításokat teszünk, a projekt keretében készült teljes változatokat itt nincs módunk közölni.

5.2. A városfejlődés irányai

1. A globális, közte az európai nagyvárosi fejlődési folyamatok között egyre nyilvánvalóbb a gazdaság és a népesség földrajzi, vagyis nagyvárostérségi koncentrációja. Továbbá az is egyértelmű, hogy a gazdaság és a népesség nagyváros-térségi koncentrációi komoly *gazdaságfejlődési potenciált* jelentenek. A gazdaságot és a népességet (és az egyéb, köztük az infrastrukturális tényezőket) koncentráló nagyvárosok kiemelkedő gazdasági, társadalmi szerepeket töltenek be a nemzeti és a világgazdaságokban. (Kiemelkedő a GDP mértéke, a külföldi működőtőke, a beruházások, a vállalkozások jelenléte.) (SASSEN 1991; ENYEDI 2012.)
2. A magyar nagyvárosi terek elemzése is igazolták a népesség nagyvárosi koncentrálódsait (SZIRMAI 2009). A különböző kutatások alapján az is kiderült, hogy a *területi koncentráció differenciáltan zajlik le*: a budapesti térség esetében erőteljesebben, a vidéki nagyvárosokban jóval visszafogottabban történik, nagy különbségekben (14. ábra). Példa lehet erre a 2006 és 2016 között történt nagyvárosi népességkoncentráció, amely Budapest, a budapesti térség esetében valóban erőteljes, miközben a vidéki várostérségekben csökkenés tapasztalható.



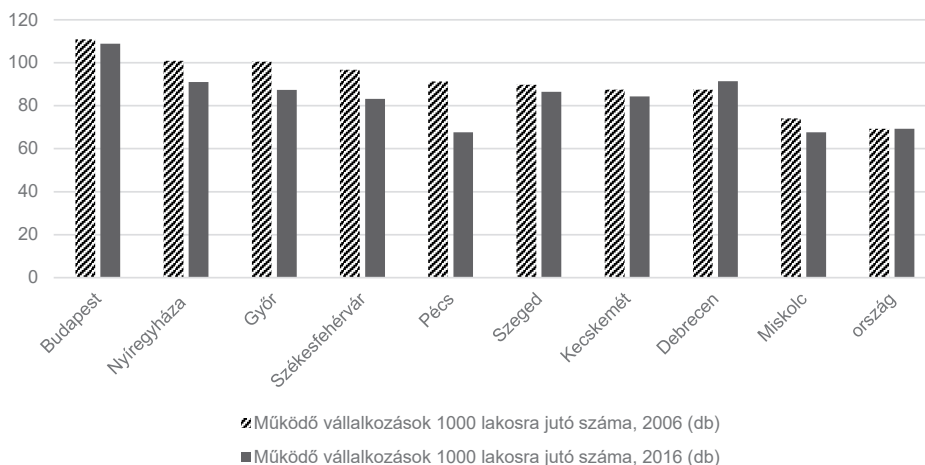
14. ábra

A magyar nagyvárosok és agglomerációs övezetük lakónépesség-számának változása 2006 és 2016 között (%)

Forrás: TeIR (é. n.) alapján a szerző saját szerkesztése

3. A *világgazdasági folyamatok* esetében a gazdaság- és a népességkoncentrációk a globális gazdasági rendszerekben elfoglalt eltérő helyzeteket fejezik ki: minél erősebb a városok globális gazdasági rendszerekbe való integrációja, annál jelentősebb a gazdaság és a népesség koncentrációja (SZIRMAI 2019). Természetesen egyéb tényezők is szerepet játszanak a gazdaság- és a népességkoncentrációk szerveződésében: történeti folyamatok, makrostrukturális hatások, regionális, helyi társadalmi viszonyok.
4. A *budapesti térség* esetében a legerőteljesebbek a globális hatások, az itteni gazdasági szerkezet, a külföldi működőtőke, a multinacionális cégek jelenléte adják a magyaráztatok egy jelentős részét. A városfejlődés történeti adottságairól, az 1990-es évek rendszerváltozási folyamataiban elfoglalt kedvező pozíciókból következő előnyökről, a nyitott várospolitika, a globális gazdaság iránti erős fogadókészség következményeiről sem szabad elfelejtkezni: mindezek komoly hatással voltak a budapesti térség kedvező helyzetére.
5. A szakirodalomból (HJORTHOL–BJORNSKAU 2005; CLERVAL et al. 2011) kiderül, hogy a globális nagyvárosok, köztük a nyugat-európai, illetve a kelet- és közép-európai nagyvárosok lényeges trendje a *dzsentifikáció terjedése*, a középosztályoknak a nagyvárosi terek egyre nagyobb részeire kiterjedő térfoglalásai. Jóllehet a keleti modellek esetében ez a folyamat lassúbb, történeti és politikai rendszerbeli okok miatt kétséget keltően, kisebb területi egységekre terjedő módon valósul meg. A rendszerváltozás folyamataiban azonban gyorsító hatásúak: a piaci társadalom és gazdaság kialakulása, a privatizációs folyamatok, a lassú, de mégiscsak erősödő polgárosodás, az új típusú lakóhelyi igények és kínálat, a városcentrumok rehabilitációi meghatározó tényezők (SZIRMAI 2019).
6. A magyar nagyvárosi népesség *társadalmi szerkezete*, a térbeli elhelyezkedés folyamatai szintén hasonló trendeket mutatnak, a magyar nagyvárosok esetében is

- megfigyelhető a folyamat: vizsgálataink szerint a 2000-es évek során erősödött a *nagyvárosi terek* középosztályi jellege (SZIRMAI 2009), a szuburbanizációs folyamatok diverzifikálódtak: középosztálybeliek és alsó-középosztálybeliek által benépesített városkönyéki települések alakultak.
7. Az összegző megállapítások lényeges pontjaként ki kell emelni, hogy *minél globálisabb egy nagyváros, annál erősebbek a dszentrifikációs folyamatok*: egy, a párizsi, a berlini és a varsói metropoliszt a szegregáció, illetve a dszentrifikáció szempontjából összehasonlító elemzés eredményeiből egyértelműen ez derült ki (GRZEGORCZYK–JACZEWSKA 2015).
 8. A globális nagyvárosi vizsgálatokból az is kitűnt, hogy minél globálisabb egy nagyváros, annál magasabb a *felsőfokú végzettségűek* aránya (MOLLENKOPF–CASTELLS 1991; SASSEN 2007; GRZEGORCZYK–JACZEWSKA 2015). A magyar nagyvárosi terek hasonló tényekre mutatnak: az országos átlagnál magasabb a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya, miközben az alacsonyabb végzettségűek arányai alacsonyabbak.
 9. Az elemzések egyik fontos eredménye azoknak a *belső különbségeknek* az igazolása, amelyek a budapesti várostérség és a vidéki nagyvárosok *társadalmi szerkezeti és gazdasági megoszlásai között feszülnek*, a 2005-ös és a 2014-es empirikus vizsgálatok (SZIRMAI 2009; SZIRMAI–FERENCZ 2015) szerint a vidéki nagyvárosoknál globálisabb budapesti térségben minden vizsgált mutató magasabb, kedvezőbb gazdasági és társadalmi potenciált jelez.
 10. Az elemzések során egy további lényeges szempont is kiderült: a *társadalmi gazdasági szakadékok* nemcsak a főváros és a vidéki nagyvárosok között jöttek létre, hanem a vidéki nagyvárosok között is, ahol több dimenzióban is élesek a különbségek. Ezek a különbségek a rendszerváltozás évei óta erősödtek: a gazdasági potenciálok, valamint a regionális pozíciók, a helyi társadalmi és gazdasági tényezők szerint, továbbá a helyi vállalkozások potenciális jellemzői, a városvezetések politikai, fejlesztési céljai és stratégiái alapján is (VÁRADI–SCHUCHMANN 2014).
 11. Ki kell emelni azokat a *belső különbségeket*, amelyek a budapesti várostérség és a vidéki nagyvárosok társadalmi szerkezeti és gazdasági megoszlásai között feszülnek. Saját vizsgálatainkból is nyilvánvaló, hogy Budapest és térsége (agglomerációja) gazdasági ereje jóval nagyobb, mint a vidéki nagyvárosoké. A 2006-os adatok szerint a működő vállalkozások 1000 lakosra vetített száma Budapest esetében volt a legnagyobb (15. ábra). A 2016-os adatok szerint ez a tendencia változatlan maradt, bár a budapesti pontérték egy nagyon kicsit csökkent. Az igazi változás a vidéki nagyvárosok esetében történt: minden nagyváros veszített a pozíciójából, kivéve Debrecen, ahol a vizsgált 10 év alatt jelentős növekedés történt a működő vállalkozások 1000 lakosra vetített számában. Az országos arány változatlan maradt, ami azt jelenti, hogy a nagyvárosok adott szempontú gazdasági pozíciója romlott a fővároshoz képest. Nyilvánvaló, hogy egy térség gazdasági erejét nemcsak a vállalkozások, hanem számos egyéb tényező mutatja, alakítja, de ezek jelzését a területi korlátok akadályozzák.



15. ábra

Működő vállalkozások 1000 lakosra jutó száma (2006, 2016; db)

Forrás: KSH T-STAR adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR

5.3. A gazdaságfejlesztési lehetőségek és az akadályok

Az elemzések egyértelművé tették, hogy a globális, köztük az európai nagyvárosok, de a magyar nagyvárosok, nagyvárosi térségek társadalmi szerkezetére is a dzsentrifikáció, a középosztályok túlsúlya, a társadalmi kirekesztés és szegregáltság a jellemző. A városok dzsentrifikációját a városközpontok megújulásai, a citysedés folyamata, a városok, a belvárosok globális gazdaságban betöltött központi szerepe, az ezekből is adódó ingatlanár-emelkedés, a lakóhelyi igények megváltozása váltja ki.

A *dzsentrifikáció* értékelése körül hosszú évek óta szakmai jellegű viták zajlanak: sokak szerint ez a folyamat szociológiai értelemben káros: hiszen a fizikai megújulást követően megemelkedett ingatlanárak társadalmi rétegek sokaságát, sokszor az őslakosságot is kiűzik az eredeti lakóhelyükről. Mások viszont a városok reneszánszának, a gazdasági és társadalmi megújulásának feltételeit látják benne, szükséges folyamatot, mivel a városrobbanás idején leromlott belső városrészek megmentését, fejlődését biztosítja.

A *társadalmi kirekesztés* értékelése sem egyértelmű, bár alapvetően káros, hiszen a hátrányos helyzetűek, az alacsony jövedelműek, az iskolázatlanok, az alacsony társadalmi státusú bevándorlók és vendégmunkások, a kisebbségben lévő etnikai csoportok kiszorultak a nagyvárosi terekből, azok jobb ökológiai részeiből a nagyváros környékeire, a kedvezőtlenebbül ellátott, alacsonyabb státusú elővárosokba, vagyis a periférikus településekre, ahonnan többnyire nincs továbblépésre lehetőségük. S ez rontja az életminőségüket, a jóllétüket. A problémát súlyosbítja, hogy a társadalmi kirekesztés többet jelent, mint lakóhelyi kirekesztést. A társadalmi kirekesztés *strukturális kirekesztés* is, egy olyan folyamat, amely meghatározott csoportok kizárását jelenti az oktatási rendszerből, a munkaerőpiacról,

az egészséges életkörülményekből is a lakáspiacról, a jól ellátott térségekből, a városrészekből való kizárás mellett. Mindez új paradigmát, egy új társadalmi szerkezeti egységet – ha úgy tetszik, új osztályt – hozott létre. Ez az új egység kívül reked a klasszikus struktúrávizsgálatok rendszeréből, a felsőbb osztályok, középosztályok, alsóbb osztályok szerinti kategorizálásból, mivel azok között elvileg lehetséges a mobilitás, itt azonban nem. Hiszen ezek a rétegek a társadalom számára „feleslegesek”, a társadalmon, osztályokon kívüli csoportok, az úgynevezett *underclass*. Ez a fogalom túllép a szegénység, az egyenlőtlenség fogalmi rendszerén, mivel nem a dolgoktól, hanem a társadalmi integrációtól, a társadalmi mozgásoktól, köztük bizonyos területektől való megfosztottságot is jelent.

Meghatározott történelmi szakaszokban (a kelet- és közép-európai, illetve a magyar esetekben) a városok globális gazdasági versenyben való részvétele, a *versenyképesség* növelése szempontjából talán szükségesnek tűnhet bizonyos társadalmi rétegek kirekesztése. A tények szerint ez a jelenség nemcsak a keleti, hanem a nyugati modell esetében is releváns: a kutatásokból és a szakirodalomból nyilvánvaló, hogy a mai globális versenyben azok a városok teljesítenek jobban, ahol a lakosság szakképzettebb, iskolázottabb, jobb módú. Ez persze összefügg a versenyfelfogásokkal, a sikeresség kizárólag gazdasági kritériumaival is, ami pedig erősen bírálható. Véleményünk szerint az érdekalapú elemzés közelebb vihet, ha nem is a vitás kérdések megoldásához, de a tisztábban látáshoz. Hiszen mindkét nagy folyamat érdekeket, eltérő erőviszonyokat képvisel, bizonyos érdekeket érvényesít, másokat kizár. Mert miközben a dzsentrifikáció egy oldalról valóban modernizálja a városokat, az eredeti építészeti állapotokat felülírja, sokszor lerombolja. Teszi ezt a globális gazdasághoz kapcsolódó tőkés (főként befektetők, ingatlanfejlesztők) és a jómódú, szintén a globális rendszerekhez kötődő lakossági csoportérdekek érvényesítése miatt, amivel más társadalmi, lakossági csoportok érdekeit figyelmen kívül hagyja. CLERVAL és szerzőtársai ezt az ellentmondást nevezik a dzsentrifikáció fő jellemzőjének, amely HENRI LEFEBVRE *a városhoz való jog* tézisének (1996) az antitézise, másképpen a dzsentrifikáció a *városhoz való jog* elvesztése, legalábbis sokak esetében, mégpedig a mai kapitalista urbanizációs modell belső természeté, a városfejlődés világszintű (ha úgy tetszik, globális) stratégiája miatt (CLERVAL et al. 2011, 163.).

5.4. A társadalmi egyenlőtlenségek

A továbbiakban azokat a társadalmi egyenlőtlenségeket foglaljuk össze, amelyek a nagyvárosok társadalmi szerkezetének trendjeit magyarázzák. Elsőként a magyar társadalmi szerkezeti jellemzőket, egyenlőtlenségeket összegezzük, majd a magyar nagyvárosi térségek belső strukturális egyenlőtlenségeit adjuk közre. Végül bemutatjuk a nagyvárosok társadalmi jelentősége és az egyenlőtlenségek közötti összefüggéseket.

A magyar nagyvárosra vonatkozó reprezentatív kutatásokból egyértelműen kiderült, hogy a globális nagyvárosi térségekhez, köztük az európai nagyvárosi terekhez hasonlóan a magyar nagyvárosi térségek is *kulcsszereplők a gazdaságban*, a társadalmi és a politikai életben, a többi településhez képest erőteljesebb a versenyképességük is (SZIRMAI 2009).

A magyar nagyvárosok sikeresen megoldották az 1990-es rendszerváltozást megelőző történelmi időszakokból fakadó gazdasági és társadalmi válságaikat, megvalósították a gazdasági és a társadalmi szerkezetváltást. A gazdasági fejlődésnek ők a motorjai.

Jelentős szerepet töltenek be a nemzeti gazdaságban, részt vesznek a nemzetközi gazdasági versenyben.

A magyar nagyvárosok erős *népességkoncentrációs potenciállal* rendelkeznek: az ország lakosságának jelentős része a nagyvárosi térségekben él. 2016-ban a budapesti agglomeráció és a nyolc vidéki nagyvárostérség együttesen koncentrálna az ország népességének felét (51%). A népesség közel 30%-a élt a budapesti várostérségben, a fennmaradó 21% pedig megoszlott a vidéki nagyvárostérségek között.

A népességkoncentráció szerepük ugyan számos okból fokozatosan csökkent: 1993 és 2006 között a nagyvárosok népességszökkenése nagyobb mértékű (9,75%-os) volt, mint az országos csökkenés (2,26%), főként Budapest, de legújabbán Pécs és Miskolc népességszámának a visszaesése miatt is. 2006 és 2016 között további népességszökkenés következett be Budapesten, Győrön és Kecskeméten kívül minden nagyvárosi térség esetében.

A központi városokban összpontosul az országos gazdasági potenciál jelentős része, a globális gazdaságban erőteljesebb mértékben részt vevő vállalkozások, a gazdaság megfelelő működéséhez nélkülözhetetlen egyéb feltételek is. Főként a nagyvárostérségek központjaiban található az egészségügyi, a köz- és felsőoktatási, a közművelődési intézmények, a városi szolgáltatások, a fejlett infrastrukturális adottságok.

A nagyvárostérségekben az országos átlagokhoz képest *jóval magasabb a foglalkoztatottság*, az aktív keresők, köztük a szellemi foglalkoztatottak aránya. Az újonnan épített lakások száma, azok változásának dinamizmusa is jóval magasabb. A nagyvárosi térségekben (főként a városokban) magasabb az adóalap összege is, nagyobbak a jövedelmek.

A *társadalmi, gazdasági problémák* is enyhébbek az országos átlaghoz képest. A nagyvárosi (különösképpen a tartós) munkanélküliségi ráta alacsonyabb, mint az országos ráta (azt kivéve, hogy a felsőfokú tartós munkanélküliek aránya magasabb a városokban, mint az országban, de ez a területi elhelyezkedésük sajátosságaiából adódik). Kisebb a városi szegénység mértéke is. Ezt a legalacsonyabb jövedelműek, illetve a (főként a centrumokban megjelenő) rendszeres szociális segélyek országos átlaghoz képest alacsonyabb arányai, de az empirikus kutatásaink társadalmi pozíciók szerinti megoszlásai is mutatják.

A nagyvárosi térségek számos *övezete újult meg*, a történelmi belvárosok sokasága alakult át a városrehabilitációs folyamatok, az épített környezetet megújító beavatkozások, fejlesztések révén, modernizálódtak a közterületek is. A nagyvárosi térségekben, főként a megújult városrészekben nemcsak hatalmas értékű ingatlanok találhatóak, hanem olyanok is, amelyek értéke folyamatosan növekszik.

Az európai tapasztalatok magyarországi érvényesülését igazolja az is, hogy a *magasabb társadalmi státusú csoportok* inkább a városokban, az alacsonyabb társadalmi státusúak pedig a városkörnyékeken helyezkednek el (SZIRMAI 2009).

A *történelmi várospusztulás* mind a mai napig érzékelhető folyamatai miatt akadnak rossz állapotban lévő, leromlott, még *nem felújított belső negyedek*, a városrehabilitációk mozaikos jellege következtében a belvárosokban is élnek marginális helyzetű társadalmi rétegek. A városközpontból a város külső negyedei, illetve a város környéki települések felé haladva folyamatosan csökken a magas társadalmi státuscsoportok (a magasan képzettek, a kvalifikált munkát végzők) aránya, és növekszik az alacsonyabb társadalmi státusban lévők (az alacsonyan képzettek, a szakképzetlenek) jelenléte.

A magyar nagyvárostárségi centrumok nemcsak a *magas státusú társadalmi csoportokat*, nemcsak a gazdagságot (az azt kifejező fejlett infrastruktúrát, intézményeket és szolgáltatást), hanem a *fizikai és a társadalmi problémák jelentős részét is koncentrálják*. A várostárségi társadalmak véleménye szerint a nagyvárosok belső tereiben a városkörnyékekhez képest jóval nagyobb mértékben jelennek meg különböző társadalmi problémák és konfliktusok, amelyek mértéke a városközpontból kifelé haladva fokozatosan csökken (CSIZMADIA 2009, 23.).

A centrumok és a környékek közötti történeti társadalmi, gazdasági egyenlőtlenségek az 1990-es évek során enyhültek is. A globális gazdaság (az ide érkező külföldi tőkekihelyezések) területi hatásai, a városkörnyéki gazdasági fejlesztések, a környéken elhelyezkedő vállalkozások térségi integrációi ebben jelentős szerepet játszottak. A város környéki lakóhelyi funkciók bővültek az újonnan épített, felújított lakások, családi házak számának a gyarapodásával is. A városok peremén, a külső övezetekben új kertvárosi lakóövezetek is találhatóak.

A *szuburbanizációs folyamatok* átalakították a városkörnyékek társadalmi szerkezetét. Számos előváros, város környéki település indult *gyors fejlődésnek* főképpen ott, ahol ezt a helyi önkormányzat is támogatta, jó közlekedési adottságok voltak, és a kedvező lakóközvetet. Ezeknek a településeknek a társadalmi presztízse is megnőtt.

A városkörnyék megemelkedett jelentőségét egyértelműen mutatják a *várostárségi népesség területi elhelyezkedésének* a változásai is, a nagyvárosi népesség számának a csökkenése, és – a jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező, könnyen elérhető – város környéki települések népességének dinamikus növekedése, az itt élők elégedettsége, a társadalmi problémák és konfliktusok enyhébb város környéki megnyilvánulásai.

Végül alá kell húzni, hogy a *nagyvárosi társadalmi szerkezeti jellemzők*: a magas társadalmi státusúak, a képzett, jó jövedelemmel rendelkező, nagyvárosi fogyasztásra nyitott társadalmi rétegek magas arányai megfelelő lehetőséget teremtenek a gazdaság fejlődésének, a dinamikus növekedésnek, a globális gazdaságba történő integráció növekedésének.

A *térbeli szegregáció*, számos nagyvárosi csoport kirekesztése, a városi lét előnyeitől való megfosztottság azonban erős akadályokat eredményez, ezek kezelésére, enyhítésére törekedni kell.

Komoly problémát tártak fel az elemzéseink, amikor a *budapesti és a vidéki nagyvárosi térségeket* vetettük egybe, a köztük lévő egyre éleződő különbségeket, társadalmi, gazdasági, városfejlesztési szakadékok rendszerét találtuk (VÁRADI–SCHUCHMANN 2014).

A fővárosi térség kiemelt fejlettsége természetesen nagyon lényeges az egész ország fejlődése szempontjából: Budapest húzóerő, globalizálódó nagyváros, a magyar nemzetgazdaság „parancsnoki” helye. De az is lényeges, hogy vannak olyan nagyvárosok, amelyek *megközelítik a fővárosi térség fejlettségét*, ahol a remélhető trend a felzárkózás; miközben gondot jelent számos vidéki nagyváros egyre inkább jellemző leszakadása.

Szociológiai értelemben így egy szinte *három nagyvárosi egyenlőtlenségi rendszer* szerveződéséről kell beszélni, amelyben Budapest mellett találunk néhány kiemelten jó gazdasági és társadalmi helyzetű vidéki nagyvárost (például Győr, Kecskemét), és a lemaradó vidéki nagyvárosokat (például Pécs). Ez hosszú távon nemcsak a nagyvárosok, hanem az egész ország versenyképességét rontja. Különösképpen akkor, ha figyelembe vesszük a nagyvárosi társadalmak belső megosztottságát, a felső, a közép- és az alsóbb osztályok szerinti szegregációkat és azt, hogy ezek a szegregált lakóhelyi társadalmak ökológiai-lag nagyon differenciált környezetben élnek. S ezzel a társadalmi, valamint a gazdasági

természetű problémák kumulálódásának vagyunk, lehetünk a tanúi. Mindez kiemelt tudományos figyelmet követel.

Ennek érdekében szükség volna a *várossal foglalkozó kutatások* határozottabb ösztönzésére, erőteljesebb beemelésére a tudományos diskurzusokba. Bár Európában ma már számos egyetemen komplex várostematikájú képzések és programok vannak (köztük a városi gazdaságra, várospolitikára, a városi társadalmi szerkezetre, fenntartható városfejlesztésre fókuszálók), Magyarországon inkább a városi gazdasággal foglalkozó tudományos műhelyek és doktori iskolák erősebbek, míg a városi társadalommal foglalkozó kevésbé működik. A várostematikájú doktori disszertációkban a városok gazdasági szerepére és gazdasági értéktermelő szerepére helyezik a hangsúlyt. Kevés a témával foglalkozó gyakorlati szakember is. Fontos volna a várossal foglalkozó különböző területeken dolgozó szakemberek (regionalisták, földrajzosok, urbanisták és várostervezők) közötti párbeszédet erősíteni. Hiszen egy város gazdasági versenyképessége elválaszthatatlan annak társadalmi háttérétől.

6. A nagyvárosok területfelhasználásának átalakulása

Csapó Tamás

6.1. Bevezetés

Egy település *fejldési pályájának* lenyomata megfigyelhető a térbeli kiterjedése, beépítettsége és beépítése, alaprajza, valamint funkcionális szerkezete alapján. Ha egy település fejlődése felgyorsul, lelassul, más irányt vesz, az mindig (igaz, némi késéssel) megmutatkozik szerkezetében és arculatában is. A változások történhetnek lassan, *evolúciós* formában, de olykor gyorsan, *revolúciós* módon is. Eddigi kutatásaink alapján az elmúlt másfél évszázadban *négy olyan esemény/döntés/politikai fordulat* történt, amely gyorsan, forradalmi módon hatott a magyarországi városok fejlődési pályájára, ezáltal szerkezetükre, morfológiájukra is.

Az első a kiegyezéstől induló gyors kapitalizálódás, amely egybeesett a vasút kiépítésével. A második az első világháborút lezáró trianoni békekötés, amely megváltoztatta a vizsgált városok politikai, gazdasági és közlekedésföldrajzi helyzetét. A harmadik fordulat a második világháborút követően, a szocialista tervgazdálkodás megjelenésével történt, amikor a nagyvárosok kedvező helyzetbe kerültek. A negyedik fordulat 1989/90-ben következett be, a piacgazdaság újbóli kiépülésével, ami ráadásul egybeesett a szocialista világrendszer szétesésével és hazánk integrálódásával az Európai Unióba és a globálissá váló világ gazdaságba. Kutatásunk a rendszerváltozás következményeit vizsgálja nyolc vidéki nagyvárosunkban. Arra voltunk kíváncsiak, hogyan változott meg a városok arculata, szerkezete, s ebben milyen közös vonások, és milyen különbségek vannak.

6.2. A nagyvárosok kialakulását, fejlődését befolyásoló tényezők

Kétségtelenül a fent említett nemzetközi és hazai politikai, gazdasági és társadalmi tényezők a legfontosabbak, de a *kereteket* (lehetőségeket, irányokat) az adott település kialakulása, elhelyezkedése, földrajzi környezete, a település történelmi fejlődése és a város kialakult morfológiája szabja meg. Emellett egyre fontosabbá válik a mindenkori városvezetés, a *citymenedzsment* felkészültsége, reagálásuk gyorsasága a politikai, gazdasági és társadalmi változásokra, és a vezetők kapcsolatrendszere.

A vizsgált települések kialakulása és még inkább a fejlődése erősen kötődött a *piac*-hoz, a *kereskedelem*hez. Győrött és Szegeden a folyón való átkelés lehetősége, Miskolcon és Pécsen a vásárvonal, Debrecenben, Kecskeméten, Nyíregyházán és Székesfehérváron

a kereskedelmi utak találkozása hozta magával a piac megjelenését, amelyet több helyen várral védtek (Győr, Szeged, Székesfehérvár).

Erősen befolyásolta a városok fejlődését, szerkezetüket *természetföldrajzi fekvésük*. Debrecen és Kecskemét sík területen fekszik, szabadon fejlődhettek a tér minden irányába, így szerkezetük kompakt és centrális. Bár Székesfehérvár és Nyíregyháza is síkságon van, az egykori mocsarak és vizek gátolták fejlődésüket, és széttagolttá tették a várostestet. Miskolc és Pécs hegyvidék-síkság találkozásánál fekszik, a tagolt domborzat sokáig korlátozta terjeszkedésüket, ezért szerkezetük a tér egyik irányába erősen elnyúlt. Győr és Szeged folyók mellett fekszik, központjuk, szerkezetük kissé excentrikus.

A hazai nagyvárosok mindegyike a 11–14. században kapta *városi rangját*, Nyíregyháza (18. század) kivételével. A városok többsége – Kecskemét, Miskolc és Nyíregyháza kivételével – megkapta a nagy kiváltságokat adó szabad királyi városi státuszt, majd (Nyíregyháza kivételével) a 19. század végén, illetve a 20. század legelején (Miskolc) a törvényhatósági városi címet. A szabad királyi városokat városfal vette körül, amely sokáig behatárolta terjeszkedésüket, megszabta arculatukat, hiszen horizontálisan zártabbak, vertikálisan tagoltabbak, vagyis városiasabbak voltak, mint a többiek. Ennek hatása a városok beépítésében még ma is érződik.

Győr, Pécs már ezer éve, Debrecen lassan öt, Székesfehérvár pedig két és fél évszázada *püspöki székhely* (utóbbi közel 450 évig a királyság szakrális központja is). Ezek a hosszú ideig fennálló államigazgatási és egyházi funkciók erősen meghatározták a városok fejlődését és morfológiáját egyaránt (CSAPÓ–LENNER 2016). A fentiekén túl, mindegyik városban több évtizede működik *felsőoktatási intézmény*, amelyek szellemi kisugárzása és hatása igen jelentős.

Az *államszocializmusban* az ipar fejlesztése állt a gazdaságpolitika középpontjában, a településhálózat-fejlesztési koncepciók a városok, azon belül is a megyeszékhelyek fejlesztését helyezték előtérbe. Mindezek következtében erőteljes ipari és jelentős kulturális, igazgatási, oktatási és infrastrukturális fejlesztések történtek nagyvárosainkban. Ezek folyamányaként népességrobbanás történt, területük pedig a környékbeli települések csatolásával jelentősen megnőtt. Az ipari beruházások megnövelték a városok ipari területeit, a népességszám növekedése és az erősödő lakáshiány elindította a lakótelepek építését, kialakult a városok külső lakóöve, így az *1980-as évek végére kialakult nagyvárosaink jellegzetes arculata és szerkezete*. Az időszak végére a nagyvárosokban négy funkcionális övezetet lehetett elkülöníteni: városközpontot, a nagy kiterjedésű ipari (vagy ahogy akkor nevezték, iparforgalmi) övet, illetve a belső és a külső lakóövet (BECSEI 1983).

6.3. Arculati változások

A rendszerváltozást követően egy évtizedig visszaesett a nagyvárosokban (is) a *lakásépítés*. Ennek egyik oka a tömeges állami lakásépítés megszűnése, és hogy kellő tőke híján a magánérvs építkezések még nem indultak be. Változás az ezredfordulót követően történt, s az elmúlt néhány évben felgyorsult a lakásépítés.

A nagyvárosokban nagyjából 110 ezer lakás épült 1990 és 2016 között, ez a lakásállomány ötöde, miközben közel 10 ezer lakás szűnt meg, vagyis a lakásállomány 100 ezerrel növekedett. Igen nagyok a különbségek az épített lakások arányait tekintve. Arányában

a legtöbb új lakás Nyíregyházán (28,7%), Kecskeméten (24,5%) és Debrecenben (23,3%) épült, a legkevesebb Miskolcon (8,9%), Székesfehérváron (15,3%) és Pécsen (15,7%). Az új lakások korszerűek, összkomfortosak, alapterületük nagy, környezetük zömmel kertvárosias. Az új lakások fele családi házban, a többi többszintes tömbházban, társasházban, sorházban, ritkábban zárt többszintes házban van. Sok közülük a zöldövezeti és lakóparki luxuslakás.

A lakásokon kívül nagyon sok és sokféle funkciójú épület épült a városokban. Új, nagyvárosi funkciók jelentek meg a média, a pénzügy, hitelélet, értékpapír-forgalom, a gazdasági-üzleti szolgáltatások, a kereskedelem és a termelő szféra terén (LENGYEL–RECHNITZER 2000). Ezáltal nagymértékben megnőtt a bankok, biztosítók száma, új típusú befektetésitanácsadó- és könyvelőcégek jelentek meg, a lakossági szolgáltatásokkal foglalkozó vállalkozások elterjedése és megszorodása számottevő volt. Mindez új, nem lakófunkciójú épületek megjelenését is hozta, főleg a belvárosokban. A politikai és társadalmi rendszerváltozás magával hozta az államigazgatás, az önkormányzati rendszer megváltozását, amelynek eredményeképpen sok új intézmény jött létre, illetve a meglévők nagy része átalakult. Az új intézmények a városok központjában létesültek, sok esetben új épületek formájában. Megjelentek a különböző vállalkozások központjainak helyet adó irodaházak, gyakran vegyes (iroda, bevásárlóközpont, luxuslakás) szerepkörrel. Sok közintézmény (oktatási, egészségügyi, szociális) épült, többségükben vagy a városközpontba, vagy a belső lakóövbbe, gyakran a belvárosi foghíjakba, többnyire többszintes, zárt formában (CSAPÓ 2004).

A városok külső részeire, általában a ki/bevezető vagy elkerülő utak mellé hipermarketek, szakáruházak és bevásárlóközpontok épültek. Ezek a tömbös, esetenként többszintes épületek egyrészt arculati változást hoztak, másrészt a városok funkcionális szerkezetét változtatták meg.

18. táblázat

Az emeletes épületek száma és aránya a nagyvárosokban (2011, db, %)

Város	Emeletes lakóház	Lakóházakhoz viszonyított aránya	Emeletes épület	Az épületekhez viszonyított aránya	Emeletes, nem lakóház
Debrecen	3 086	8,0	4 580	11,4	1 494
Győr	3 116	16,3	4 420	20,9	1 304
Kecskemét	1 816	7,4	2 800	10,9	984
Miskolc	2 928	11,6	4 230	15,6	1 302
Nyíregyháza	2 057	8,7	3 100	12,4	1 043
Pécs	3 771	15,3	5 170	19,7	1 399
Szeged	4 281	16,0	5 780	20,2	1 499
Székesfehérvár	1 905	12,4	2 900	17,6	995

Forrás: KSH 2011. évi népszámlálás adatai és saját felmérés alapján a szerző szerkesztése.
Az adatok forrása: TeIR

Az új lakó- és középületek jelentős arculati változásokat eredményeztek a nagyvárosok morfológiájában. Megnövelték városaink beépítésének vertikális tagoltságát a városközpontban és a belső lakóövbbe. A népszámlálások rögzítik a lakóházak magassági adatait.

A nem lakóépületeket 2017-ben és 2018-ban terepbejárás során mértük fel. Számuk a vizsgált városokban 984 és 1499 db közötti. Velük együtt az emeletes épületek aránya Győrben (20,9%), Szegeden (20,2%) és Pécsen (19,7%) 20% körüli, míg az alföldi nagyvárosokban 11-12% körüli Kecskemét (10,9%), Debrecen (11,4%), Nyíregyháza (12,4%) (18. táblázat).

Győr és Pécs esetében a korábban városfallal körbevett történelmi városmag, *Szegeden* a nagy árvíz (1876) után tervezett korszerű alaprajzú belváros emeletes beépítése ad némi magyarázatot, hiszen mindegyikükben már 1930-ban magas (sőt magasabb, mint most) volt az emeletes épületek aránya. Alföldi nagyvárosaink arculata a második világháború előtt (leszámítva a kicsiny városmaggal rendelkezőket) erősen falusias volt, nagyon kevés emeletes épülettel.

A beépítés másik aspektusa annak *zárttsága*. Három zárt beépítési típus van, a többszintes és földszintes zárt épületek, valamint a sorházak. Ez utóbbi a rendszerváltozást követően divatosabbá vált, és elterjedt a nagyvárosokban, elsősorban a külső lakóövekben. A zárt földszintes házak (MENDÖL Tibor szerinti kispolgári sorházak) a második világháború előtti polgári időszakban voltak jellemzők, többnyire a városmag peremén vagy az azzal érintkező belső lakóövekben. Az elmúlt évtizedekben sokat közülük lebontottak, és helyükre többszintes épületeket emeltek. Számuk és arányuk ma már csak Debrecen, Kecskemét és Pécs esetében számottevő, az épületállománynak mintegy 5-10%-a. Jelentősen növekedett viszont a *többszintes zárt beépítés*, elsősorban a *városmagokban és közvetlen környékükön*. Vagy a foghíjakat építették be ily módon, vagy a földszintes házak helyére húzták fel azokat. Kutatásunk szerint tehát nőtt a *nagyvárosok horizontális zárttsága* is, és mindez a vertikális tagozódás növekedésével együtt magával hozta a városok arculatának városiasabbá, sőt nagyvárosiasabbá válását. Úgy is lehet fogalmazni, hogy nagyvárosaink kezdenek hasonlítani *nyugat-európai társaikhoz*, arculatuk olyanná válik, mint amit a települések lélekszáma és központi funkciói megkövetelnének.

A fentiekből fakadóan megváltoztak az egyes beépítési típusok arányai. Megmaradt, sőt növekedett a *családi házak dominanciája*, amelyek minden városban a beépített területnek legalább a felét teszik ki, de *Debrecen, Győr és Nyíregyháza* esetében közel kétharmadát. A többszintes zárt és a sorházas beépítés aránya általában nőtt, az előbbi Szegeden, az utóbbi Kecskeméten és Nyíregyházán a legnagyobb. Jelentősen visszaesett a földszintes zárt és a fésűs (kontyolt tetejű régi parasztházak) beépítés, de az előbbiből Debrecenben és Pécsen, az utóbbiból Kecskeméten és Szegeden találunk sokat. Több városban vannak még egykor telepszerűen épített, de mára erősen lepusztult, gyakran cigányok lakta telepek (Kecskemét – Cigányváros, Miskolc – számozott utcák, Nyíregyháza – Huszár telep), amelyek önkormányzati indíttatású felszámolása néhány helyen már megkezdődött. A régebbi beépítési típusokon túl több városban is megjelentek *új, izgalmas, nehezen besorolható házformák*, ilyenek a zárt udvarházak Kecskeméten vagy a zártan épített fésűs házak Győrben, illetve Szegeden. Mivel igen gyorsak a változások, ezért vannak olyan városrészek, amelyek beépítése rendkívül heterogén, például Szegeden az Alsóváros, Újszeged, Debrecenben a Nagyerdő, Győrben a Sziget.

Végezetül szólni kell még a *lakóparkokról*, amelyek korunk új lakótelepei. Mindegyik városban vannak vagy most épülnek lakóparkok, de nagyon alacsony a valódi, különböző szolgáltatásokat nyújtó lakóparkok száma (CSÉFALVAY 2008). Közel 60 a lakóparkok/lakókertek/villaparkok száma, amelyekben mintegy 4400 lakás és 15 ezer lakó van. Közülük csak a Husztikert (Debrecen), a Törökverő lakópark (Miskolc-Diósgyőr), a Bujtosligeti

lakópark (Nyíregyháza), a Lagúna lakópark (Székesfehérvár) és a legnagyobb, még épülő Cédrus lakópark (Szeged) nevezhető ténylegesen lakóparknak.

6.4. Szerkezeti változások

A korábban felsorolt politikai, gazdasági és társadalmi tényezők a városok arculatánál jóval nagyobb *változásokat* idéztek elő a települések szerkezetében. A változások nagysága és intenzitása összefüggésben van a városok nagyságával és központi funkcióival, ebből fakadóan a nagyvárosok szerkezete Budapest után a legnagyobb mértékben alakult át. A főváros után a vidéki nagyvárosokban jelent meg legjobban a vállalkozói tőke, itt történtek a legnagyobb gazdasági beruházások, itt alakult ki leggyorsabban a fogyasztói társadalom, és indult meg a városrehabilitáció. A fentiek eredményeképpen változtak a funkcionális övek arányai, új öv jelent meg, s végeredményben nagyvárosaink kezdenek hasonlítani nyugati társaikhoz.

A változások egyik fontos aspektusaként alakult a *lakó- és nem lakóterületek* aránya. A vállalkozói és az állami tőkének köszönhetően nagy számban épültek kereskedelmi, gazdasági, pénzügyi-üzleti, illetve igazgatási, irányítási, oktatási, szociális, sport-, rekreációs és egészségügyi szerepkörű, tehát nem lakófunkciójú épületek, és alakítottak ki nem lakófunkciójú területeket, amelyek megnövelték a nagyvárosok nem lakófunkciójú területeit. Napjainkra Debrecen kivételével minden nagyvárosban a nem lakóterületek aránya a nagyobb, leginkább Miskolcon és Pécsen, bár mindkét helyen a természetföldrajzi fekvés (erdők) miatt.

6.4.1. Városközpontból city

Az államszocializmusban (Budapest kivételével) még nem beszélhettünk funkcionális értelemben cityről a nagyvárosokban sem, inkább csak erős lakószerepkörrel (is) jellemezhető városközpontokról. 1990 után elsősorban a szabad ingatlanpiac helyreállítása, vagyis az ingatlanvagyon gyors privatizációja és a piacgazdaság újbóli és gyors térnyerése következtében rendkívül felgyorsult a *cityképződés*, amelynek két aspektusa figyelhető meg. Az egyik a *city horizontális terjeszkedése*, kitolódása, elsősorban a belső lakóövből lévő ipari területek átalakulása következtében, és az egykori üzemek vagy lepusztult lakóterületek helyén létesített irodaházak és bevásárlóközpontok megjelenésével. A másik a *city vertikális terjeszkedése*, vagyis az épületek felsőbb szintjeiről is a lakófunkció folyamatos és egyre gyorsuló kiszorulása. Mivel az egyes lakások nem lakáscélú hasznosításáról maga a tulajdonos dönt, és ezt nem köteles a hatóságoknak jelenteni, ezért e folyamat részben rejtve maradt, vagyis rejtett konverzióról is beszélhetünk (Kovács 2005).

A citysedés folyamata azokban a városokban a legszembetűnőbb (Nyíregyháza, Kecskemét), amelyek *kicsiny, fejletlen városközponttal rendelkeztek korábban*. Mindegyik városban a city már jóval túl nőtt az egykori történelmi városmagon, van, ahol jelentősen meghaladja azt (Szeged). Napjainkban minden nagyvárosban markáns és kifejlett city található, de a lakófunkció kisebb-nagyobb mértékben mindegyikben jelen van.

Az ezredfordulóig csak a fővárosra volt jellemző, hogy a *cityt további részekre lehetett tagolni*. Ez napjainkra már néhány nagyvárosról is elmondható. Győrben, Miskolcon, Pécsen és Szegeden egyértelműen van *citymag*, vagyis a citynek a legintenzívebb része, a *központi üzleti negyed (CBD)*, ahová a kereskedelem és az üzleti élet összpontosul, és kezd létrejönni a belső lakóöv határán lévő city széle, ahol a citysedési folyamat erős. Pécsen és Győrben ezen kívül markáns *egyházi-szagrális negyed* is elkülöníthető a cityn belül.

6.4.2. Szubcentrumok, új elemek a városok szerkezetében

A vállalkozói tőke nem csak a cityben okozott változásokat. A fogyasztói társadalom viszonylag hamar kialakult hazánkban, legdinamikusabban a legnagyobb vásárlóerővel rendelkező fővárosban és a vidéki nagyvárosokban (NAGY 1998). Viszonylag hamar megjelentek hazánk nagyvárosaiban a multinacionális cégekhez köthető *kis- és nagykereskedelmi láncok*, amelyek sorra építették fel a „fogyasztás katedrálisait”, vagyis a hipermarketeket, szakáruházakat és a bevásárlóközpontokat (SIKOS – HOFFMAN I.-NÉ 2004). Ezek, mint egy mágnes, idővel magukhoz vonzottak kisebb-nagyobb kereskedelmi és szolgáltatóegységeket, és létrejöttek a city kereskedelmi funkcióinak egy részét átvállaló szubcentrumok. Az eddigi centrum lényegében kettévált egy tömegigényeket kielégítő városperemi szubcentrumra és az igényes, kereskedelmi és egyéb szolgáltatásokat kielégítő cityre.

Nagyvárosainkban átlagosan *öt-hat szubcentrum található*, közülük néhány igen nagy kiterjedésű, és hosszan elhúzódik egy-egy kivezető út mellett a belső lakóövből indulva (Debrecenben a Füredi út mentén, Nyíregyházán a régi 4-es főút mentén), mások jóval kisebbek (Kecskeméten az Izsáki út mentén). Gyakori, hogy a városok peremén, az autópályákhoz közel helyezkednek el (Debrecen, Győr, Kecskemét, Szeged), ritkább esetekben (Szeged-Újrákos) nagyobb lakótelepeken. Ezekben a szubcentrumokban többnyire hipermarketek és/vagy szakáruházak jelentik a magot. A nagy és meghatározó bevásárlóközpontok sokszor a *belváros peremére* épültek, így hozzájárultak a city horizontális kiterjedéséhez (Debrecen – Plaza Fórum; Kecskemét – Malom Üzletközpont; Miskolc – Plaza, Szinvapark Bevásárlóközpont; Nyíregyháza – Korzó Üzletház; Pécs és Szeged – Árkád Üzletház; Székesfehérvár – Alba Plaza, Fehérpalota Üzletközpont; Győr – Árkád Üzletház).

6.4.3. Az ipari területek átalakulása

Érzékelhető változások történtek az *ipari területekkel*, néhány városban csökkent, más-
hol nőtt a méretük, de mindenhol strukturálisan átalakultak. A csökkenés legfőbb oka, hogy sok szocialista iparvállalat a rendszerváltozást követően csődbe ment, nem sikerült privatizálni, így bezárt. Közülük azokat, amelyek a belső lakóövből vagy annak peremén helyezkedtek el, lebontották, helyükön *bevásárlóközpontok* (Győr – Árkád Üzletház, Kecskemét – Malom Üzletközpont), lakások (Pécs – régi kesztyűgyár, Győr – régi növényolajgyár) vannak, vagy loft formában más funkciót kaptak (Pécs – Zsolnai-negyed). A megmaradt ipari területek egy része *erősen lepusztult*, ezek jellegzetes *rozsdáövezetté* váltak (Miskolc – DAM egy része, Székesfehérvár – Tőváros északi része, Pécs – Tüskésrét egy része). A citymenedzsment feladata, hogy megoldja a területek hasznosítását.

A gazdasági szerkezetváltás miatt általában visszaszorult az ipar, ugyanakkor megerősödtek a *szolgáltató ágazatok*. A termelőcégek helyett/mellett egyre több kis- és nagykereskedelmi lerakat és egyéb szolgáltatóipari vállalkozás jelent meg. Az előző (szocialista) időszak nagy területű és létszámú ipari és kommunális szolgáltatóüzemei felbomlottak, és többségük strukturálisan átalakult.

Bővült is az ipari terület, a hazai, de leginkább külföldi, gyakran multinacionális cégek *új, zöldmezős beruházásai* révén. Ezek a beruházások a hagyományos, termelő ipari ágazatok mellett különböző ipari szolgáltatásokban, logisztikai, kereskedelmi ágazatokban realizálódtak, területileg pedig ipari, logisztikai vagy üzleti parkokban valósultak meg. A nyolc nagyvárosban összesen *30 ipari park létesült*, ennek fele rekonstrukciós ipari parkként, a másik fele zöldmezős beruházásként. A legtöbb ipari park (6 db) Székesfehérváron van. Nagyvárosainkban *kevés még a tudományos park*, csak Debrecenben és Szegeden jött létre. Előbbiben az egyetem együttműködésével a Debreceni Science Park (gazdasági jelentősége még csekély), Szegeden pedig az uniós támogatással létrehozott ELI-ALPS Lézerkutató Intézet.

Több nagyvárosban alakított ki *telephelyet egy-egy óriás multinacionális cég*, többnyire a járműipar vagy elektronika területén (Audi – Győr, Mercedes Benz – Kecskemét, Visteon – Székesfehérvár, Bosch – Miskolc). Ezek a cégek megnövelték az ipari terület nagyságát, további kisebb cégeket vonzottak, súlyukkal átalakították a települések gazdaságát, és hatásuk a városok társadalmára is jelentős volt.

Amíg a régebbi ipari területek a vasútvonalakhoz kötődtek, az újak elsődlegesen a *közúti szállításra alapoztak*, a városok peremére, közel a gyorsforgalmi utakhoz települtek. Ma már ritka a város belsőbb részein lévő ipari enkláve, de esetenként előfordul (Győr – Sziget, Pécs – Szigeti külváros, Székesfehérvár – Víziváros). Az ipari területek sok esetben övként (Kecskemét) vagy csaknem övként (Debrecen, Nyíregyháza, Székesfehérvár) veszik körbe a belső lakóövet, máshol a városok egy meghatározott részén helyezkednek el egy vagy kettő nagyobb tömbben (Győr, Miskolc, Pécs, Szeged).

6.4.4. Katonai területek átalakulása, helyzete

A rendszerváltozáskor a nagyvárosokban *42 magyar és szovjet laktanya* volt. A szovjet csapatok kivonulását (1991) követően a laktanyák önkormányzati és/vagy állami tulajdonban voltak. Sorsuk eltérően alakult.

Közülük *öt továbbra is* (részben vagy egészben) katonai objektum maradt (Győr MH 12. Arrabona Légvédelmi Rakétaezred, Debrecen Hadkiegészítő Parancsnokság és a katonai ruharaktár, Székesfehérvár MH 43. Nagysándor József Híradó és Vezetéstámogató Ezred, Kecskemét MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis). Miskolcon az egykori Rudolf gyalogsági laktanya területének egy részén a Hadkiegészítő Parancsnokság működik, a többi rozsdáövezt.

Hat laktanya *rozsdáöv* lett, nem hasznosult: Miskolc (3), Debrecen (2), Pécs (1). Hét laktanyának egy része rozsdáöv, más része hasznosult új funkcióval (lakás, szociális intézmény, rendőrség, kollégium, iskola, piac; Debrecen, Miskolc, Kecskemét, Nyíregyháza).

Az egykori laktanyák többsége teljesen *új funkciót* kapott. Hét esetben oktatási (egyetem) szerepkörük lett (Debrecen, Pécs, Szeged), két-két esetben lakótelep (Miskolc,

Nyíregyháza), lakópark (Kecskemét, Szeged) vagy szabadidőközpont épült helyükön (Debrecen, Kecskemét). Győrben loft irodaépületként hasznosították, Miskolcon egészségügyi intézmény, Székesfehérváron hipermarket épült a laktanyák helyére. Négy laktanya helyén többféle szerepkörű épületek és területek vannak (Debrecen, Győr, Kecskemét, Pécs). Az újrahatszósítás kisebb része loft módon, az épületeket meghagyva történt (Debrecen, Győr, Kecskemét, Székesfehérvár, Szeged), nagyobb részüket lebontották, és teljesen új épületeket emeltek.

Az egykori laktanyák közül *14 db még mindig részben vagy teljesen rozsdáö, amelyek komoly tartalékokat, egyszerismind megoldandó feladatot is jelentenek a városok számára.*

6.4.5. Városrehabilitáció

A hazai nagyvárosokban némi késéssel, az 1990-es évek végén, de inkább az ezredfordulót követően indult az új várospolitika, a citymenedzsment által tudatosan indított városrehabilitáció, amelynek célja a lepusztult városrészek épületállományának és társadalmának megújítása (EGEDY 2009). A vidéki nagyvárosok azonban kissé lemaradtak a fővárostól, időben és intenzitásban egyaránt.

A városmegújítás eddigi eredményei leginkább a *piaci orientációjú városrehabilitációs programokban* jelentek meg, amelyek leginkább a lepusztult ipari és katonai területek megújítását jelentették. Annak ellenére, hogy több pozitív példa van már rá, a barnaövezet átfogó megújulása, rehabilitációja még mindig várat magára. Ezért az átalakulásra váró barnamezős területek és a kihasználatlan rozsdáövezetek a városfejlesztés potenciális területeként jelennek meg.

Viszonylag kevés városban indult el a *belső lakóö államszocializmusban lepusztult, gettósodott bérházainak a felújítása*, de például Győrben az újvárosi Kossuth Lajos utca vagy Pécsen a Budai külváros Ady Endre utcája jó példa erre. Ennél nagyobb sikereket ért el a szociális városrehabilitáció területén. Több nagyvárosban vannak régi építésű, napjainkra erősen szegregált és lepusztult egykori *munkástelepek*, amelyek megújítása (Kecskemét – Mezeiváros és Ürgés, Pécs – Györgytelep) vagy lebontása (Miskolc–Diósgyőr számozott utcák, Szondi telep) megkezdődött. Azonban néhány helyen, így Nyíregyházán a Huszár telepen és a MÁV-sportpálya mellett hozzá sem kezdtek a rehabilitációhoz.

Sikeresebb viszont a *lakótelepi tömbházak* központi költségvetésből történő felújítása és a lakótelepek szociális célú általános rehabilitációja (Szeged Odessza és Tarján városrész), illetve a régi városmagokban lévő önkormányzati, állami vagy a privatizálást követően magántulajdonba került épületek felújítása. Ezekre minden városban van számos példa.

6.4.6. A városi zöldterületek fontossága

A piacgazdaság kiépülésével, a hazai vásárlóerő növekedésével megnőtt az igény a *városi rekreációs, sport- és zöldterületek növelésére*. Mindez azzal járt, hogy a rendszerváltozás óta a hazai városok területéből egyre nagyobb hányadot foglalnak el a városi zöldterületek, de még messze nem érik el a fejlett országok nagyvárosaiban jellemző mértéket (BARANYAI–CSAPÓ 2011). A nagyvárosokban mindezek a folyamatok jelen vannak, de ezzel

párhuzamosan Miskolcon és Pécsen egy ellentétes folyamat is érvényesül, jelesül a Bükk és a Mecsek erdőszült hegyoldalainak folyamatos beépülése, döntően lakóházakkal. E két városban a zöldterület nagysága stagnál, a többiben kissé növekedett.

A növekedés mögött elsősorban *új sport-, wellness- és szabadidős területek* kialakítása áll. Több városban (Debrecen, Győr, Miskolc, Székesfehérvár) megújult a stadion, vagy teljesen újat építettek. Országos, sőt nemzetközi jelentőségű *sportlétesítmény* épült Debrecenben (Főnix Csarnok, Sportuszoda), Győrben (Olimpiai Sportpark), Szeged (Maty-éri Vízicentrum). Új élményfürdők épültek Debrecenben, Győrben, Kecskeméten, Nyíregyházán és Szegeden. Több, nagy jelentőségű szabadidőközpontot és/vagy kalandparkot alakítottak ki, mint például Kecskeméten, Miskolcon és Pécsen.

6.4.7. Kertek, zártkertek átalakulása

A szocializmusban zömmel hétvégi házak voltak a városok körüli zártkertekben. Azóta egyre többen *költöznek ki a kertekbe állandó jelleggel*, így funkciójuk megváltozott, napjainkban egyre inkább agrártermelési helyszínnek és lakóhelynek vegyesen. Van, ahol a kertek már lakóterületté alakultak (Nyíregyháza-Kistelekiszlő, Szeged-Baktó, Kecskemét-Miklóstelep), és ez a tendencia gyorsulni látszik. E folyamatban a jó levegő, a lakótelepekről való kiköltözés és a kertés ház igénye egyaránt szerepet játszott.

6.4.8. Változások a lakóterületeknél

A hazai nagy- és középvárosokban két lakóöv található: a régebbi kiépülésű belső lakóöv, amely a cityt veszi körül, és a városok peremén, többnyire a vasútvonalakon túl, gyakran az ipari területbe ékelődve vagy annak szomszédságában található külső lakóöv. Ez utóbihoz soroljuk a városokhoz később csatolt, egykor önálló településeket (falvakat) is. A *két lakóöv aránya* az elmúlt néhány évtizedben megváltozott. A city területi növekedése miatt a belső lakóöv kisebb lett, míg a külső lakóöv az új építkezések miatt jóval nagyobb, így nagysága már a legtöbb városnál legalább kétszerese a belső lakóövnnek. A vizsgált városok közötti különbségek egyrészt attól függenek, miként változott (nőtt, stagnált vagy csökkent) a városok népességszáma, másrészt mennyire volt lehetőség a közigazgatási határokon belül kertvárosias lakóterületek kialakítására, vagy ezek inkább a szuburbiaikban alakultak ki.

6.5. Irányok, trendek

A nagyvárosok arculata és szerkezete a rendszerváltozást követően nagymértékben *megváltozott*. Az új politikai, gazdasági és társadalmi struktúra, de mindenekelőtt a piacgazdaság térhódítása komoly morfológiai, és talán ennél is jelentősebb szerkezeti változásokat idézett elő. Lélekszám szerinti nagyvárosaink mindkét aspektusból ténylegesen *nagyvárosokká váltak*. Az átalakulások során arculatilag sajnos keveset őriztek meg *magyar sajátosságukból* (hagyományos népi építészet, zárt kispolgári házsorok megléte stb.), egyre inkább hasonlítanak nyugat-európai társaikhoz.

Arculatuk egyértelműen városiasabbá vált, ami jól megfogható a beépítés vertikális tagozódásának és horizontális zártságának növekedésében. A városok közötti *különbségek* nagy részben történelmi múltjukból és természetföldrajzi fekvésükből fakadnak. Nagyvárosaink funkcionálisan hét övezetre tagolhatók. Mindegyikben kialakult a *city*, amely néhány városban már tovább tagolható. Létrejöttek a *városszéli szubcentrumok*, amelyek részben átvették a városközpont kereskedelmi funkcióit. Az *ipari terület* nagysága nem változott, de szerkezetileg átalakult, és elhelyezkedése némileg változott. Székesfehérvár kivételével minden városban van egyre markánsabb megjelenésű *egyetemi negyed*. A *városi zöldterület* fontossága megnőtt, a városok sok sport-, szabadidő- és wellness- vagy fürdőterülettel gyarapodtak. Az *egykori hétvégi kertek* fokozatosan átalakulnak állandóan lakott külső lakóövvé, így annak területe már jóval nagyobb, mint a belsőé.

7. Szempontok a magyar nagyvárosok kulturális potenciáljához

Rechnitzer Zsófia

7.1. A nagyvárosok kulturális potenciálja

Kutatásunkat két metszetben végeztük. A kutatás első fázisában *statisztikai* alapon mértük fel a városok közművelődési funkciókat ellátó kulturális intézményeit az irodalom, a képzőművészet és a színháztársaság területén. A kulturális ágazatok helyszíneit vizsgáltuk a városokban, így a könyvtári ellátottságot, a közgyűjtemények jelenlétét és igénybevételét, valamint a színházi kapacitásokat. Az intézményrendszer méretét és annak felhasználói bázisát vizsgáltuk az általuk nyújtott szolgáltatás és a felhasználói oldal magatartása mentén, amiből következtetéseket vontunk le az intézményrendszer használatára lokális és térségi szinten.

Második lépésként a statisztikai adatokat *empirikus elemzésekkel* egészítettük ki, mivel a kultúra intézményrendszerének valós adottságai, befolyása a hazai kulturális életre és magának a városnak, a városok közösségeinek formálásában játszott szerepe nem volt kiolvasható pusztán a statisztikai adatokból. Az empirikusan vizsgált intézmények esetében statisztikai összehasonlításokat nem állt módunkban végezni. Azonban kutatásunk kimutatta, hogy többségében ezek az intézmények, események gyakorolják a legnagyobb hatást a városok kulturális imázsára, azok kulturális versenyképességére. A két módszer egymást kiegészítve kísérletet tesz a városok kulturális intézményrendszerében rejlő potenciál érzékeltetésére.

7.1.1. Módszertan

Jelen vizsgálat alapjául az Emberi Erőforrások Minisztériumának (EMMI) 2014-es *Kulturális statisztika* című, ágazatokra bontott statisztikái szolgáltak. Az EMMI kulturális statisztikáiban a következő ágazatok találhatók meg: a könyvtárak, az állatkertek (vadászparkok és kultúrparkok), a muzeális intézmények, a kiállításszervezők, a levéltárak és az előadó-művészeti szervezetek (színházak, táncgyűttesek, zenekarok). A statisztikákban található adatokat az EMMI évente gyűjti be a közművelődési tevékenységet folytató intézményektől, szervezetektől függetlenül attól, hogy ezek köz- vagy magánfinanszírozásból valósulnak meg. Az adatokat az Országos Statisztikai Adatfelvételi Program részeként évente kell a kulturális intézményeknek az EMMI rendelkezésére bocsátaniuk.

Fontos hangsúlyoznunk, hogy a *minta nem tekinthető teljesnek*, hiszen a döntően állami és önkormányzati szervek, irodák nyilvántartásából hiányzó kulturális intézmények

nem szerepelnek a statisztikákban. Ennek oka vélhetőleg az azok méretéből vagy eléréséből fakadó hiányokban keresendő. Továbbá azt is meg kell jegyeznünk, hogy gyakorta téves vagy oda nem illő adatokat is találhatunk a statisztikákban, amelyeket kutatásunk igyekezett kiszűrni, ennek ellenére maradhattak hibás adatok, hiányok számításainkban a szolgáltatott adatok téves vagy hiányos volta miatt. Emellett több esetben a minta olyan alacsony volt, amelyből következtetéseket nem, vagy csak alig tudtunk levonni.

A statisztikai elemzés a városok kulturális infrastruktúrájának első szintű felméréséhez mindenestre megfelelő módszernek bizonyult. Segítségével láttatni tudtuk a városok *intézményrendszeri beágyazottságát*, továbbá azok használatának méretét és mértékét. Három kulturális irányzat fő terepeit vettük górcső alá: a *színházak*, a *könyvtárak* és a *közgyűjtemények* igénybevételét, az azok által nyújtott szolgáltatásokat. Ennek megfelelően az EMMI statisztikáit használva bemutattuk a városokban jelen lévő, az ágazatokat reprezentáló közművelődési feladatokat ellátó intézményeket, tehát a színházakat, a múzeumokat és a könyvtárakat.

Elmondható, ha kultúráról értekezünk, mindig a minőség, a *minőségi kultúra* fogyasztás a mérce. Hiszen a fogyasztó a minőség mércéje felől közelít a kulturális produkciókhoz. A minőség mércéje az, ami segít diverzifikálni a programok kínálata között (KAPITÁNY–KAPITÁNY 2005).

Annak érdekében, hogy reális képet kaphassunk a kultúra minőségéről az adott városokban, kutatásunk második fázisaként empirikus vizsgálatokat végeztünk. Tehát a térségek közművelődési funkcióit ellátó intézményeken túl bemutattunk olyan *szervezeteket, intézményeket*, amelyek *kulturális vonzereje* révén a városi imázs fontos részévé váltak.

Tették ezt úgy, hogy a városok kulturális szövetéből organikusan fejlődtek ki. Így a városok kulturális szereplőinek és polgárainak valós kulturális potenciálját – és később igényét – mutatják, tehát szerves tényezőivé váltak a városok kultúráját és kulturáltságát reprezentáló eseményeknek. Vizsgálataink alapján az ilyen kezdeményezések közül azok nőttek országos vagy nemzetközi rangúra, amelyek magaskultúrát képviselnek.

Így kutatásunk második fázisában olyan intézményeket vizsgálunk, amelyek a *minőségi vagy magaskultúrát* hivatottak képviselni minimum országos, de gyakran nemzetközi szinten. Megállapíthattuk, hogy ezen intézmények általában alulról jövő, a város kulturális szövetéből kibúvó kezdeményezésekből indultak.

7.2. A színjátszás és a színházak

A színjátszás térbeliségének vizsgálatakor színházakat (hagyományos, báb-, kamara-, alternatív, szabadtéri színházakat), színműhelyeket, színitársulatokat és egyesületeket listáztott az általunk elemzett statisztika (19. táblázat). A nyolc nagyvárosban összesen 23 *színházi szervezet* 65 játszóhelye, színpadja üzemel, amelyeken a 2014-es évben 6691 előadáson 1 152 704 látogató vett részt.

A nyolc nagyváros közül látogatószámban 2014-ben Pécs állt az élen. Itt 216 166 látogatót regisztráltak. A soron következő Miskolc volt 180 262 látogatóval. A legkisebb látogatószámot Nyíregyházán mérték 98 699 látogatóval, ugyanitt volt a legkevesebb előadás is, összesen 344. Érdekes megfigyelni, hogy az előadásszám nem mindig függ össze a látogatószámmal. Például amíg Szegeden 763 előadásra 104 998 látogató jutott, addig

ennél több mint 15%-kal kevesebb előadást (653) Győrben 164 030-an néztek meg. Magas előadásszám mondható el Székesfehérváron is, ahol 828 előadást jóval kevesebben látogattak meg, mint az imént említett, lényegesen kevesebb előadást bemutató Győrben. Itt mindössze 117 618 fő váltott jegyet a darabokra.

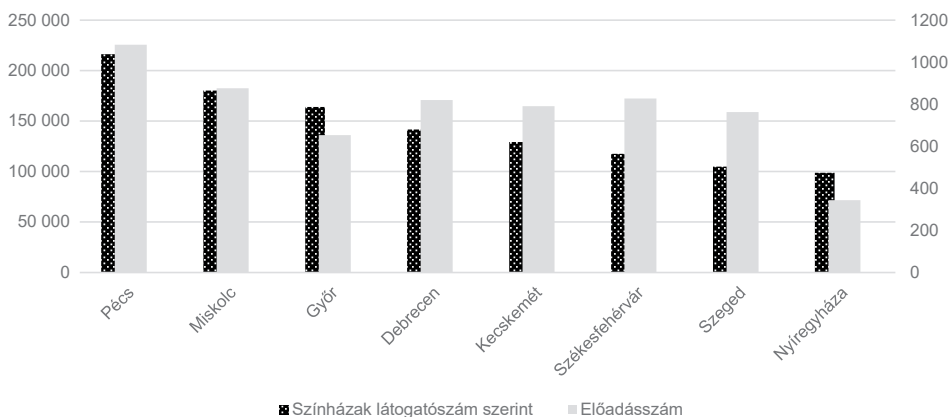
19. táblázat

Színházak összesítése a nyolc elemzett városban és Budapesten (2014, db, fő)

Város	Színházak, társulatok száma	Játszó-helyek száma	Látogatók összesen	Összes látogatóból bérletes	Normál férőhelyek összesen	Előadások összesen
Debrecen	3	7	141 583	78 465	1 386	820
Győr	3	4	164 030	70 008	926	653
Kecskemét	4	9	129 348	76 119	817	791
Miskolc	4	8	180 262	2 915	1 342	876
Nyíregyháza	1	6	98 699	55 587	1 831	344
Pécs	7	14	216 166	49 768	1 783	1 083
Szeged	9	12	104 998	48 147	2 019	763
Székesfehérvár	2	5	117 618	57 835	743	361
Budapest	106	146	4 082 697	232 819	25 971	13 477
Összesen	23	65	1 152 704	438 844	10 847	5 691

Forrás: Kulturális Statisztika 2014 színházakra vonatkozó adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Az 16. ábrán látható, hogy az egy lakosra jutó színházi látogatottság nagy különbségeket mutat a nagyvárosok között. A városok nagyobb csoportjában kiegyenlített látogatás figyelhető meg, egyedül Pécs ugrik ki, míg a többieknél egyenletesnek tekinthető a látogatottság.



16. ábra

A városok színházainak látogató- és előadásszáma (2014)

Forrás: Kulturális Statisztika 2014 színházakra vonatkozó adatai alapján a szerző saját szerkesztése

A statisztikák külön kezelik a *bérletes előadásokat* (20. táblázat). A bérlettel rendelkező látogatókra jellemző, hogy lakóhelyükhöz közeli színházat látogatnak szívesen, és ezt rendszeres gyakorisággal teszik. Őket a színházak törzsközönségének is tekinthetjük. Két kivételtől eltekintve a bérletes látogatók aránya az elemzett városok zömében 42,7% és 58,8% közé esik. Az egyik kivétel Pécs, ahol mindössze 49 768 látogató, vagyis az összes látogató 23%-a rendelkezett színházi bérlettel; a másik Miskolc, ami különösen meglepő, hiszen itt az összes látogató pusztán 1,6%-a váltott bérletet.

20. táblázat

Látogatók jegyvásárlásai (2014, db, %)

	Összes színházi jegyvásárlás (db)	Ebből bérlettel rendelkező látogatók (db)	Bérletesek aránya az összes látogatószámból (%)
Debrecen	141 583	78 465	55,4
Győr	164 030	70 008	42,7
Kecskemét	129 348	76 119	58,8
Miskolc	180 262	2 915	1,6
Nyíregyháza	98 699	55 587	56,3
Pécs	216 166	49 768	23,2
Szeged	104 998	48 147	45,6
Székesfehérvár	117 618	57 835	49,2

Forrás: Kulturális Statisztika 2014 színházakra vonatkozó adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Fontos röviden bemutatnunk a *budapesti színházi kínálatot* is. Hiszen míg a nyolc városban 65 színpadot 23 színház tart fenn, addig Budapesten 106 színház 146 játszóhellyel várja az érdeklődőket. Budapest a tárgyévben 25 971 előadáson 4 082 697 látogatót, míg a nyolc város összesen 6691 előadáson 1 152 704 látogatót fogadott.

A nagyvárosok lakóinak kultúrafogyasztása természetesen nem csak lakóhelyükre korlátozódik, hiszen a *kultúrafogyasztó közönséget a mobilitás jellemzi*. Így a kultúrafogyasztók gyakorta látogatnak el más városokba, a fővárosba is kulturális éhségük kielégítése céljából. Éppen ezért a Budapesten mért több mint 4 millió fős látogatószámba nemcsak fővárosi vagy annak vonzáskörzetében élő kultúrafogyasztókat számlálunk, hanem országos, sőt nemzetközi látogatókat is. Ez egyfelől természetes és jó, másfelől problematikus, hiszen a *niche* – vagyis a különleges, alternatív, kísérleti – színházi előadások kevésbé vándorolnak az országban, kisebb eséllyel mutatják be ezeket vidéki nagyvárosokban, ami visszaveti a városok kulturális fejlődését.

Erre a hiányra – amelyet nevezhetünk inkább lehetőségnak vagy igénynek – remekül reflektálnak a különböző *színházi és operafesztiválok*. Ezen fesztiválok célja éppen a – gyakorta a fővárosban megtekinthető – *niche-produkciók*, feltörekvő társulatok bemutatása vidéken. Az ilyen, éves rendszerességgel megrendezésre kerülő programokról empirikus kutatásunk folytán megállapítottuk, hogy azokban a városokban sikeresek, amelyekben az adott kulturális produktumnak már van *befogadóbázisa*.

7.2.1. Színházi városok, fesztiválok – Pécs és Szeged

Nem meglepő tehát, hogy a két legerősebb színházi bázissal rendelkező városunk, Pécs és Szeged ad otthont a *Pécsi Országos Színházi Találkozó*nak és a *Szegedi Szabadtéri Játékok*nak. Látogatók szempontjából Pécsset tekinthetjük a legjelentősebben színházbarát városnak a maga 216 ezres látogatószámával. *Pécs*ett hét színház üzemel 14 színpadon. Ebből legjelentősebb a Pécsi Nemzeti Színház, az év összes előadásából a városban 381-et szerveztek itt, ami 115 041 fős látogatószámot jelentett a színháznak, ami több, mint a városi összes színházlátogató-számának 55%-a. Pécs emellett helyet ad a POSZT-nak, vagyis a Pécsi Országos Színházi Találkozóknak, amely a városi színjátszáson túl országos szintű színházi fesztivál.

A POSZT-ot 2001 óta évente rendezik meg a városvezetés, a Magyar Színházi Társaság és a Magyar Teátrumi Társaság szervezésében (Három évre megújították a POSZT vezetésének mandátumát [2018]). Indulásakor a teljes magyar színházi élet reprezentatív, szakmai alapokon nyugvó seregszemléje volt, mára pedig a hazai és a határon túli színházi élet legnagyobb jelentőségű fesztiválja.

A tíznapos POSZT legfontosabb eleme a rendezőkből, színészekből, kritikusokból álló szakmai zsűri által válogatott előadásokat bemutató versenyprogram. Emellett koncertek, opera-, operett- és vígjáték-előadások, valamint a közönségtalálkozók, beszélgetések és társművészeti események tarkítják a POSZT programját.

Az elemzett városok közül Szeged mutatja a legnagyobb diverzitást a színházak számát illetően. A városban kilenc színház üzemel, amelyek 12 állandó vagy időszakos játszóhelyet tölthetnek meg 763 előadással a tárgyévben, ami 104 ezer látogatót vonzott. Szegeden 2019-ben 88. alkalommal rendezték meg a Szegedi Szabadtéri Játékokat. A szabadtéri játékok ötletét először a Franciaországban tanult rendező és színházi szakember, Hont Ferenc vetette fel 1927-ben. A már Európa-szerte elterjedt szabadtéri színházi rendezvények első hazai példája végül 1931 nyarán valósult meg Voinovich Géza *Magyar passió*jának Dóm téri előadásával (LUGOSI 1938). A játékok ezt követően Szeged leglátogatottabb rendezvényévé váltak, egészen 1939-ig. Egy húszéves szünet után végül 1959-ben szervezték meg újra a játékokat, amely azóta minden nyáron Szeged kulturális életének fénypontját és egyben a város legnagyobb turisztikai attrakcióját képezi, ugyanis 2008-ban már a nézők közel kétharmada (66%) Szegeden kívülről érkezett (HERCZEG 2009), ami vállalkozásfejlesztési és városfejlesztési szempontból is jelentős adat.

A játékok programját a megelőző évad szegedi, budapesti, vidéki és külföldi társulatainak opera-, operett-, musical-, dráma-, vígjáték-produkciói és gyermekelőadásai teszik ki, amelyeket komolyzenei koncertek és táncelőadások kísérnek. A programokon 2017-ben összesen 68 493 fő vett részt,⁴² az előadások bruttó jegyárbevétele ugyanebben az évben 556 145 222 forint volt (*A Szegedi Szabadtéri Játékok 2017. évi programsorozatának szakmai értékelése 2017*).

⁴² A Szegedi Szabadtéri Nonprofit Kft. tevékenységéről szóló 2017. évi adatszolgáltatás alapján.

7.2.2. A Győri Balett

A színházi látogatószámot szemléltető listán Győr áll a harmadik helyen a maga 164 030 látogatójával három színház csupán négy színpadán. Érdekes, hiszen ez jóval kevesebb helyszín, mint az imént bemutatott két városnál. A bemutatott 653 előadás is magas aránynak bizonyul a többi nagyváros színházi előadásaihoz képest. Győr a színpadok magasabb fokú leterheltségét mutatja, mint a korábbi két város.

A Győri Nemzeti Színház épülete ad otthont a *Győri Balettnek*. A Győri Balett társulata Markó Iván által alapított társulat, amely 1979-ben a Magyar Állami Balettintézetben végzett osztály egy csoportjából jött létre. A csoport Győrbe költözött, 1991-ig Markó vezette, majd Kiss János vette át a társulat vezetői feladatait. A csoport a klasszikus baletten túl a táncművészet minden ágát felöleli.

Az EMMI táncegyüttesekre vonatkozó statisztikája alapján 2014-ben a Győri Balett társulata Magyarországon 54 előadást tartott, amelyekre 36 274 látogató váltott jegyet.⁴³ Győrben a *Győri Nemzeti Színház* nagyszínpadán havonta egy vagy két alkalommal léptek fel.⁴⁴ A társulat jelenléte a győri színházi életben és a város kulturális imázsára gyakorolt hatása meghatározó.

A *Magyar Táncfesztivált* 2005-től rendezi meg a Győri Balett, így a város válik az egyhetes nyár eleji rendezvényvel a táncművészet magyarországi fővárosává. Minden jelentős hivatásos táncegyüttes képviselteti magát, de az alternatív, kísérletező társulatok is bemutatkozási lehetőséget kapnak. 2019-től megújult szabadtéren is láthatók a rendezvények, sőt 2015-től Gyermekek Táncfesztivál működik a nagyrendezvény keretében. A fesztivál nemzetközi fogadtatása is kedvező, megjelennek külföldi együttesek is.

7.3. A könyvtárak

A tárgyalt nyolc város – megyeszékhelyi volta miatt – *mind üzemeltet megyei hatókörű könyvtárat* (21. táblázat, 17. ábra). A nyolc nagyvárosban összesen 106 könyvtár és levéltár 181 egységben működik. Az összes regisztrált felhasználó 468 818 fő volt 2014-ben. A vizsgált könyv- és levéltárak összesített állománya 21 428 073 darab könyvtári dokumentumot foglalt magában. Viszonyításképpen Budapesten a 380 könyvtári egységnek 671 708 regisztrált felhasználója van. A főváros összesített dokumentumállománya 37 796 517 darabból állt a tárgyévben. Érdekes megfigyelni, hogy míg Budapesten 4 765 759 személyes helybeni használati alkalmat regisztráltak, addig a nyolc városban összesen 5 488 853 személyes helybeni használatot jegyeznek, ami jóval meghaladja a budapesti adatot.

⁴³ Az EMMI statisztikái a Magyarországon megvalósult előadásokat egyben listázza, így nem biztos, hogy az összes előadás a Győri Nemzeti Színházban valósult meg.

⁴⁴ A Győri Balett műsora alapján. Elérhető: <https://gyoribalett.hu/musor/>

21. táblázat

A könyvtárak főbb adatai a nagyvárosokban (2014)

Város	Könyvtárak száma	Könyvtári egységek száma	Regisztrált felhasználó	Személyes (helybeni) használat összesen	Tárgyév december 31-i állománya
Debrecen	18	32	153 693	1 539 146	7 794 981
Győr	15	23	34 387	544 015	1 320 865
Kecskemét	15	25	47 188	540 704	1 021 920
Miskolc	8	16	53 930	560 800	2 660 473
Nyíregyháza	11	18	26 038	228 201	1 480 225
Pécs	11	18	51 741	856 138	2 862 183
Szeged	10	24	82 197	1 013 078	3 116 297
Székesfehérvár	18	25	19 644	206 771	1 171 129
Budapest		380	671 708	4 765 759	37 796 517
Összesen	106	181	468 818	5 488 853	21 428 073

Forrás: Kulturális Statisztika 2014 könyvtárakra vonatkozó adatai alapján a szerző saját szerkesztése

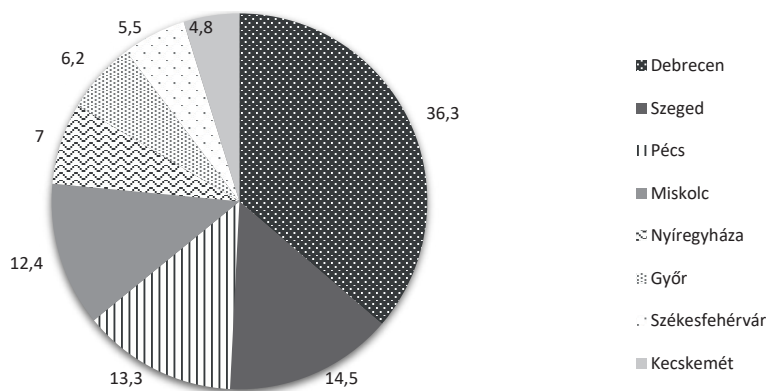
Az adat, amely szerint a nyolc nagyváros *helybeni könyvtárhasználata* megelőzi a főváros könyvtárainak használatát a tárgyévben, részben abból következik, hogy a városokban működő könyvtárak városonként eltérő, de minden esetben kiterjedt szakmai profillal rendelkeznek. Nagy arányban találunk szakkönyvtárakat is a városokban. A Magyar Tudományos Akadémia szakkönyvtárai a tárgyalt városok közül Győrben, Debrecenben, Pécsen és Szegeden található meg. Debrecenben továbbá üzemel a Debreceni Egyetem Egyetemi és Nemzeti Könyvtára, amely a Széchenyi Könyvtár mellett *országos gyűjtőkörű könyvtárként* van nyilvántartva. A város gyűjteménye így 7 794 981 darab dokumentumra rúgott a tárgyévben, amelyből több mint 6 millió tétel az említett könyvtár állománya. A városban összesen 18 könyvtár 32 tagintézményt üzemeltet. A város összes regisztrált felhasználója 153 693 fő.

Debrecen mellett további magas regisztrált felhasználószámot találhatunk a *többi egyetemi városban* is. Hiszen – ellentétben a színházaknál és múzeumoknál tapasztalt mobilitással – a könyvtárak esetében elmondható, hogy ezek leginkább *lokális használatú intézmények*. Tehát azokban a városokban, amelyekben egyetem található, a könyvtárak használata aktívabb, mint az egyetemmel nem rendelkező városokban. Az általunk elemzett nyolc város mindegyike egyetemváros, azok egyetemi profiljai azonban eltérnek egymástól, csakúgy, mint a diákság száma. Ez a regisztrált felhasználók számában is bizonyítást nyer.

A legjelentősebb, hatmilliós dokumentumállománnyal és 121 000 regisztrált felhasználóval a debreceni egyetemi intézményt állomány és használat terén a Pécsi Tudományegyetem Könyvtára követi a maga több mint 1,5 milliós állományával és majdnem 30 ezer fős regisztrált olvasójával. Ehhez adataiban nagyon hasonló a Szegedi Tudományegyetem Klebelsberg Könyvtára.⁴⁵ Továbbá jelentős hatása van még a városi könyvtárforgalomra a Miskolci Egyetem Könyvtárának és levéltárának, ahol a több mint egymillió könyvtári dokumentumállományt közel 12 ezer regisztrált felhasználó hasz-

⁴⁵ A Szegedi Tudományegyetem Klebelsberg Könyvtárának 28 500 regisztrált felhasználója volt tárgyévben, továbbá 1 816 745 darabból álló dokumentumgyűjteménye.

nálja. A győri Széchenyi István Egyetem könyvtárának 10 ezer felhasználója és 300 ezer körüli állománya van.



17. ábra

A könyvtári állomány megoszlása a nyolc nagyvárosban (2014, %)

Forrás: Kulturális Statisztika 2014 könyvtárakra vonatkozó adatai alapján a szerző saját szerkesztése

A városok összesített dokumentumállománya és könyvtárhasználata arányosan tükrözi a városok *egyetemi vonatkozású* felhasználói arányait. Az állomány százalékos megoszlásában a nyolc nagyváros között a sort Debrecen és Szeged vezeti csakúgy, mint regisztrált felhasználók tekintetében. Pécs és Miskolc a harmadik és a negyedik helyen váltja egymást a két vonatkozásban. Érdekes megfigyelni, hogy a fennmaradó négy város a teljes könyvtári állománynak csupán a negyede felett rendelkezik.

A nagyvárosok mindegyikében működnek *irodalmi folyóiratok*,⁴⁶ ezeket irodalmi társaságok, a megyei jogú városok, a megyei önkormányzatok alapították és részben működtetik, egyben igénybe vesznek országos támogatásokat. Ezek a művészeti szellemi fórumok nemcsak a helyi irodalmi, művészeti élet bemutatást végzik, hanem országos kitekintésűek, így fontos részét képezik a nemzeti művészeti szcénának.

7.3.1. A Debreceni Irodalmi Napok és a Győri Könyvszalon

A városok lakóinak *irodalmi affinitását* nehéz statisztikai adatok alapján kimutatni. A könyvtári használat önmagában nem mintázza az irodalom iránti nyitottságot, hiszen a statisztikák a kölcsönzött könyvekről és a helybeni könyvtárhasználatról stílusokra lebontott kimutatást nem tartalmaznak. Továbbá fontos kiemelnünk, hogy az egyetemek nagy hatással vannak a városok könyvtárhasználatára, és az egyetemisták száma nem elhanyagolható az összes

⁴⁶ A nagyvárosokban megjelenő irodalmi folyóiratok: *Alföld* (1954) Debrecen, *Műhely* (1978) Győr, *Forrás* (1974) Kecskemét, *Vörös Postakocsi* (2007) Nyíregyháza, *Műút* (2007) Miskolc, *Jelenkor* (1958) Pécs, *Tiszatáj* (1948) Szeged, *Vár* (2016) Székesfehérvár.

regisztrált használó körében. Így a könyvtárhasználat irányt mutathat, de megfelelő indikátornak nem bizonyul a városokban zajló irodalmi életről.

Az irodalmi élet aktivitásáról a városokban sokkal jobban tanúskodnak az ott található könyvesboltok, kulturális klubok, az azok által bemutatott könyvek, szervezett programok mennyisége és minősége; továbbá a különböző irodalmi témákat érintő fesztiválok. Ilyen például az *Ünnepi Könyvhét*, amely országos kiterjedésű program, ehhez mindegyik általunk vizsgált város csatlakozott, és évről évre megszervezi a maga vásárral egybekötött könyvhétét.

Empirikus kutatásunk során *Debrecen* emelkedett ki mint az irodalmi életet aktívan művelő város, hiszen itt az Ünnepi Könyvhéten túl *Költészeti Fesztivált* is szerveznek. Továbbá 1971 óta minden évben megrendezik a Debreceni Irodalmi Napokat. A szervezők a rendezvény fesztiváljellegét domborítják ki, vagyis céljuk az élő irodalom megjelenítése a város különböző helyszínein. Az évente megrendezésre kerülő fesztivál minden évben más tematika mentén szerveződik. 2016-ban a téma a *siker* volt, 2017-ben a *hitvallás és az irodalom*, 2018-ban pedig a *kultusz mibenléte* volt a téma. Nyilvános statisztikát az esemény látogatottságáról alig találtunk. Így az éves eloszlással, progresszióval kapcsolatban összehasonlításokat nem tudunk tenni. A 2016-os adat alapján az esemény 1 538 résztvevőt számolt a fizetős és az ingyenes eseményeken egyaránt.

A *Győrben* 2001-től évente megrendezésre kerülő *Győri Könyvszalón* szintén azon rendezvényekhez kapcsolódik, amelyek egyediek, különlegesek, s az irodalom népszerűsítésére és az alkotók, művészek megismertetésére szolgálnak. Számos kiadó vonul fel műveivel, de megismerhetők a helyi kiadványok és azok szerzői is. Folyamatos könyvbemutatók, művészeti akciók kísérik a rendezvényt. A Győri Könyvszalón alkotói díját 2002-től adják át a győri könyvtárakban legolvasottabb szerzőknek, 2017-től már művészeti díjat is létesítettek, döntően életművekre. Különlegessége a rendezvénynek, hogy 2015-től *Kortársjátékok* címmel drámaíróversenyt rendeznek három felkért alkotóval, és a rendezvény alatt az elkészült műveket színre is viszik, mindig nagy sikerrel.

7.4. A képzőművészet és a múzeumok

Vidéki nagyvárosainknak összesen 52 *múzeuma* van, amelyek 80 *kiállítótérrel rendelkeznek*. A tárgyévben a kiállítóterek 476 állandó és időszakos kiállítást mutattak be 1 117 089 nézőnek (22. táblázat). Ahogy a színházak esetében is elmondható, úgy a múzeumoknál is látható, hogy a főváros múzeumprofiljával egyik város sem tud vetélkedni, de ez nem is céljuk.

A kiállításlátogató közönséget mindenesetre megosztja, vagy szokásaikat vizsgálva (BORSOS 2007) inkább azt mondanánk, hogy megtöbbszörözi a fővárosi és a lokális múzeumi kínálat diverzitása. Hiszen mind a színházak, mind a múzeumok közönségére jellemző széles látókörű gondolkodás miatt kultúrafogyasztásuk nem korlátozódik egy térségre, hanem kulturális éhségük kielégítése érdekében ezen közönség nyitott a más városokban zajló tárlatok meglátogatására is. Így a budapesti nézőszámok alatt – amely az összes látogató tekintetében tárgyévben 3 478 256 fő volt – nemcsak a lokális nézőszámokat értjük, hanem a a programok által vonzott, a városba látogató nézőket is.

22. táblázat

A múzeumok jellemzői a nagyvárosokban (2014, db, fő)

	Múzeumok száma (db)	Múzeumi egységek száma (db)	Műtárgyak száma (db)	Látogatók száma (fő)
Debrecen	5	5	87 679	111 471
Győr	2	12	16 399	36 433
Kecskemét	5	10	82 271	117 538
Miskolc	6	11	53 226	297 627
Nyíregyháza	6	6	47 976	112 766
Pécs	6	18	16 665	166 796
Szeged	8	11	128 182	150 346
Székesfehérvár	14	17	26 340	124 112
Budapest	70		29 490 088	3 478 256

Forrás: Kulturális Statisztika 2014 múzeumokra vonatkozó adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Azonban a közönség ugyanennyire igényli a számukra kedves kiállítási *kínálat lokális jelenlétét*. Ez megkövetel egyfajta diverzitást, ami nem mindig jellemző városaink kiállítási profiljára. A fentebbi meghatározásból is kitűnik, hogy a kulturális örökségünk tárgyi emlékeit bemutató intézmények között a bennük őrzött, bemutatott anyag terén meglehetősen *nagy a diverzitás*. Az általunk elemzett nyolc város esetében sincsen ez másképp. Itt leginkább a múzeumi kínálatra gondolunk, hiszen a múzeumok nagy része „a kulturális javak egy meghatározott csoportját, illetve egy témát érintő gyűjtőkörrel”⁴⁷ rendelkezik.

7.4.1. Miskolci Grafikai Triennále

Miskolc a városok összes látogatójának 26%-ával, 297 627 fővel a városok közül a vizsgált évben élen járt a látogatószám tekintetében. Itt a látogatók nagy része (100 ezer fölötti létszám) a Herman Ottó Múzeumot és a Miskolci Kulturális Nonprofit Kft.-t látogatta meg. Az utóbbi intézmény ifjúsági házként definiálja magát honlapján, és ekként is üzemel. Koncertek, előadások mellett elmondható, hogy kiállítási profiljuk is impozáns statisztikailag, azonban szakmailag nem említhető egy lapon az említett múzeummal, ahol az ásványtáron, a képző- és iparművészeti gyűjteményen keresztül a néprajzi gyűjtemény is megtalálható, ahogy külön tagintézményében, a Miskolci Galériában található releváns kortárs művészeti anyagot 48 516-an látogatták meg a tárgyévben 41 időszakos és 3 állandó kiállítás keretében.

Ezen túl Miskolc háromévente megrendezi a több mint fél évszázados múltta visszatekintő *Miskolci Grafikai Triennálét* (röviden GrafíTri), a magyar grafika egyik legrangosabb fórumát. Az 1961-ben, Feledy Gyula grafikusművész kezdeményezése nyomán (*Szombaton kezdődik a GrafíTri – XXVI. Miskolci Grafikai Triennále* 2014) létrejött szemle eredetileg kétévente, biennáléként került megrendezésre azzal a céllal, hogy reprezentatív bemutatkozási lehetőséget nyújtson a hazai grafikusművészek számára, és bizonyítsa a művészi sokszorosított grafika autonómiáját (RÉVÉSZ 2014).

⁴⁷ 2001. évi LXIV. törvény a kulturális örökség védelméről; 47. § (1) A tematikus múzeum.

A triennálé a magyar grafika megújítása mellett nagyban hozzájárult a miskolci képzőművészeti élet megújításához, a szemle szervezői és a miskolci művészek alkotta szellemi műhely létrejöttéhez, a Miskolci Galéria gyűjteményének folyamatos frissüléséhez és nem utolsósorban ahhoz, hogy Miskolcot a *grafika fővárosaként* emlegetik.

7.4.2. Pécs és a Zsolnay Kulturális Negyed

Nézőszám tekintetében a második legnépszerűbb város Pécs volt a vizsgált évben. Itt hat intézmény 18 tagintézete 160 ezer fölötti látogatószámot vonzott. Érdekes megfigyelni, hogy nagyon hasonlóan, 20-20 ezer fő körüli látogató nézte meg a Janus Pannonius Múzeum Viktor Vasarely Gyűjteményét, a Zsolnay Kerámia Kiállítást és a Martyn Ferenc Múzeum – Modern Magyar Képtár Nemzetközi Gyűjteményét. A Modern Magyar Képtár 20. századi állandó kiállítására pedig ennek másfélszerese, 37 ezer körüli látogató váltott jegyet. A látogatók által preferált kiállítóterekről így elmondható, hogy Pécsen a 20. századi és a kortárs művészeti fókusz dominál.

Pécs emellett egyetemi város, amely művészeti karnak is otthont ad. Ez a 2010-es Európa Kulturális Fővárosa program keretében létrehozott *Zsolnay Kulturális Negyedben* üzemel – többek közt. A 2014-ben hungarikummá nyilvánított negyed a Pécs2010 Európa Kulturális Fővárosa program keretében jött létre. A régi Zsolnay Porcelángyár területén álló épületek rekonstrukciója és az új épületek felhúzása, a több mint 5 hektáros terület kialakítása 11 milliárd forintos beruházás volt.

A kortárs művészet bemutatására is létesült kiállítótér, az *m21 Galéria*, amely jelenleg főleg az egyetem művészeti karán tanuló diákok bemutatkozási színtere. Az m21 ugyan impozáns tér, azonban művészeti koncepció még nem fogalmazódott meg körülötte. Az m21 a Pécsi Galéria utódgalériájaként van a diskurzusban.⁴⁸ A tér kurrens része lehetne Pécs képzőművészeti életének, azonban egyelőre nem látszik, hogy a Pécs2010 Európa Kulturális Fővárosa program keretében megvalósult kiállítótér programigazgatása kialakult volna.

7.4.3. Debrecen és a MODEM

Debrecen meglehetősen kevés múzeumi egységgel, azaz öt intézménnyel és ezek öt épületével rendelkezik. Azonban meglepő, hogy a statisztika nem listázza külön a MODEM *Modern és Kortárs Művészeti Központot*, amely Debrecen – és a vidék – egyetlen releváns, korszerű kortárs művészeti múzeuma. A múzeum tárgyévben a Déri Múzeum intézménye volt, azonban fizikailag ettől eltérő épületben volt megtalálható.

A MODEM 2006-ban nyitotta meg kapuit képzőművészeti kiállításokkal és társművészeti programokkal. Az épület három szinten, 3000 m² területű kiállítótéren jelentkezik időszaki és állandó tárlatokkal. A kiállítótér ad otthont az Antal–Lusztig-gyűjteménynek, amely magángyűjtemény 4500 darabját Antal Péter nagyapja, Lusztig Sámuel alapozta meg,

⁴⁸ A Zsolnay Negyed weboldala elérhető: www.zsolnaynegyed.hu/

aki az 1920-as évektől kezdve vásárolt műtárgyakat. Emellett a MODEM a 20. századra és a kortárs művészekre fókuszáló tárlatokat szervez.

A múzeum 2018-ban 314 millió forintos összköltségvetésből gazdálkodhatott. Továbbá szervezeti átalakításokat is végeztek, amely szerint a MODEM öttagú művészeti tanácsot tart fenn, amely az intézmény önálló kiállításainak stratégiájáért, azonfelül az egész intézmény újrapozicionálásáért felelős. Az intézmény célja egyfajta regionális identitás megfogalmazása a környező országok közelsége okán.

7.4.4. A múzeumok

A nagyvárosok múzeumai *állandó és időszakos kiállításokkal* is várják a látogatókat. Az állandó kiállítások a múzeumok gyűjteményi anyagát mutatják be. Ezeket általában pár évente a múzeumok újrendezik, azonban a statisztikában több példát is láttunk arra, hogy akár egy vagy két évtized is eltelik két rendezés között. Ezzel ellentétben az időszakos kiállítások a múzeum által szervezett olyan tárlatok, amelyek a múzeum profilját, érdeklődési körét kifejező, azt kiegészítő, egy meghatározott időkeret alatt látogatható bemutatók (23. táblázat). Ezek ugyan készülhetnek a múzeum gyűjteményi anyagából is, de gyakorta kölcsönzések útján kerülnek a múzeumhoz a bemutatott darabok, és van úgy, hogy az egész kiállítás is (például az utazó kiállítások vagy egy művész bizonyos életperiódusát bemutató kiállítás esetében).

23. táblázat

Az állandó és időszakos kiállítások aránya a városokban (2014, db, fő)

	Összes kiállítás (db)	Állandó kiállítások (db)	Időszakos kiállítások (db)	Állandó kiállítások látogatóinak száma (fő)	Időszakos kiállítások látogatóinak száma (fő)
Debrecen	28	8	20	23 820	87 651
Győr	64	21	43	20 098	16 335
Kecskemét	69	14	55	35 336	82 202
Miskolc	110	38	72	244 511	53 116
Nyíregyháza	61	20	41	64 851	47 915
Pécs	41	18	23	85 525	81 271
Szeged	42	23	19	22 206	128 140
Székesfehérvár	61	28	33	81 401	42 711

Forrás: Kulturális Statisztika 2014 múzeumokra vonatkozó adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Az állandó és időszakos kiállítások aránya eltérő a városok múzeumainak tükrében, de elmondható, hogy az *időszakos kiállítások vannak többségben*.⁴⁹ A legtöbb időszakos kiállítást Kecskeméten szervezték a tárgyévben. A kiállítások 79,7%-a volt időszakos tárlat. Ugyanez Debrecenben 71,4%, Győrben 67,2% volt. A magasan a legtöbb kiállítást szervező város,

⁴⁹ Szeged volt az egyetlen kivétel a tárgyévben, azonban az időszakos kiállítások száma itt is majdnem elérte az összes kiállítás felét.

Miskolc kiállításai között is az időszakos tárlatok domináltak. A város múzeumai által szervezett 110 tárlat közül 72 volt időszakos kiállítás.

A statisztikák alapján az állandó és az időszakos kiállítások látogatóinak arányában nagy eltéréseket találhatunk. Debrecen, amely vezette a sort az időszakos kiállítások arányában, visszaigazolja időszakos kiállítási fókuszát az ezt látogató közönség arányában is. Hiszen a 111 472 látogatójának 78,6%-a váltott jegyet a város időszakos kiállításaira. Kecskemét hasonló arányokat mutat. Azonban Szeged estében nagy eltérés látható, hiszen itt az összes kiállítás 45,3%-a időszakos kiállítás, viszont az összes látogató 85,2%-át ezek a kiállítások vonzzák. Miskolcon ellenben fordított az arány. Itt a magas számú időszakos kiállításra a látogatók csupán 17,8%-a váltott jegyet.

Az időszakos kiállításokról összességében elmondható, hogy ezek azok a tárlatok, amelyek vonzóak a lokális, művészetet kedvelő közönség számára, továbbá az országos közönség mobilitását is ezek serkentik. A városokba érkező, turisztikai indíttatású múzeumlátogatók minden valószínűséggel nagy százalékban megelégednek az állandó kiállításokkal, azonban számukra is vonzó a nívós időszakos kiállítások megléte, mivel ezek reprezentálják a városok kulturális érzékenységét.

Ugyan nem tartozik a képzőművészeti attraktivitásokhoz, de a nagyvárosok *műtárgypiaci* jelezheti az egyes városok lakosságának művészeti tárgyak iránti hajlandóságát, egyben időszakonként számottevő vonzerőt is képviselhet. A műtárgypiacot négy dimenzióban vizsgáltuk, így a kereskedelmi galériák, a művészeti termékeket aukcionáló intézmények, a működő régiségboltok száma és a bejegyzett régikönyv-kereskedések (antikváriumok) eloszlása alapján. (24. táblázat)

24. táblázat

A műtárgypiac egységei a nagyvárosokban (2018, db)

Városok	Kereskedelmi galéria	Aukciósház	Régiségbolt	Antikvárium	Összesen
Debrecen	4	1	1	9	15
Győr	7	1	6	2	16
Kecskemét	2	1	1	6	10
Miskolc			4	3	7
Nyíregyháza	4		1	3	8
Pécs	8	2	5	3	18
Szeged			6	5	11
Székesfehérvár	1		1	3	5
Összesen	26	5	25	34	90

Forrás: VÁRNAI 2019 adatai alapján a szerző saját szerkesztése

VÁRNAI (2019) gyűjtése alapján rendeztük a nagyváros műtárgypiaci egységekkel való el-látottságát, ami megjeleníti a kulturális piac sajátos szegmensének szerkezetét, eloszlását, egyben a nagyvárosokban élők fogyasztói affinitását is kifejezi a műtárgyakhoz, az antik tárgyakhoz, a relikviákhoz. A fővároshoz mérten nem regisztrált a szerző jelentős számú piaci szereplőt a nyolc nagyvárosban. Azokban a centrumokban emelkedik ki az egységek jelenléte, ahol már korábban is *országos hírű régiségpiac működött*, vagy a művészeti tevékenység domináns. Gondolunk itt Pécsre, ahol a Pécsi Vásár már évtizedeken át kiemelkedő

forrása volt az antik tárgyak iránt rajongóknak, így aztán állandó régiségkereskedelmi egységek is megtelepedtek. Napjainkban Miskolc működteti az országos elismertségű Régiségvásárt, ami szintén megmutatkozik az állandó üzletek jelenlétében. A *kereskedelmi galériák* viszonylag nagy száma mögött az is meghúzódik, hogy ezen egységek több tevékenységet végeznek, így többségüknél megélhetésként képkeretezést is vállalnak, s a műtárgy-értékesítés csak kiegészítő üzletágként művelik. Nem számottevő a nagyvárosokban a kimondottan művészeti termékeket értékesítő *tradicionális galériák* száma, ezek többsége egy-egy helyi művész alkotásaira fókuszál, vagy néhány esetben kommerciális műalkotások értékesítését végzik. A műtárgypiac nagy fokú budapesti koncentrációját jelzi, hogy a nagyvárosokban műtárgyak *aukcionálásával* foglalkozó érdemleges (tartósan a piacon lévő) vállalkozások csak Debrecenben és Győrben találhatók. Nem lehet megfelekedezni arról, hogy a jelentősebb egyetemi városok az *antikváriumok* kiemelkedő bázisai voltak, vannak a szakkönyvek értékesítésének terén (Debrecen, Szeged). Összességében elmondható, hogy a műtárgyak értékesítése nem érdemleges a nagyvárosokban, a kulturális fogyasztás ezen kvalifikált szegmense minden vonatkozásban a fővárosban koncentrálódik.

7.5. A kultúra jelenléte a nagyvárosokban

Egy város kulturális potenciálja annak *kulturális kínálatából* mérhető le. Az elemzett nyolc magyarországi város mindegyikében megtalálhatók a *kultúra alapvető terei*; intézményrendszerük aktivitása – legalábbis a vizsgált három ágban – magas. Ez köszönhető a városok közművelődési feladatokat ellátó intézményeinek, továbbá az ezeken kívül működő – de gyakorta önkormányzati vagy állami szinten támogatott – intézményeknek, amelyek tematikus események, fesztiválok formájában töltik meg kulturális produktummal a városok életét.

Empirikus kutatásunk kimutatta, hogy ezen intézmények olyan kulturális szektorra épülnek, amely a város kulturális identitásának esszenciális része. Így a színjátszás terén három várost emeltünk ki. Statisztikáink mind Pécsset, mind Szegeden, mind pedig Győrben jelentős *színházeletet* regisztráltak. Ezen túl mind a három város rendelkezik *speciális produktummal* is az adott területen. Pécsen ilyen az évente megrendezendő színházi találkozó, a POSZT (Pécsi Országos Színházi Találkozó, 2001 óta), Szegeden a Szegedi Szabadtéri Játékok (1931 óta), Győrben pedig a Győri Balett (1979 óta) rendezésében a Magyar Táncfesztivál (2004 óta). Az intézmények Pécs és Szeged esetében organikusán, a meglévő közegből nőttek ki reflektálva a lokális kultúrafogyasztók igényeire. Így váltak országosan ismert nemzetközi fesztiválokká, amelyek mindkét város esetében erősen hatnak a város kulturális vonzására. Győrnél viszont a balett az elmúlt negyven évben beépült a város kultúrájába, magas, nemzetközileg is minősített színvonalával a város hírnevét erősítette, annak elfogadottságát jelentősen alakította.

Kutatásunkból kitűnik, hogy az *irodalomfogyasztás* területe nehezebben mérhető; csakúgy, mint az ágazatnak a városi térre gyakorolt kulturális hatása. Hiszen ellenben a színház- vagy a múzeumlátogatással, az irodalomfogyasztás területisége nehezen kimutatható – legalábbis az általunk elérhető statisztikák alapján. Főképpen a 21. században, ahol az irodalom az offline csatornákon túl az online térben is terjed – természetesen ugyanez elmondható az összes többi műfajról is.

A *könyvtárhasználat* reprezentatív adat lehetne az irodalomfogyasztásra, azonban megállapíthatjuk, hogy az egyetemmel rendelkező városok esetében a könyvtárhasználat legnagyobb része az egyetemi könyvtárakhoz köthető. Könnyen feltételezhetjük tehát, hogy az egyetemek diákjai a könyvtár azon szekcióinak kapacitásait merítik ki, amelyek tanulmányaik részét képezik.

Éppen ezért a városok irodalmi fogékonyságát, fogyasztását szintén a kutatás empirikus fázisában, a tematikus irodalmi fesztiválok mentén vizsgáltuk. Itt a városok mind-egyikében megrendezendő Ünnepi Könyvhéten túl csekély számban találtunk releváns eseményt. A Debreceni Irodalmi Fesztivált emeltük ki mint üdvözlendő példát az irodalom szélesebb körű terjesztésére, azonban adat híján a fesztivál elérésének mértékét kimutatni nem állt módunkban. A Győri Könyvszalonn (2001 óta) évente megrendezésre kerülő eseménye a hazai irodalomnak, valamint a regionális kulturális életnek.

A *képzőművészet* színhelyeit vizsgálva elmondhatjuk, hogy a képzőművészet iránti érdeklődés – csakúgy, mint a színházaknál – könnyebben mérhető statisztikai úton, mint az irodalom iránti affinitás. A múzeumok vonatkozásában megállapítottuk, hogy az időszaki kiállítások azok, amelyek a lokális tömeget vonzzák, emellett a belföldi turizmust is egyaránt serkentik. Továbbá láthatóvá vált, hogy a közművelődési feladatokat ellátó intézményrendszer új elemei vagy tradicionális időszaki programjai ott működnek – ugyanúgy, mint a színházak esetében –, ahol az adott kulturális ágazat és a közönség kapcsolata aktív. A képzőművészet vonatkozásában így a pécsi Zsolnay Negyed, a debreceni MODEM-et és a miskolci Grafikai Triennálét emeltük ki.

Az általunk empirikus úton vizsgált intézmények, események és fesztiválok mind-egyikéről elmondható, hogy a *magasművészet* körébe tartozik. Az ilyen produktumokat a minőség, a magas szakmai relevancia jellemzi. Így tudnak értéket teremteni, bizalmat ébreszteni a fogyasztóban, és a városi imázs meghatározó részévé válni.

A fogyasztó olyan tartalmakat preferál, amelyek egyediek, és amelyekeken keresztül ő is kifejezheti saját egyediségét. Ha ezt a gondolatot távlatban vizsgáljuk, akkor elmondható, hogy a *városok egyediségét* is a különleges, nívós programok erősítik. Az események, intézmények, amelyeket empirikus elemzésünk során bemutattunk, mind ilyen magas szakmai háttérrel rendelkező programok, amelyek a városok védjegyévé váltak. A fogyasztók ezzel azonosítják a várost, és olyan értékeket kapcsolnak a városhoz, amelyeket ezek a különleges programok hordoznak. Hiszen ezek az események nem pontszerűen hatnak a városok imázsára, hanem működésükkel, relevanciájukkal meghatározzák a városok arculatát. Ez azon városokban tud igazán sikeres lenni, ahol az ezekhez hasonló professzionális szakmai események központi szerepet foglalnak el a *város kulturális stratégiájában*.

Vákát oldal

8. Debrecen

Kozma Gábor – Molnár Ernő

8.1. Bevezetés

Debrecen a klasszikus *alföldi városfejlődési* út képviselője, amely a térség települései közül – Szeged mellett – a legmagasabbra emelkedett. A 12–13. század folyamán három falu (Debrecen, Mesterfalva és Szentlászlófalva) egyesülésével létrejött település 17. századig megfigyelhető felívelésének háttérében több tényező állt. Egyrészt a különböző karakterű alföldi tájak (Nyírség, Hajdúság, Hortobágy) találkozásánál fekvő település környezete változatos gazdasági háttér kialakításához teremtett lehetőséget (EKE 1994), miközben Debrecen a helyi árucseré fontos központjává vált. A területi munkamegosztás mélyülésével, az árvíz járta Alföld területéből szigetszerűen kiemelkedő Nyírség és Hajdúhát az észak–déli és nyugat–keleti irányú kereskedelmi útvonalak hordozójává vált, jelentős helyzeti energiához juttatva a települést (BALOGH 1973; EKÉNE 1994). Másrészt a különböző politikai csatározások során a város legtöbb esetben a *győztesek* oldalán állt (a 14. század elején például a Debreceni Dózsa család Károly Róbert egyik leghűségesebb hívének számított), illetve tulajdonosai (köztük a Hunyadi-család vagy Szapolyai János) az ország legtekintélyesebb földbirtokosainak számítottak, és ez pozitívan befolyásolta növekedését. 1361-ben elnyerte a *mezővárosi rangot*, amely a szabad bíró- és tanácsválasztás jogát biztosította számára, a 15. század elején pedig megkapta az uralkodótól a vásárok tartását szolgáló kiváltságokat, ami nagymértékben hozzájárult a kereskedelem növekedéséhez. Harmadik fejlődési tényezőnek a *szellemi háttér* tekinthető: 1538-ban a protestantizmus terjedésének szellemében alapították a Debreceni Református Kollégiumot, amelynek működését a városi önkormányzat finanszírozta. Az elkövetkező évszázadokban a kollégium egyre magasabb színvonalú oktatást folytatott, és falain belül a teológiai mellett filozófiai, bölcsészettudományi, természettudományi és jogi képzés is folyt.

A török hódítás időszaka – szemben a Magyarországon uralkodó viszonyokkal – a fejlődés periódusát jelentette a város történelmében. Ennek háttérében az állt, hogy a *három „ország”* (Magyar Királyság, Erdélyi Fejedelemség, Török Birodalom) *határán* elhelyezkedő település – a legtöbb esetben sikerrel – igyekezett jó viszonyt kialakítani mind a három féllel, és az így megteremtett viszonylagos béke vonzó volt az elpusztított országrészekből menekülők számára. Debrecen lakosság száma a 16. század közepén elérte a 12 000 főt, és az országban tapasztalható jelentős visszaesés ellenére a 17. század végéig tartotta ezt az értéket (SZENDREY 1984). Az európai kontinentális munkamegosztás nagy földrajzi felfedezésekkel együtt járó kialakulása a 15. század második felében a nyugatra irányuló *szarvasmarha-kivitel* korábban soha nem látott méretű felfutását eredményezte: Magyarország

egyik legfontosabb exportcikkévé a lábön hajtott élómarha vált, amelynek nagy részét az egyre nagyobb határokat hasznosító alföldi mezővárosok adták, és közöttük is az egyik legjelentősebb szereplőnek Debrecen számított (BELUSZKY 2001). A török pusztítások következtében *elnéptelenedett környékbeli puszták* – mindenekelőtt a Hortobágy – egyre nagyobb része került *debreceni tulajdonosokhoz*, akik e területeken elsősorban állattenyésztést folytattak. A külterjes szarvasmarhatartás virágzó marhakereskedelemmel párosult: a kompániákba szerveződött kereskedő-tözsérek a 16. században akár Nürnbergig, Augsburgig is eljutottak termékeikkel. A 16–17. században a város vezető rétege gazdasági és kulturális értelemben is a 10–12%-nyi kereskedő volt: fontos szerepük volt a diplomáciában Béctől Isztambulig, ők hozták az *új szellemi áramlatokat (reformáció)* a városba (BALOGH 1973). A 16–17. században virágkorát élte a város *kézműipara* is: az iparosok száma és sokfélesége alapján Debrecen a legfejlettebb hazai városokkal is állta az összehasonlítást (BELUSZKY 2001). A város társadalmának legnagyobb csoportját – vagyoni helyzetét tekintve is középrétegét – a céhes iparosok alkották (BALOGH 1973): a kereskedelemből élőkkel együtt több mint kétharmadát tették ki a városlakóknak a 17. század végén (SÜLI-ZAKAR 1996). Debrecen fejlődése elismerésének is tekinthető, hogy a település 1693-ban megkapta a *sabad királyi város* címét.

A város modern kori fejlődésének két kiemelkedő periódusa van. A dualizmus idején, különösen a századfordulót megelőző és követő évtizedben megfigyelhető fejlődés fontos alapja volt az *1857-ben megépült Pest–Debrecen-vasútvonal*, amelyet az elkövetkező években további vasútépítések követtek (1859: Debrecen–Nyíregyháza, 1871: Debrecen–Szatmárnémeti, 1884: Debrecen–Hajdúnánás, 1891: Debrecen–Füzesabony, 1911: Debrecen–Nyírbátor). A fejlesztések hatására javult a város elérhetősége, és mindinkább a Tiszántúl északkeleti részének közlekedési csomópontjává vált. Másrészt, Magyarország közigazgatásának átszervezésével, 1876-ban a korábbi Hajdúkerületből és Szabolcs vármegyéből megalakult *Hajdú vármegye*, amelynek *központja Debrecen* lett, és így története során először a város adminisztratív szerepet is kapott. Miközben az ország teljes lakossága számára az 1868-as népiskolai törvény nyomán teremtődtek meg az elemi iskolázás feltételei, 1869-ben *Debrecen 6 évesnél idősebb lakosságának 80%-a (!) már írni-olvasni tudó* ember volt: az analfabéták kimagaslóan alacsony arányával Debrecen megelőzte Budát, Pestet, Pozsonyt, Kassát és Szegedet is (EKÉNÉ 1994). A fenti tényezők hatására az 1870-es, 1880-as évtizedekben több *pénzintézet* is létrejött a városban (például 1872: Alföldi Takarékpénztár, 1873: Ipartestületi és Hitelintézet), valamint a gyáripar is fejlődésnek indult. Ez a folyamat a környező területek munkaalkalmat keresőinek Debrecenbe áramlását és így a lakosság szám növekedését idézte elő. 1890 és 1910 között a város népessége 58 952 főről 92 729 főre emelkedett, és a 33 777 fős növekedésből 20 178 volt az újonnan beköltözők száma (Szűcs 1982). A jelentős bevándorlás miatt 1910-ben a város lakosságának már csak bő fele volt helyi születésű: a külföldi tőkebefektetések *idegen vállalkozók* (osztrákok, németek, csehek, zsidók, katolikus magyarok) megjelenésével is jártak. A lakosság korábbi *vallási homogenitása megszűnt*: 1920-ra kétharmad alá esett a reformátusok aránya, miközben 20% körül alakult a római katolikus, 10% körül az izraelita vallásúak aránya, és az egyéb felekezetekhez tartozók is közel 10%-os súlyt képviseltek (EKÉNÉ 1994). A korszak fejlődésének betetőzéseként, 1912-ben Debrecenben alapították meg hazánk harmadik tudományegyetemét.

A város modern kori fejlődésének másik dinamikus szakasza a *második világháború utáni időszakra*, döntő mértékben az 1960-as évtizedre tehető. Az 1950-es években ugyan

a városba települt két olyan *üzem* is (Hajdúsági Gyógyszergyár, Magyar Gördülőcsapágy Művek), amelyek a későbbiekben Debrecen gazdasági életének fontos részét jelentették, a magyarországi termelési célú fejlesztési források jelentős részét Budapest, az energia-tengely mentén fekvő – korábban is iparosodott – települések, illetve az újonnan alapított szocialista városok kapták. Az 1950-es évek végén ugyanakkor fokozatos változás következett be a területi politikában, és több dokumentum (például 1959. március: a kormány gazdasági bizottságának határozata, 1959. november–december: az MSZMP VII. kongresszusának határozatai) is megfogalmazta, hogy Budapest súlyát az ország gazdasági életében csökkenteni, az iparilag *elmaradott területeket* (elsősorban az Alföldet) pedig *iparosítani kell* (BARTA 2002). A fejlesztés településhálózatra gyakorolt hatásainak tervezése érdekében született meg az 1960-as évek első felében az Országos Településhálózat-fejlesztési Tanulmányterv, amely a *regionális központok szerepkörének* betöltésére 8 települést (Debrecen, Győr, Miskolc, Nagykanizsa, Pécs, Szeged, Szolnok, Székesfehérvár) javasolt (KÖSZEGFALVI 2009), és Debrecen kiemelkedő szerepét erősítette meg az 1971-ben elfogadott *Országos településhálózat-fejlesztési koncepció* (1007/1971. számú Minisztertanácsi határozat) is (PERCZEL 1989).

Ez a hangsúlyváltás és az a tény, hogy a fenti dokumentumok szellemében az 1960-as és 1970-es évtizedben a *megyei beruházási források jelentős részét Debrecen* kapta, nagymértékben felgyorsította a város fejlődését, és a második, harmadik és negyedik öt-éves terv alatt több új ipari üzem is épült a településen (például a Debreceni Konzervgyár, a „Házgyár”, a Debreceni Baromfifeldolgozó Vállalat). Ennek következtében a város népességszáma 1960 és 1970 között mintegy 20%-kal emelkedett (*Helyzetkép az ország városairól, 1971* 1971). Még nagyobb volt a fejlődés mértéke az iparban foglalkoztatottak számát tekintve, ahol 1960 és 1965 között 30%-os, míg 1965 és 1970 között 35%-os emelkedés ment végbe, és az évtized végére az ipar már annyi dolgozót foglalkoztatott, mint a harmadik szektor (*Az 1970. évi népszámlálás 10. a... 1972*).

A negyedik, de főleg az *ötödik ötéves tervtől* ugyanakkor az iparfejlesztés súlypontja a megye kisebb városaira tolódott át, és így az 1980-as évtizedben a megyeszékhelyen alig nőtt az iparban foglalkoztatottak száma. Az 1970-es és 1980-as évtizedben a *népességnövekedés üteme is jelentős mértékben csökkent* (1970 és 1980 között még 20%-os, míg 1980 és 1990 között már csak 10%-os volt), de ennek ellenére Debrecen az 1980-as évek közepén Miskolcot elhagyva az *ország második legnagyobb városa lett* (ebben Miskolc népességvesztése mellett a korábban önálló Józsa Debrecenhez csatolása is fontos szerepet játszott). Debrecen világháborúk utáni népességfejlődését kezdetben inkább a természetes szaporodás, később egyre inkább a *vándorlási nyereség* határozta meg: kiugró mértékű bevándorlás jellemző 1960–1970 között (a betelepülők aránya a népességnövekményben 75% volt), ami egyrészt a város új ipari munkahelyeivel, másrészt a mezőgazdaság nagyüzemi átszervezésével felszabaduló falusi népesség bevándorlásával magyarázható. A migrációs többlet hozzájárulása a teljes népességnövekményhez 1980–1990 között is 60%-nyi, amiben szerepet játszott a természetes szaporodás mérséklődése, másrészt az a körülmény, hogy a város – a két világháború közti időszakhoz hasonlóan – a *határon túli magyarok egyik jelentős befogadjává vált* (EKÉNÉ 1994).

8.2. A rendszerváltás utáni fejlődés

8.2.1. A válság hatása

Az 1980-as évtized második felének hazai és nemzetközi eseményei hátrányos következményekkel jártak Debrecen gazdasága számára, mivel az itt működő vállalatok sorsa két szerkezeti okból kifolyólag is kérdésessé vált.

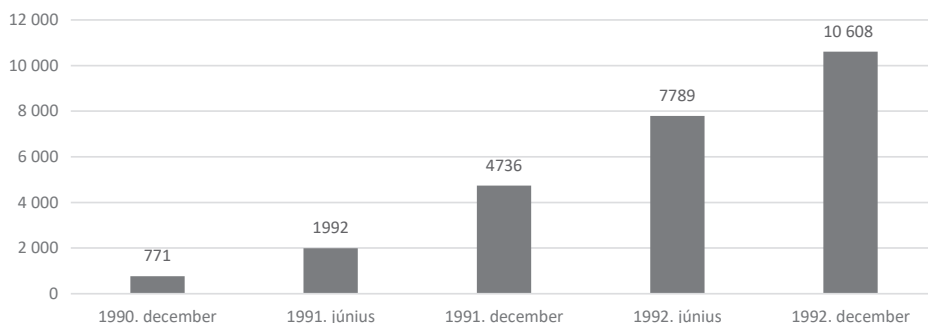
25. táblázat

A foglalkoztatottak száma alapján az egyes nagyságcsoportokba tartozó vállalatok aránya a teljes vállalati állományon belül 1990. január 1-jén (%)

Foglalkoztatottak száma	Magyarország	Debrecen
legfeljebb 20 fő	51,9	36,5
21–50 fő	14,7	11,1
51–300 fő	21,6	29,4
301–1000 fő	7,5	12,7
1001–2000 fő	2,7	7,1
2000 főnél több	1,6	3,2

Forrás: SÜLI-ZAKAR – BÉRES 1991; Hajdú-Bihar megye statisztikai évkönyve 1990 1991

A fenti folyamatok hatására az 1990-es évek elején – az ország többi városához hasonlóan – Debrecenben is robbanásszerűen megnőtt a regisztrált munkanélküliek száma (18. ábra). A növekedés különösen gyors volt 1991-ben és 1992-ben, mivel főleg ezekben az években voltak a nagyvállalati szféra átszervezésével járó nagyobb mértékű elbocsátások.



18. ábra

A regisztrált munkanélküliek számának változása Debrecenben az 1990-es évek elején (fő)

Forrás: TeLR (é. n.)

Egyrészt a cégek elsősorban a környező KGST-országokkal építettek ki szoros gazdasági kapcsolatokat, exportjuk döntő mértékben oda irányult. Ennek következtében a szervezet szétesése, és különösen a Szovjetunió (amely az élelmiszeripar, a konfekcióipar és a gyógyszeripar egyik legfontosabb felvevőpiaca volt) gazdasági összeomlása súlyos értékesítési gondokat idézett elő. Másrészt, tovább nehezítette a helyzetet az üzemek kedvezőtlen

nagyságrendi megoszlása: a szocialista iparosítás eredményeként az országos átlagnál nagyobb arányban voltak jelen a szocialista nagyüzemek (25. táblázat). A megváltozott körülmények között a gyors reagálás a sikeres működés alapfeltételévé vált, azonban a cégek a maguk *speciális termszerkezetével és a többszintű döntési rendszerével* csak lassan és nagy nehézségek árán tudtak alkalmazkodni a változó viszonyokhoz.

A korábbi munkahelyek egy részének megszűnésére visszavezethető problémák (munkanélküliség, reáljövedelmek csökkenése, korábbi ipari és katonai hasznosítású területeken kialakult rozsdaövezetek) kezelése a *helyi önkormányzattól* és az adott területen tevékenykedő *többi szereplőtől* igen jelentős, korábban ismeretlen természetű erőfeszítéseket követelt. Tanulmányunk célja ezen lépések bemutatása, majd összegzésként Debrecen fejlődési pályájának rövid megrajzolása, értékelése és a megtett lépések eredményeinek bemutatása.

8.2.2. A megtett lépések és a város gazdasági fejlődésének szakaszai

A helyi önkormányzat és az ezen a területen tevékenykedő többi szereplő gazdaságfejlesztés területén megtett lépéseit vizsgálva alapvetően *három nagyobb időszak különíthető el*, amelyek többé-kevésbé szinkronba hozhatók a gazdasági fejlődés különböző időbeli egységeivel is. Az *1990-es évtized jelentős részét* az esetleges, összefüggő rendszert nem alkotó lépések jellemezték. Egyrészt *nem készült olyan komplex fejlesztési dokumentum*, amely a település belső és külső környezetét feltárva, azokra építve/hatásukat csökkentve, megfelelő fejlesztési stratégiát és az abban megfogalmazott célokat szolgáló prioritásokat/intézkedéseket tartalmazott volna. A megszületett anyagok (például ipari parkokra vonatkozó tanulmányok, befektetői anyagok – például *Debreceni Regionális és Innovációs Ipari Park* 1994) alapvetően projektjellegűek voltak, és a fejlesztésnek csak egy-egy szűkebb szeptét tárgyalták.

Másrészt az *intézményrendszer vonatkozásában* is számos jelentős hiányosság emelhető ki: a helyi önkormányzat saját szervezeti keretein belül alig foglalkozott a gazdaságfejlesztés témakörével, a polgármesteri hivatalon belül még nem működött ilyen jellegű szervezeti egység. Ennek következtében ezt a feladatot részben rövid életű szervezetek (például Debreceni Vállalkozásfejlesztési Alapítvány) látták el, amelyek tevékenysége csak korlátozottan tekinthető sikeresnek. Az időszakban így kiemelt szerepet töltött be a város által 1992-ben alapított és a közgyűlés által felügyelt *Debreceni Regionális Gazdaságfejlesztési Alapítvány*, a szervezet azonban csak korlátozottan rendelkezett megfelelő humán erőforrásokkal (foglalkoztatottjainak száma nem haladta meg a 2-3 főt), és ez bizonyos szintig gátolta az eredményes működését (tevékenysége elsősorban a korábban említett tájékoztató anyagok és megvalósíthatósági tanulmányok készítésére, befektetőkkel folytatott tárgyalásokra terjedt ki).

Harmadrészt az 1990-es évek végéig a *fizikai infrastruktúra* vonatkozásában is igen jelentős *hiányosságok* mutatkoztak. A *város megközelíthetősége* ebben az időszakban igen rossz volt: az autópálya még az évtized végén is Debrecentől körülbelül 100 km-es távolságra ért véget, a repülőtér pedig – a megfelelő technikai adottságok hiányában – csak kis mértékben volt képes hozzájárulni a város gazdasági fejlődéséhez (ennek következtében használata is csak esetleges volt). A *vállalkozások* számára szükséges *ingatlanok* szintén korlátozott mennyiségben és minőségben álltak rendelkezésre. Az induló vállalatok segítése érdekében ugyan történtek bizonyos előremutató lépések (idesorolható az inkubátor-

ház és a vállalkozói park kialakítása és működtetése, a különböző vállalkozásfejlesztési ügynökségek tevékenysége), a nagyobb vállalatok fogadására alkalmas *területek/ipari parkok* kialakítása – elsősorban a szükséges állami és önkormányzati anyagi erőforrások hiányában – hosszú ideig csak a tervek szintjén jelentkezett (a fejlesztést/megvalósítást nagymértékben nehezítette, hogy az ipari park potenciális helyszínéként ebben az időszakban több telephely felmerült).

Negyedrész a település egyik erősségének, potenciális kitérési pontjának tekinthető *felsőoktatási intézmények* is csak mérsékelten tudtak hozzájárulni a város gazdaságfejlesztés területén megtett lépéseihez. A képzési kínálatban alig voltak jelen a gazdasági élet szempontjából jelentősebb (például mérnöki, informatikai, gazdaságtudományi) szakok. Emellett csak korlátozott *kapcsolatok* épültek ki az *egyetemek és a gazdasági élet között*: a – még a rendszerváltás előtt – helyi nagyvállalatok, a Kossuth Lajos Tudományegyetem, az MTA Atommagkutató Intézete és a helyhatóságok (például Debrecen Megyei Városi Tanács) által alapított, és többek között a felhasználói és piaci oldalról jelentkező kutatási-fejlesztési igények kielégítését, a kutatási-fejlesztési és innovációs folyamatok komplex menedzselését és az innovatív gondolkodás térhódításának segítségét célul kitűző Debreceni Tudományos-Műszaki Park tevékenysége – bár ért el sikereket (például kiállítások szervezése, információs kiadvány publikálása) – eredeti céljait nem tudta elérni.

A fentiek szellemében nem tekinthető meglepőnek, hogy az 1990-es évtized döntő részében a városban megtelepülő *új beruházásokat elsősorban a fogyasztópiacra* támaszkodva a *kereskedelemben* valósították meg. Vidéken az országban először Debrecenben nyitotta meg áruházát 1995-ben a METRO üzletlánc, amelyet 1998-ban az INTERSPAR hipermarket és a Debrecen Plaza, majd 1999-ben a TESCO hipermarket megnyitása követett. A feldolgozóipari befektetések ebben az időszakban még elkerülték Debrecent, és a szocialista időszakban a városban működő vállalatok privatizálása – egy-két kivételtől (például BIOGAL Gyógyszergyár, Debreceni Dohánygyár, Alföldi Nyomda) eltekintve – sem tekinthető sikeresnek (például megszűnt a Magyar Gördülőcsapágó Művek, a Debreceni Baromfifeldolgozó Vállalat, a Debreceni Ruhagyár).

A város gazdasági életének lassú átalakulása, Debrecen rendszerváltozás utáni fejlődésének *második nagy szakasza az 1990-es évtized végén* kezdődött. Egyrészt az 1998-as országgyűlési és helyi önkormányzati választások után az ország és Debrecen vezetősége ugyanazon politikai erőhöz (FIDESZ) tartozott, és e tény (az új polgármester – Kósa Lajos – kormánypártban betöltött fontos pozíciójával együtt) jelentős *lobbierőt biztosított* a város számára (1994 és 1998 között is azonos pártállású volt az ország és a település vezetése, de a helyi vezető politikusok – megfelelő lobbierő hiányában – kormányzati szinten nem tudták úgy érvényesíteni az akarataikat, mint a legfőbb vetélytársnak tekintett Nyíregyháza vezetői). Emellett a település új vezetői az előző ciklushoz viszonyítva sokkal kezdeményezőbb, proaktív jellegű várospolitikát céloztak meg.

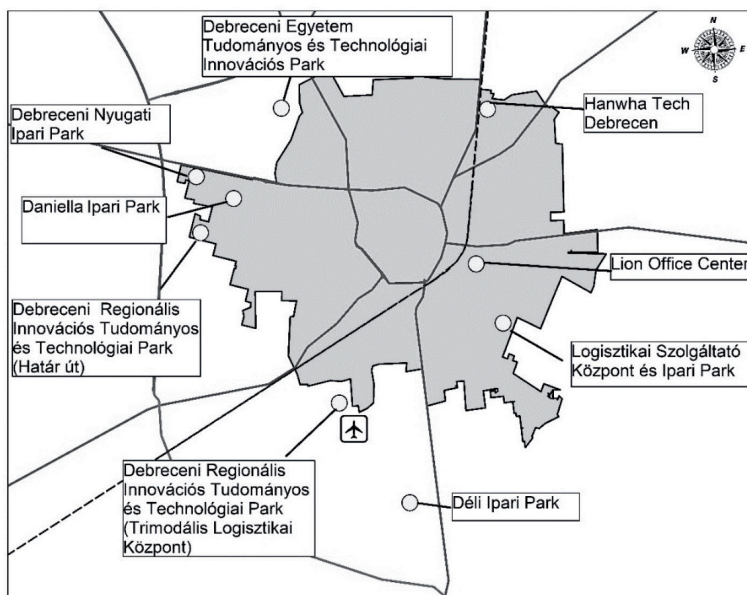
Az önkormányzat megbízásából megkezdődött olyan *komplex programok kidolgozása*, amelyek megfelelő választ kívántak adni a felmerült problémákra. Az érintett dokumentumok (például *Debrecen Megyei Jogú Város hosszú távú fejlesztési koncepciója* – VÁTI 2000; *Debrecen Megyei Jogú Város integrált városfejlesztési stratégiája* – Euro-Régió Ház 2007) már világos célrendszert (általános és speciális célkitűzéseket, jövőképeket, valamint az ezek elérését biztosító prioritásokat és intézkedéseket) tartalmaztak, és ezek figyelembevételével fogalmazták meg a város előtt álló feladatokat. Ezek között – elsősorban a 2000-es

évek közepén – már igen fontos szerepet töltött be a *nemzetközi szinten is versenyképes tudáscentrum és versenyképes gazdaság kiépítése*, valamint a *település regionális – bizonyos ágazatokban (például egészségügy, oktatás) országhatáron is túlnyúló – szerepének növelése*, valamint az ezek elérését célzó konkrét lépések (például befektetésre alkalmas ingatlanok kialakítása, közlekedési feltételek fejlesztése, a rendelkezésre álló humán erőforrások színvonalának emelése).

A város vezetősége igyekezett kézzelfogható lépéseket tenni az elérhetőség javítása érdekében is. A közúti közlekedés esetében a lobbitevékenység sikeresnek bizonyult: a *2000-es évek közepére autópálya-kapcsolat* jött létre Budapesten keresztül az európai hálózatokkal. A város egyik fontos kitérési pontjának tekintett *repülőteret működtető cég*, az Airport Debrecen Kft. 2001-ben az önkormányzat tulajdonába került, és a város jelentős összegeket költött a fejlesztésre (például leszállórendszer fejlesztése, utasforgalmi terminál bővítése). A megtett lépések azonban hosszú ideig nem bizonyultak sikeresnek: a menetrend szerinti légi járatok – például Bécs, München, Budapest – csak rövid ideig közlekedtek, a charterjáratok működése pedig periodikus jellegű volt (a 2000-es évek második felében bekövetkező válság pedig ezek közlekedését is jelentős mértékben visszavetette).

Másrészt kialakították, és a növekvő igények következtében fokozatosan bővítették azon területeket, amelyek már ki tudták elégíteni a *nagyobb méretű befektetéseket megvalósítani kívánó vállalatok igényeit* is (19. ábra). Ezek között kiemelkedő szerepet töltöttek be a hivatalosan is elismert *Ipari Parkok*: a címet elnyerő négy objektumból három – a hosszú ideig a helyi önkormányzat által működtetett Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park, a magánkézben lévő Logisztikai Szolgáltató Központ és Ipari Park, a Debreceni Egyetem által működtetett Debreceni Egyetem Tudományos és Technológiai Innovációs Park – képes volt nagyobb méretű beruházások letelepítésére is. A 2000-es évtized második felében részben önkormányzati, részben magánforrásból megkezdődtek az *első olyan ingatlanfejlesztések* (például irodák a Vásárcsarnok emeleti szintjein, IT Services Hungary új irodaháza a Debreceni Egyetem Tudományos és Technológiai Innovációs Park területén, a dohánygyár bezárása után a területen kialakított Lion Office Center), amelyek már alkalmasak voltak a *szolgáltató szektor* befogadására is.

Harmadrészt kialakult egy olyan *szervezeti rendszer*, amely a korábrinál nagyobb mértékben támogatta a város gazdaságának fejlődését. Ennek keretében a polgármesteri hivatalon belül létrejöttek, és az egész időszakon belül hatékonyan működtek az ezzel a területtel foglalkozó szervezeti egységek (1999–2000: Gazdaság-szervezési Osztály, 2000–2007: Városmarketing-csoport, 2007–2014: Titkárság/Polgármesteri Kabinet), amelyek – a 2005–2007 közötti időszaktól eltekintve – végig a *polgármester felügyelete alatt* álltak, és így biztosított volt a terület kiemelt kezelése. Emellett a konkrét feladatok (például a megfelelő ingatlanok biztosítása) ellátására is létrejöttek azon szervezetek, amelyek részben az önkormányzat irányítása alatt (például az ipari park működtetésére létrehozott Debreceni Regionális és Innovációs Ipari Park Kft.), részben a magánszféra (például az ipari park működtetését az önkormányzattól átvevő DIPA Debreceni Ipari Park Akadémia Kft.) keretein belül működtek. Ebben az időszakban jelentősen megnövekedett a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Hajdú-Bihar megyei egységének szerepe is, amely többek között *kereskedelemfejlesztés* (például szakmai konferenciák, üzletember-találkozók szervezése), gazdasági információ-szolgáltatás (például elemzések készítése), jogi és pályázati tanácsadás révén segítette a vállalkozók munkáját.



19. ábra

A befektetésre alkalmas területek Debrecenben a 2010-es évtized közepén

Forrás: Why Debrecen? Economy, Investment, Innovation 2015 alapján a szerző saját szerkesztése

Negyedrészt az időszakban lépett magasabb szintre a *helyi önkormányzat és a 2000-ben megalapított Debreceni Egyetem közötti kapcsolat*, amely több (2000 és 2003) együttműködési szerződés aláírásában nyilvánult meg (ezek többek között tartalmazták bizonyos egyetemfejlesztések önkormányzati támogatását, a gyakorlati képzés területén az együttműködés elindítását, bizonyos ingatlanok közös használatát, valamint az egyes egyetemi egységek közötti közösségi közlekedés fejlesztését). Emellett megvalósultak olyan beruházások (például a TIOP 1.3.1. pályázat keretében a DE Informatikai Kar új épületbe költözése, a mérnökképzés feltételeinek javítása), amelyek a gazdasághoz szorosabban kapcsolódó területeken tettek lehetővé magasabb szintű képzést. Ugyanakkor még ebben az időszakban is rendkívül gyengék és esetlegesek voltak a *felsőoktatási intézmény és a gazdasági élet szereplői közötti kapcsolatok*, alig történt előrelépés a kutatási eredmények gyakorlati életben történő alkalmazásának a területén.

A rendszerváltás utáni gazdasági fejlődés második szakaszának eredményességét vizsgálva több *fontos esemény* is megemlíthető. A *feldolgozóipari beruházások* között kiemelkedő szerepet töltött be az FAG Magyarország Ipari Kft. 2000-ben történt megalapítása, és a vállalat a kezdeti 40 főről az évtized közepére több mint 1000 főre növelte az alkalmazottak számát (ennek létesítettek új telephelyet a Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park területén). Az első európai gyárát hozta létre Debrecenben 2001-ben a National Instruments Hungary Kft., amely egység a gyártás mellett az évtized második felében egyre több szolgáltatással kapcsolatos tevékenységet is ellátott. A két cég több lépcsőben, egyedi kormánydöntések által is támogatva fejlesztette debreceni

telephelyét, így a TEVA Gyógyszergyár után mára a város legjelentősebb, egyenként közel 1500 főt foglalkoztató ipari vállalkozásaiivá váltak. A sikert jól jelezte, hogy az évtized közepére betelt a Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park 40 hektárnyi területe (a már korábban említett FAG Magyarország Ipari Kft. és a National Instrument Europe Kft. mellett itt telepedett le többek között a repülőgép-alkatrészek gyártásával foglalkozó Hungaerotech Kft., illetve a gépiparhoz sorolható Manz Hungary Kft. és Bumet Hungary Kft.), és szükségessé vált annak bővítése. (Az új fejlesztési területen kezdte meg működését a Richter Gedeon Nyrt. új biotechnológiai üzeme, amely illeszkedik a város gyógyszeripari tradícióihoz.)

A feldolgozóipar mellett a város egyre vonzóbbá vált a *megosztott szolgáltató központok* (SSC-szektor – Shared Service Center) egyre fontosabb szerepet betöltő szegmense számára is. Új egységet hozott létre Debrecenben – többek között – 2007-ben az IT Services Hungary Kft., 2008-ban a British Telecom (BT) Kft., és a korábban már említett National Instruments Hungary Kft. tevékenysége is ebbe az irányba bővült (például 2005-ben jött létre a Customer Service Center, míg 2007-től a vállalat nemzetközi disztribúciós központja is Debrecenben működik).

Az eredmények mellett természetesen *kudarok is történtek*, amelyek mögött részben az évtized második felének világgazdasági válsága áll. A hosszú ideig a város élelmiszeriparának bázisát jelentő dohánygyár 2004-ben, míg a húsipari vállalat 2011-ben zárta be kapuit (pozitívnak tekinthető ugyanakkor, hogy az előző területén – magánbefektetők beruházása révén – modern irodaközpont jött létre), és a tejipar esetében is jelentős visszaesés volt megfigyelhető. A finn Nokia cég beszállítójaként 2008-ben létesített üzemet a városban a tajvani Foxconn cég, amely azonban 2009 elején be is szüntette működését. A 2000-es évek közepén hozta létre a településen európai központját a szoftverfejlesztéssel foglalkozó Ygomi Europe cégcsoport (fénykorában több száz, magas képzettségű foglalkoztatott dolgozott itt), azonban a gazdasági válság hatására 2009 közepén ez a vállalat is felszámolta debreceni tevékenységét.

A város rendszerváltás utáni fejlődésének *harmadik szakasza a 2010-es évtized elején kezdődött*, de egyértelmű dátumot ebben az esetben sem lehet megadni, mivel az egymást erősítő események különböző időpontban történtek. Az új korszak legszembevetőbb jelének a település élén bekövetkező változás tekinthető: a 2014-es önkormányzati választásokon a Debrecent 16 évig vezető Kósa Lajos jogszabályi előírások miatt nem indult, és helyette Papp Lászlót választották meg polgármesternek (Kósa Lajos ugyanakkor továbbra is országgyűlési képviselő maradt, és lobbijével, illetve 2017/2018 folyamán a megyei jogú városok fejlesztéséért felelős tárca nélküli miniszterként támogatta a település fejlődését).

A fejlesztési irányok kijelölése szempontjából kulcsfontosságúnak tekinthető a 2014-ben elfogadott településfejlesztési koncepció (*Debrecen Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciója 2014–2020* 2014), amely több területen is előrelépést jelentett a korábbi fejlesztési elképzelésekhez képest. A dokumentumban a helyi önkormányzat már konkrét célként fogalmazta meg az *innovációk alkalmazásának fontosságát*, azok piacra jutásának elősegítését, valamint a *gazdaságfejlesztés és a turizmus* esetében megjelent a nemzetközi elvárások teljesítésének igénye is.

A fizikai infrastruktúra vonatkozásában az egyik legjelentősebb lépést *2012-ben* tették meg, amikor a *Wizz Air* menetrendszerinti járatokat indított a debreceni repülőtérrel. A célállomások köre az elmúlt időszakban folyamatosan bővült (bizonyos desztinációk – például

Malmö, Brüsszel – ugyanakkor megszűntek), és ennek eredményeként napjainkban 13 helyre lehet eljutni a légitársaság gépeivel, valamint Debrecen két repülőgép bázisául is szolgál. A helyi gazdaság fejlődése szempontjából ugyanakkor legalább ilyen fontos a német Lufthansa 2016-ban elindult müncheni járata, amely hétköznapokon biztosít összeköttetést a bajor főváros és azon keresztül több világváros irányába (2018-ban a repülőtér utasforgalma meghaladta a 381 000 főt).

A gazdaságfejlesztést szolgáló fizikai infrastrukturális beruházások másik fontos elemét az *ingatlanfejlesztések* jelentették. Ebből a szempontból a legnagyobb jelentőségűnek a repülőtér szomszédságában található *Déli Ipari Park* közműhálózatának kiépítése tekinthető, amelynek révén 200 hektárnyi terület vált elérhetővé a gazdasági élet szereplői számára. A feldolgozóipari és kereskedelmi cégek igényeinek kielégítését szolgálta a már meglévő ipari parkok (Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park, Debreceni Egyetem Tudományos és Technológiai Innovációs Park, Logisztikai Szolgáltató Központ és Ipari Park) területének további bővítése, valamint új lehetőségként a repülőtér szomszédságában található Trimodális Logisztikai Központ kialakítása.

A *szolgáltatási ágazatban* tevékenykedő cégek számára is új lehetőségeket kínált a város, amelyek közül a legjelentősebbnek az önkormányzati tulajdonban lévő Debreceni Vagyonkezelő Zrt. és a HUNÉP Universal Zrt. közös beruházásaként 2018-ban felépült Forest Offices Debrecen tekinthető (ennek súlyát jól mutatja, hogy 2500 alkalmazott befogadására alkalmas, míg jelenleg a városban mintegy 3500 fő dolgozik az SSC-szektorban). A szektor kínálatát javítja a Lion Office Center további bővítése és a belváros déli részén 2019 folyamán átadott Agora Office Debrecen irodaház.

A *humán-infrastruktúra fejlesztése* szempontjából kiemelkedő jelentőségűnek tekinthető a szervezetrendszer átalakítása, amelynek legfontosabb elemét a specializáltan a témával foglalkozó szervezet, a helyi önkormányzat tulajdonában lévő EDC Debrecen Város- és Gazdaságfejlesztő Központ Nonprofit Kft. 2014-es önkormányzati választás utáni létrehozását jelentette. A vállalat tevékenysége négy területre (gazdaságfejlesztés, városfejlesztés, vállalkozásfejlesztés, smart city) koncentrálódik, és hatékonyan célozza meg a felmerült problémákat. A korábinál sokkal intenzívebb kapcsolat alakult ki a *debreceni közép- és felsőfokú oktatás és a helyi gazdasági szereplők között is*, amely több területen nyilvánult meg. A középfokú oktatási intézmények diákjai a cégek (például FAG Magyarország Ipari Kft., E.ON Tiszántúli Áramhálózati Zrt.) által létrehozott tanműhelyekben sajátíthatják el a gyakorlati ismereteket, valamint a vállalati szakemberek órák tartásával kapcsolódtak be a hétköznapi oktatásba. A rendszerváltozás utáni gazdaságfejlődés harmadik szakaszában a korábinál is fontosabb szerepet tölt be a *Debreceni Egyetem*, ami első sorban a 2013-ban az intézmény élére kerülő új vezetésnek tulajdonítható. A felsőoktatási intézmény a korábinál nagyobb hangsúlyt fektet az úgynevezett *3 misszió* teljesítésére, amelyben igen lényeges szerepet játszik a gazdasági élet szereplőivel korábban kialakított kapcsolatok intenzitásának fokozása. Ennek szellemében a vállalatok laboratóriumokat hoztak létre az egyetem különböző karain (például PLC-laboratórium, Fintelligence Lab, Diehl Aviation Gépészeti Tervező Laboratórium), előadások, szemináriumok és laborgyakorlatok tartásával vesznek részt a képzésben (ehhez több esetben is ők biztosítják a szükséges műszereket), a nyári időszakban gyakorlati képzési helyeket biztosítanak a hallgatók számára, projekt- és diplomamunka-témaköröket hirdetnek meg. Az együttműködés magasabb fokát és intézményesülését jelenti az egyes vállalatoknál kihelyezett tanszékek

létrehozása, amelyek közül jelenleg 61 db működik az egyetemen. Emellett – a helixmodell alkalmazásának jegyében – létrehoztak olyan, változó intenzitással és sikerességgel működő klasztereket (például Pharmapolis Innovatív Élelmiszeripari Klaszter, Pharmapolis Innovatív Gyógyszeripari Klaszter, Szilíciummező Regionális Informatikai Klaszter, Termál Egészségipari Klaszter), amelyek a Debreceni Egyetemen keletkezett innovációk gyakorlati életben történő alkalmazásában játszhatnak kiemelt szerepet.

A városfejlődés harmadik szakaszának eredményeit elemezve alapvetően két fontos elem említhető meg. Egyrészt idesorolhatók mindazon *nemzetközi, független szervezetek által alapított díjak és elismerések*, amelyeket az elmúlt években Debrecennek ítéltek meg. A település 2017-ben, CEE Business Media által szervezett *Közép- és Kelet-Európai Üzleti Szolgáltatások Díjai* versenyben elnyerte az *Év Feltörekvő Városa* díjat, majd szintén 2017-ben a Világbank felmérése (*Doing Business az Európai Unióban 2017: Bulgária, Magyarország és Románia 2017*) öt szempontot (vállalkozás indítása, építési engedélyek ügyintézése, elektromos áramhoz való hozzáférés, ingatlan nyilvántartásba vétele, szerződések érvényesítése) figyelembe véve 22 magyarországi, romániai és bulgáriai város közül Székesfehérvárral holtversenyben a *legversenyképesebbnek* ítélte. A harmadik elismerés köztudott a legszorosabban a gazdaságfejlesztéshez (MULLAN 2018): a *Financial Times 2018-ban* a 200 000–350 000 lakónépességű városok között a befektetésösztönző stratégia szempontjából – megelőzve többek között az egyesült királyságbeli Derby-t és Readinget, valamint a csehországi Plzeňt – Debrecent sorolta az első helyre, amely így olyan településekkel együtt viselheti 2018/19 folyamán *A jövő városa* címet, mint Barcelona, Birmingham és Bordeaux.

Másrészt, az elmúlt években jelentős számú *hazai és külföldi vállalat* döntött a *debreceni beruházás* mellett: a 2014 és 2018 között bejelentett, 100 főnél nagyobb volumenű beruházások eredményeként körülbelül 6000 új munkahely jön/jött létre a városban, a befektetett/befektetendő tőke nagysága pedig meghaladja a 2 milliárd eurót. A település magyarországi összehasonlításban is jól teljesít. A Magyar Nemzeti Bank által összeállított, az elkövetkező évek magyarországi beruházási teljesítményét meghatározó listán található 48 projektből hat Debrecenben valósul meg. A fejlesztések (26. táblázat) jelentőségét különösen kiemeli, hogy Debrecen részesedése mind a foglalkoztatotti létszám, mind pedig a befektetett tőke nagyságát tekintve megközelíti a 20%-ot.

26. táblázat

Az elkövetkező időszak fejlődését meghatározó magyarországi és debreceni beruházások legfontosabb jellemzői

Tervezett foglalkoztatotti létszám (fő)		A beruházás értéke (Mrd Ft)
1 000	BMW	320
450	Continental	31
500	FAG	25
125	Richter Gedeon	15
500	Krones AG	15
180	Alföldi Tej	12
2 755	Debrecen összesen	418
15 186	Magyarország összesen	2 097

Forrás: Itt a beruházási lista, amely felrzza Magyarországot (2018)

Az érintett beruházások egy része a már korábban is a városban működő cégek újbóli befektetéseit jelenti (például FAG Magyarország Kft., Richter Gedeon Nyrt., TEVA Gyógyszergyár Zrt.), és ebből a szempontból különösen öröndetesnek tekinthető a *helyi élelmiszeripar újjáéledése* (a dohánygyártás újbóli elindulása – Róna Dohányfeldolgozó Kft.; a tejipar fellendülése – Alföldi Tej Kft.). Az új cégek alapvetően két csoportba sorolhatók. Egyrészt a megosztott szolgáltató központok körében a lakossági ügyfelek kiszolgálását elsődleges célnak tartó vállalatok mellett egyre nagyobb hangsúlyt kapnak a *pénzügyi szolgáltatók* (például az amerikai Flowserve), valamint megjelent a *mérnöki központ első képviselője*, a repülőgép-alkatrészeket gyártó német Diehl Aviation is. A másik új ágazatnak a járműipar tekinthető, amely mind a beszállítók/álvállalkozók (például Continental, ThyssenKrupp), mind pedig az összeszerelők (például BMW, InterTanker) tekintetében jelentős fejlesztéseket valósít meg a városban.

8.3. Összegzés

A helyi gazdaságfejlesztés hazai és nemzetközi szakirodalom által (például BAJMÓCY 2011; MEZEI 2006; SWINBURN 2007) elkülönített egyes hullámainak jellegzetességeit a Debrecenben megtett lépésekkel összehasonlítva eléggé vegyes kép rajzolódik ki.

Az *első hullámra* jellemző fizikaiinfrastruktúra-fejlesztés, illetve az ezzel összefüggő olcsó földterület biztosítása, valamint az olcsó munkaerő hangsúlyozása és a külföldi tőke preferálása 1990 óta végig a helyi önkormányzat tevékenységének a középpontjában állt, míg a projektalapú megközelítés jelenléte csak az 1990-es évtized végéig (a gazdaságfejlődés első szakaszában) volt jellemző. A feldolgozóipari beruházások preferálása tekintetében bizonyos hangsúlyeltolódások figyelhetők meg: a 2000-es évek elejéig még nem tettek különbséget a különböző jellegű fejlesztések között, az új évezred első évtizedében ugyanakkor már nagyobb preferenciát kaptak a magas hozzáadott értéket előállító beruházások.

A *második hullám* tulajdonságai közül a helyi előzményekre támaszkodó gazdasági bázis fejlesztése minden időszakban fontos szerepet töltött be, a 2000-es évek második felének válsága (például a dohányipar és a húsipar összeomlása, a tejipar visszaesése) után azonban az csak a 2010-es években, a gazdaságfejlődés harmadik szakaszában épült újjá. A helyi kis- és középvállalatok támogatása dokumentumok szintjén a 2000-es évek elejétől, a gazdaságfejlődés második szakaszában kapott nagyobb hangsúlyt, a helyi önkormányzat tényleges lépéseket azonban csak a 2010-es években tett (például az EDC Debrecen Város- és Gazdaságfejlesztő Központ ezzel a területtel foglalkozó részlegének létrehozása). A 2000-es évek közepétől készített dokumentumokban már megjelent az infrastruktúra-fejlesztés puha oldalának (például a munkaerő képzettsége) a fontossága, a gyakorlatban azonban ez csak a 2010-es évtizedben, a gazdasági fejlődés harmadik szakaszában kapott nagyobb figyelmet, és ugyanez figyelhető meg a specifikus vállalkozásfejlesztési szolgáltatások (például a piacra jutás elősegítése) kialakításának a támogatásával kapcsolatban is.

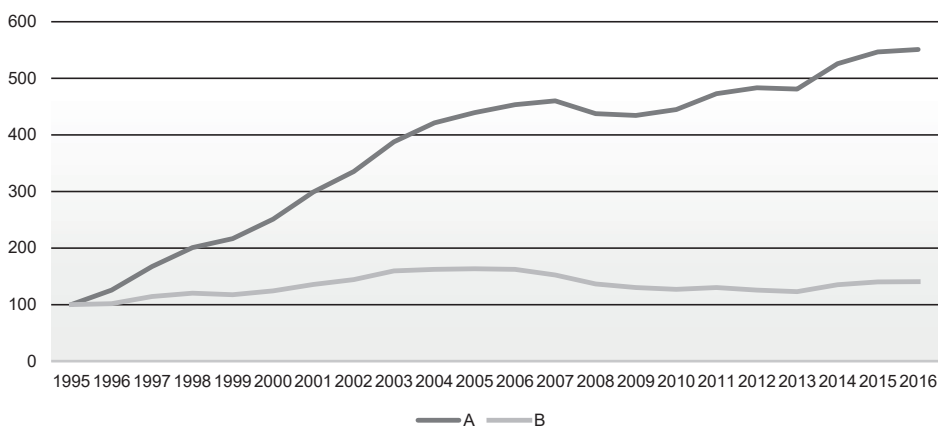
A *harmadik hullám* jellemzői közül a stratégiai szemlélet az 1990-es évek végétől, a gazdaságfejlődés második szakaszától (az első komplex fejlesztési terv 2000-ben készült), míg a vállalkozások üzleti környezetének magas színvonalon történő biztosítása a 2000-es évek közepétől játszott lényeges szerepet (ez utóbbi legszemléletesebb példáját a városban felépült, európai színvonalat megtestesítő irodaépületek jelentik), és ugyanez jellemző a magasan

képzett munkaerő megtartásához szükséges kiemelkedő életminőség esetében is. A helyi innovációs potenciálra épülő, versenyképes gazdaság kialakításának és a hálózatosodásnak a koncepciója és gyakorlati megvalósulása a 2010-es évek elejétől vett nagyobb lendületet, amelyekben a Debreceni Egyetem is fontos – igen gyakran kezdeményező (például klaszterek alapítása) – szerepet töltött be.

A fentebb vázolt folyamatok hatására a város gazdasági életét tükröző adatok – települési gazdasági erő (20. ábra), összesített bruttó hozzáadott érték (21. ábra) – is jelentős mértékben javultak (az igazi előrelépés ugyanakkor – a jelenleg is folyó beruházások eredményeként – inkább az elkövetkező években várható).

Mindkét mutató tekintetében az 1995 és a 2015 (2016) közötti abszolút értékeket összehasonlítva jelentős, ugyanakkor a 2000-es évek második felében bekövetkező válságot jól tükröző emelkedés figyelhető meg. A fogyasztási árindexet figyelembe vevő számításnál a települési gazdasági erő tekintetében a 2000-es évek közepén tapasztalható maximumhoz képest nagyobb mértékű volt a visszaesés, a 2010-es évtized közepén ugyanakkor már jól tapasztalható az erőteljes gazdasági növekedés hatása (változatlan áron számolva azonban a 2016-os érték még nem éri el a 2005-ös maximumot). Az összesített bruttó hozzáadott értéknél a 2008-as nagyobb értéket még visszaesés, majd (különösen a fogyasztói árindex figyelembevételével korrigált értéket tekintve) ingadozás/stagnálás követte, a 2014-es és 2015-ös adatok ugyanakkor már meghaladják a válság előtti értéket.

A fenti adatokat a város gazdasági fejlődési szakaszai szerint vizsgálva szintén jól kirajzolódnak a *legfontosabb trendek* (20. és 21. ábra, 27. táblázat). Az 1990-es évek második felének lassabb növekedési ütemét az új évezred első felében gyors fejlődés váltotta fel, a gazdasági válság ugyanakkor visszavetette a város fejlődését. A 2010-es évezredben vázolt hangsúlyváltás ugyanakkor újra felgyorsította a növekedés ütemét, és az elkövetkező években – figyelembe véve a bejelentett (bemutatott) új beruházásokat – további előrelépés várható.

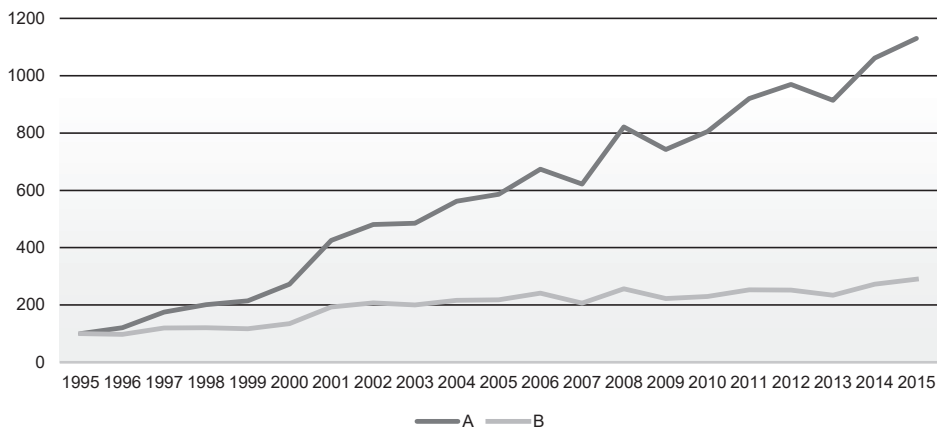


20. ábra

A települési gazdasági erő egy főre jutó értékének alakulása Debrecenben 1995 és 2016 között (1995 – 100%, a 2014-es érték nem számolható)

Jelmagyarázat: A – abszolút érték, B – a fogyasztói árindex figyelembevételével számított érték

Forrás: TeIR adatai alapján a szerző saját szerkesztése



21. ábra

*Az összesített bruttó hozzáadott érték erő egy főre jutó értékének alakulása Debrecenben
1995 és 2015 között (1995 – 100%)*

Jelmagyarázat: A – abszolút érték, B – a fogyasztói árindex figyelembevételével számított érték

Forrás: TeIR adatai alapján a szerző saját szerkesztése

27. táblázat

A települési gazdasági erő és a bruttó hozzáadott érték egy főre jutó értékének évenkénti változási üteme 1995 után Debrecenben az egyes gazdasági fejlődési szakaszokban (a fogyasztói árindexet figyelembe vevő értékkel számolva)

	1995–1999	1999–2006	2006–2013	2013–2015/16
TGE	1,04	1,05	0,96	1,05
BHE	1,04	1,12	1,00	1,11

Forrás: TeIR adatai alapján a szerző saját szerkesztése

A *foglalkoztatás* tekintetében az 1990-es, 2001-es és 2011-es népszámlálások, valamint a 2005. és a 2016. évi mikrocenzus gazdasági aktivitásra vonatkozó adatait vizsgálva (28. táblázat) szintén jól kirajzolódik az 1990-es évtized válságának hatása: a lakónépességén belül nagymértékben emelkedett a munkanélküliek száma és aránya, míg a foglalkoztatottak esetében ellenkező irányú változások figyelhetők meg. Az új évezred első évtizedében a foglalkoztatottságot tekintve már elkezdődött a pozitív irányú változás, amely a munkanélküliek tekintetében (részben a 2000-es évek második felének válsága miatt) még nem jelentkezett. A 2010-es évtizedben ugyanakkor már mind a két mutató vonatkozásában jelentős előrelépés következett be.

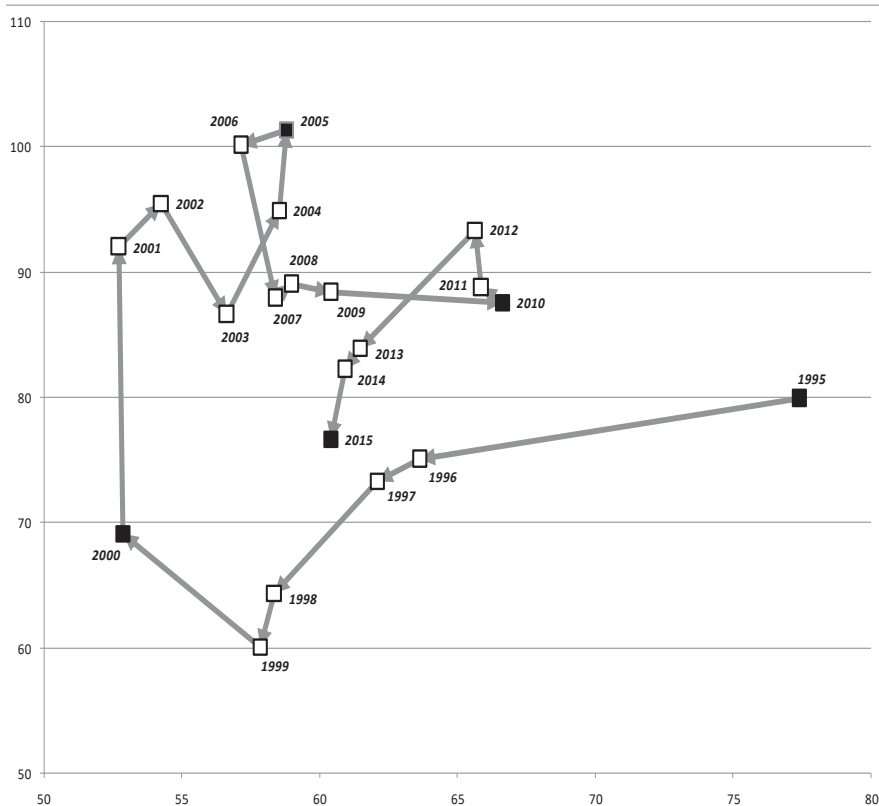
28. táblázat

A foglalkoztatottságot tükröző mutatók változása Debrecenben 1990 és 2016 között

	1990	2001	2005	2011	2016
A	91 683	77 470	77 688	83 534	93 350
B	2 674	8 583	9 541	12 526	5 968
C	75,4	59,8	57,3	63,1	74,6
D	2,2	6,6	7,0	9,5	4,8

Jelmagyarázat: A – a foglalkoztatottak száma [fő], B – a munkanélküliek száma [fő], C – a foglalkoztatottak 18–59 éves korosztályhoz viszonyított aránya [%], D – a munkanélküliek 18–59 éves korosztályhoz viszonyított aránya [%]

Forrás: KSH-népszámlálás (1990, 2001, 2011) és a mikrocenzus (2005, 2016) adatainak alapján a szerző saját szerkesztése; adatok forrása: TeIR



22. ábra

Debrecen relatív pozíciójának változása a nagyvárosok mezőnyében

Jelmagyarázat: Függőleges tengely: egy lakosra jutó bruttó hozzáadott érték a csoportátlag százalékában; vízszintes tengely: komplex szerkezeti mutató az export aránya, a vállalatok átlagos mérete és az ipari társas vállalkozások aránya alapján; balról jobbra növekvő export- és ipari társasvállalkozás-arány, illetve növekvő átlagos vállalatméret.

Forrás: KSH T-STAR és NAV TA adatai alapján a szerző saját szerkesztése; adatok forrása: TeIR

Ha Debrecen teljesítményét a nyolc vidéki nagyváros átlagához képest vizsgáljuk meg, akkor a város gazdasági fejlődésének *főbb töréspontjai jól körvonalazódnak* (22. ábra). Az 1990-es években (1. szakasz) a helyi gazdaság lakosságszámra vetített teljesítménye relatív visszaesést, a gazdaságszerkezet egy viszonylag kevésbé ipar- és exportorientált, a kis- és középvállalkozások nagyobb arányával jellemezhető struktúra felé mutat a vizsgált városkörön belül. A feldolgozóipari beruházások élénkülésével (2. szakasz) az ezredforduló táján látszik a trend megfordulni: a fajlagos gazdasági teljesítmények és a gazdaságszerkezet terén is közeledés figyelhető meg a sikeresebb (észak-dunántúli) városokhoz. Bár a gazdasági teljesítmény esetében a konvergencia 2005–2006 táján megszakad, a 2008 után kibontakozó gazdasági válság sikeresebb nagyvárosokat mélyebben érintő hatása a szerkezeti mutatóban egészen 2010-ig felzárkózást okoz. Az újra beinduló gazdasági növekedés (3. szakasz) hatásai a 2015-ig vezetett mutatók tükrében Debrecenben még kevésbé markánsak, így mind a fajlagos teljesítményt, mind a gazdasági szerkezetet jelző indikátor távolodást mutat a sikeresebb nagyvárosok értékeitől. A folyamatban lévő, nagyjából ipari beruházásoktól Debrecen fajlagos gazdasági teljesítményének – többi nagyvároséhoz képest is megfigyelhető – látványos növekedése várható. Emellett a jelenleg egyik leginkább szolgáltatásorientált vidéki nagyvárosi gazdaságban markáns újraiparosodást, a külföldi működőtőke, a nagyvállalatok és az export szerepének erősödését prognosztizáljuk.

9. Győr

Rechnitzer János – Berkes Judit

9.1. Bevezetés

Egy város fejlődési pályájának elemzésekor nem feledkezhetünk meg világunk alakulásának általános trendjeiről, mert még ha viszonylag zárt rendszerben működik is, egy térségi és intézményi hierarchia része, annak egyik eleme (Európa, Kelet-Közép-Európa, Közép-Európa, Magyarország, településhálózat, nagyvárosok – ezek között található Győr), így nap mint nap ki van téve a változások sodrának. Jövője alakításánál tehát egyrészt ismerni kell környezete változásainak lehetséges irányait, másrészt a múltjában rejlő adottságok halmazát; ezzel a két meghatározottsággal válik rendszerünk alkalmazkodóképessége rugalmassá és megújítóvá.

Elemzésünk célja, hogy átfogó értékelést adjunk Győr város fejlődési pályájáról. A kidolgozás során arra törekedtünk, hogy a *területitőke-elmélet* felhasználásával, annak lokális adaptációval megkíséreljük bemutatni a város fejlődési szakaszait, azoknak is döntően a megújításra épülő elemeit, valamint ezek fennmaradását. A múltbeli fejlődési szakaszok eltérő időszavakat és az akcióterek sokszínűségét mutatják, de tanulságosak a jelen és persze a jövő vonatkozásában. Majd összegezzük – éppen a területitőke-tényezők alapján – azokat az adottságokat, amelyek *beépültek városrendszerünkbe*. S ezekre is építve, egyben megadva a fontosabb *jövőbeli fejlődési trendeket* két scenárióban vázoljuk a város jövőjét. Az egyik a jelenlegiek folytatása, nevezzük *pályafüggő fejlődésnek*, amikor nincsenek, vagy mérsékeltek az elmozdulások, egy kötött – döntően a múlt és jelen előrevetése – rendszerben történik a jövő alakítása. A másik irány, nevezzük *pályamódosításnak*, ahol az új pályára való áttérés történik meg, vagyis a hagyományos ipari (körzeti) építésből egy másik, a tudáson alapuló fejlődési pályára történik meg az átállás. Az elemzés különlegessége, hogy ezen két lehetséges irányt az Audi Hungária mint a *város bázisvállalata jövőbeli irányaihoz kötjük*, onnan vezetjük le vagy következtetjük ki ezeknek az elvi modelleknek a tartalmát. A város és a gazdaság, pontosabban bázisnagyvállalata ilyen mérvű összekapcsolása biztosan felvet szakmai, illetve közösségi ellenérzéseket is, ám scenárióink érzékletes leírását csak ennek a szimbiózisnak a gazdasági szereplőjével tudjuk kellő mélységben érzékeltetni (FEKETE–RECHNITZER 2019).

9.2. A múlt

A következőkben Győr fejlődési szakaszait mutatjuk be. A kora középkortól napjainkig keressük azokat a tényezőket, amelyek felfogásunk szerint meghatározták az adott korokban, pontosabban az általunk fejlődési periódusnak tekintett időszakokban a város életét. A szakaszokra jellemző tényezők kiválasztásánál területitőke-kutatásunk (RECHNITZER 2016) tapasztalataira támaszkodtunk, hiszen a *gazdasági, a társadalmi és kapcsolati tőkében* pályaformáló elemeket fogjuk hangsúlyozni, amelyek aztán véleményünk szerint tovább éltek, hordozták a város értékeit, tartósan hatnak, a jelenben és a jövőben is érvényesülnek.

A *középkori Győr* (1271–1528) történetének feldolgozása számos kiváló tanulmányban megtalálható. Témánk szempontjából azokat a tényezőket kell kiemelnünk, amelyek a fejlődést hordozzák, és tartósan jelen lesznek majd a város életében. A kora középkorban Győr elnyeri a *szabad királyi városi jogot* (1271),⁵⁰ ez tekinthető annak a szakaszkezdetnek, amely elindítja a város fejlődését, egyben funkcióinak gyarapításához, valamint regionális szerepköreinek kialakulásához vezet. A szabad királyi ranggal együtt járt az árumegállító jog megszerzése, azaz a várost keresztező utak találkozásánál vámot lehet szedni, vásárokat, piacokat rendezni, a város találkozási ponttá, együttélési helyé vált. A népesség száma ebben a korban jelentős volt, 3–6 ezer főre tehető, de megjelennek a tőzsérek, a marhakereskedők, akik az állatokat (szarvasmarhát) felvásárolták, és hajtották a nyugat-európai piacokra eladni, döntően Bécsbe, majd tovább Münchenbe. Ezek a kereskedők ismeretekkel, újdonságokkal térnek vissza, ami azután elindítja a 14–15. században a *termék-előállítás*, majd a különféle gyártók, termelők szervezetbe, *céhekbe* való tömörülését. Fegyverkovácsok, asztalosok, bognárok, szűcsök, szabó- és építőmesterek, ötvösök voltak már ebben az időben a városban, elkezdődött a komplexebb gazdasági szerkezet kialakulása a maga középkori dimenziójában. A város szabadsága azt is jelentette, hogy a földesúri terhek alól mentesült, azaz a beszolgáltatások elmaradtak. Ez 1447-ig tartott, majd a *püspöki joghatóság* ismételt visszavetette fejlődését (CSIZMADIA 1943). A városszerkezetben ebben az időben alakul ki a kettősség: a városmagot alkotó Káptalandomb, egyben az egyházi központ szimbóluma, helye és annak karakteres épületegységei, valamint a polgárokat, akkori iparosokat, a kereskedőket, familiárisokat befogadó Váralja. Az *egyházi centrum egyben birtokközpontot* is jelentett, ami aztán tartós folytonosságot képvisel a város életében; hasonlóan permanens volt e szakasz második részében magának a városmagnak mint lakóhelynek és piaci térnek a koncentrációja.

A városfejlődés első, hosszú évszázadokig tartó szakasza abban jelentős, hogy a *városi polgárok világának momentumai megjelentek*, a gazdaságban a nyitottság, az ismeretek áramlása volt tapasztalható. A városkép és karakter fokozatosan formálódott, annak domináns jegyei (vár, székesegyház) az időszak végére lépésről lépésre alakultak.

Másfél évszázad (1527–1686) *Győr helytállásáról* szól, a folyamatos küzdelem a török ellen, egyben a török világban való fennmaradás, kvázi Bécs védőbástyájaként. 1577-re, a mohácsi vész után ötven évvel *Magyarország leghatalmasabb, legjobban felszerelt vára* lett Győr, az akkori kor modern várépítészetének csúcsa. Hét egész és egy félbástya

⁵⁰ A szabad királyi városi cím elnyerése nem volt a véletlen műve, hiszen a kora középkorban Győr jelentős központ volt. Szent István királyunk uralkodásától adminisztratív központ, püspöki székhely, várispánság centruma, jelentős várral rendelkezett, s kiemelkedett a kereskedelmi, piacközponti szerepköre, mindezt alakitotta, hogy a folyók találkozásában feküdt, így átkelőhelyként funkcionált.

épült ki Közép-Európában elsőként a fülesbástya-rendszerben, kellően harmonizálva a két meghatározó folyóval, a Dunával és a Rábával. Sajnos a folyók túlszárították a városokat, ami aztán 1594 őszén a vár elvesztéséhez vezetett. Nem kívánunk vártörténeti leírásokba bocsátkozni, de ezt a hatalmas munkát és komplexumot azért kellett kiemelni, mert legalább *két évszázadon keresztül* a város ebből a *várból merítkezik*, vagy az annak építése során felhalmozott emberi, szellemi és tárgyi eszközökből él, valamint a megújításának fontos lehetőségét éppen a vár kínálta erőforrások (építőanyag, munka, tudás) biztosították.

Külföldi építőmunkások, zsoldosok, *számos nációnak* tagjai megfordultak a várban annak építése és védelme során, aminek lenyomatai megtalálhatók a városban. A rövid idejű (1594–1598) török uralom nem volt képes nyomokat hagyni, így megmaradt a karaktere. A 16. században védővár volt, maradt, ahol virágzott a frissen alakult *céhes ipar*, annak szervezői: kovácsok (1610), lakatosok (1624), fazekasok (1603), csizmadiák (1604), asztalosok (1622), kötélgyártók és kádárok (1643), takácsok (1626), kalaposok (1630) és folytathatnánk a sort továbbiakkal. A céhalapítás évszázada ez a város életében, ami egyértelműen jelzi, hogy *gazdasági szerkezete sokoldalúvá vált*, a 16–17. században is *centrumfunkciót* látott el, iparosai jöttek-mentek, vitték az árut és hozták az információkat, kellő alapot tudtak nyújtani a következő, a felemelkedést jelentő évszázadokhoz (VERESS 1993).

A 18. században, a barokk város kiépülésének éveiben (1686–1809) a lakosság száma 10 ezerről 20 ezerre emelkedett, ami már azt jelentette, hogy Győr a hazai *nagyvárosi rendszerhez* illeszkedik. Sorsfordító volt, hogy Mária Terézia királynő 1743-ban visszaadja *szabad királyi városi* rangját, mert ebben az időben az Észak-Dunántúlon, de a Felvidék érintkező térségeiben sem voltak szabad városok (a közelben Komárom, Esztergom, Sopron, Ruszt, Székesfehérvár büszkélkedhetett ezzel a címmel), így Győr *pozicionálhatta magát* a térszerkezetben közel Bécshez és Pozsonyhoz. Elkezdődött az egyházi ingatlanok felújítása, megalakult a *Királyi Akadémia* győri szekciója (1776), a Jogakadémia, a szellemi élet morzsái megjelentek, számos felvilágosodást sürgető személyiség bukkant fel a városban, mindez hozzájárult a polgárok nyitottságának növekedéséhez, s alapot adnak a jövőbeli szellemi mozgalmak, a polgári világ formálásához (LENGYEL 1983; HORVÁTH 1998). Az első népesség-összeírásból (1784–1787) lehet arra következtetni, hogy az *iparosok, kereskedők száma és aránya jelentős, a lakásállomány is gyarapodott*. Ebben az időben integrálódott be több szomszédos település, ma már városrész a városi testbe, így Újváros, Majorok (a későbbi Nádorváros), Szabadhegy, és mindez a lakosság növekedését is eredményezte.

A 18. században elkezdődött Győr *gazdasági bázisának* lassú *megújulása*, miközben a szellemi erőforrások csendes halmozódása zajlott, a városépítés karakteres jegyeinek megjelenésével, a városterület, birtok szélesedésével egyetemben. A polgári Győr *építészeti arculatában* megjelennek a barokk elemek, kisebb paloták, egyházi épületek, kiszolgáló létesítmények, és közben a városi közösséget a szabad királyi rang, a királyhoz való tartozás tudata és védettsége csak erősítette (BORBÍRÓ–VALLÓ 1956).

Napoleon egy délutánt (1809. augusztus 8.) és az azt követő rövid éjszakát töltötte a városban, és ideje nagy részét arra használta, hogy az utászainak eligazítást adjon a bástyák és a várfalak lerombolására, azután sietett vissza Bécsbe. Elkezdődött egy újabb hosszú, a modern kori fejlődés szakasza – a vár lebontásával indult, amikor a város kiszabadult a börtönéből –, amelyet az 1848/49-es forradalom és szabadságharcot kivéve sikertörténetként könyvelhetünk el, és 1896-ig tartott.

Győr a *gabona- és állatkereskedelem* központja lett a század közepére. Több terményt szállítottak a győri kikötőbe, majd az itt összeérő vasúti pályákon, mint ugyanebben az időben Pesten. Azonban míg Győr kimondottan átrakodó- és elosztóhely volt, addig Pesten megkezdődött a gabona feldolgozása, az innovációt hozó malomipar és a koncentrált raktári bázisok kiépítése. A folyami kikötői szerep fokozatosan háttérbe kerül, döntően a *vasúthálózat kiépülése* következtében (1855-re a bécsi vasút eléri a várost), de a Mosoni-Duna eliszapodása miatt is. A vasútépítésbe való bekapcsolódást hosszú viták előzték meg, de győzedelmeskednek a progresszív erők, és *Győr vasúti központtá* válik (Győr–Pápa–Celldömölk–Szombathely-vonal 1871, Győr–Sopron-vonal 1876, Újszöny–Budapest-vonal 1884, Győr–Veszprém 1896). Ennek a megújításnak élharcosa volt Baross Gábor (1848–1892) miniszter, egyben a város országgyűlési képviselője.

A városi polgárok és kereskedők *pénzintézeteket* hoztak létre, megszervezték az üzleti életet, annak fórumait, s intenzíven elkezdtek bekapcsolódni a vasútépítésbe, s vasúti csomóponttá tették a várost. Elkezdődött az üzemszerű termelés az ipari egységekben, *ötven év alatt 19 jelentős üzem létesült*,⁵¹ amelyek közül több tartósan megmaradt (BORBÍRÓ–VALLÓ 1956). A népességkoncentráció megindult a városban, *a lakosok száma megduplázódott* a századfordulóra (37 ezer fő), a vasúti pályák mentén a város kiterjeszkedett, új középületeket húztak fel, amelyek a regionális szerepkörök megjelenését éppen úgy szimbolizálták, mint az akkori nagyvárosi jelleget.

A szellemi életben is jelentős változások kezdődtek, hiszen még a reformkorban itt adták ki a *Hazánk* (1847) című lapot, amely lelkesítő szerepe mellett a helyi gazdaság fontos információs bázisa is volt. A *Királyi Jogi Akadémia* (1777–1892) olyan műhely volt, ahol kiváló professzorok oktatták a haza későbbi neves személyiségeit, politikusait, vállalkozóit, a szellem embereit. A *bencés rend* (1803) haladó gondolkodású oktatási intézménye szintén fogadta és támogatta a tudósokat, feltalálókat, egyéniségeket. A polgári világnak nemcsak kiváló vezetői, polgármesterei voltak, hanem egyszerű vállalkozói is, akik képesek voltak áldozni javaikból a városnak intézményei kialakításához vagy fenntartásához.

Az első aranykor Győrben a *kereskedővárosból iparvárossá* való látványos átmenet százada, a fejleszteni, megújulni képes helyi és ide települő polgárok korszaka, akik elkezdtek a kor modernnek tekinthető viszonyai között egy *közép- (nagy-) várost építeni*, annak a legjelentősebb alapjait – mind a város terében, mind a gazdasági bázisokban, mind pedig a szellemi erőforrásokban – kialakítani, megalapozni (BALÁZS 1980).

Győr fejlődésében a korszakváltást a gyári nagyipart megtestesítő *Magyar Waggon és Gépgyár Rt.* megalakítása indította el 1896-ban. Ez a Gyár (mert a győri köznyelvben csak így emlegették) a *magyar gazdaság- és ipartörténet emblematikus ikonja*, egyben Győr városa modern kori fejlődésének generálója, meghatározó erőforrása volt. Nem lehet semmit sem értelmezni csak úgy magában a városban, minden valamilyen módon – még mindig – összefügg, kapcsolódik a Gyárhoz. Története – ami sajnos csak részben került feldolgozásra – modernizálódó iparunk leírása is egyben, sikerekkel, kudarcokkal, újraindulásokkal, nagy egyéniségekkel, kiváló mérnökökkel és dolgozókkal, s egyben városalakítást

⁵¹ Stadler mezőgazdasági gépgyár (1845), olajgyár (1851), gyufagyár (1852), tésztagyár (Koestlin) (1860), mezőgazdasági gépgyár (1862), tűzhelygyár (1866), szalámigyár (1867), gázgyár (1868), szappan- és margaringyár (1869), ecetgyár (1872), olajgyár (1877), kékfestőgyár (1878), cukorkagyár (1979), gőzmalom (1881), városi vízmű, kályhagyár (1883), Győri Szeszgyár és -finomító (1884), hamuzsírgyár (1891), városi telefonközpont (1891), szalámigyár (1893), Magyar Waggon és Gépgyár Rt. (1896), városi áruraktár (1900).

megjelenítő aktivitásokkal. Világszintű műszaki, *technológiai és menedzsmentkultúrát* volt képes megteremteni ez az üzem és az abban dolgozó ezrek és ezrek, megalapozva 20. századi gazdasági világát, egyben egy *sikeres városfejlesztést*, s megindították, de éltetik még napjainkban is a *modernizációs folyamatokat* (TABICZKYNÉ 1972).

Mi volt a Gyár titka? Az első időszakban talán az, hogy *sok külföldi szakembert*, munkást, mérnököt, vezetőt volt képes fogadni, aztán jelen tudott lenni számos eltérő piacon, azok igényeihez képes volt alkalmazkodni. Majd ki tudták alakítani az adott kor magas színvonalán álló tömegtermelést, alkalmazkodtak a jelentkező igényekhez. A borzalmas második világháború után az ott dolgozók összefogtak és újrakezdték, átvésztették a pazarló diktatúra örökségeit. A Gyár újra termelésbe állt, és az 1950-es évek ellentmondásos, hektikus évei után 1963-tól olyan ember állt az élére *Horváth Ede* (1924–1998) személyében, aki bár elkötelezett volt a rendszer mellett, de kimagaslóan jó vezető volt, s elkötelezett volt a Gyárért és az emberekért, de a városért is. Ezek nem kemény közgazdasági tények és adatok, hanem emberi történetek esszenciái, s csak ezeken keresztül lehet a várost, annak fejlődési pályáját megérteni, feldolgozni.

Nos, a Gyár lendítette be Győrt a hosszú 20. századba, ahol izgalmas változások történtek, ám ennek révén olyan erőforrás-tartalékokat tudott a város és annak különféle közösségei felhalmozni, amelyek alkalmassá tették őket *súlyos válságok, megrázkódtatások átvészelésére*, vagy pontosabban levezetésére.

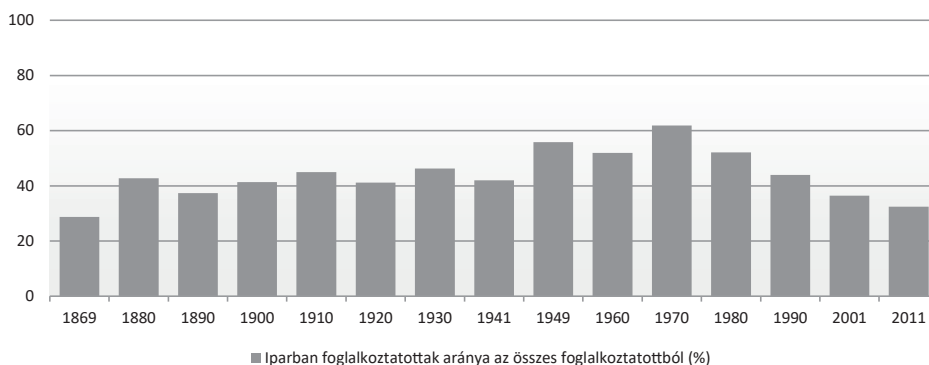
A Gyár története egyben a város története, ám nem lennének igazságosak, ha nem emlékeznénk meg a gazdasági szerkezetalakítás más akcióiról, azaz a *textil- és élelmiszeripar* megjelenéséről vagy további virágzásáról, az első világháború utáni fejlesztésekről, a városépítésről, a lakásállomány gyarapodásáról, a népességnövekedésről vagy a városi ellátó- és szolgáltatórendszerek adott korban előrehaladó fejlesztéséről. Említeni kell a második világháború utáni újjáépítés kiváló teljesítményeit, az értelmetlen államosítás zűrzavarait, az 1956-os forradalom győri kezdeményezéseit, majd az üres 1960-as évek tompaságát.

A nagyipari kultúra megteremtésével Győr igazi iparvárossá vált a 20. század hatvanas éveinek végére (23. ábra).

Diverzifikált gazdasági szerkezettel rendelkezett, ahol domináns volt a *gépipar* szerepe, de országos hírű *textil-, élelmiszer- és építőiparával* ipari centrummá vált, aminek további kibontakozásához esélyt adott az Új Gazdasági Mechanizmus (1968).

Új korszak kezdődött (1963–1992) a Magyar Vagon- és Gépgyárban 1963-ban, amikor Horváth Edét kinevezték a vezérigazgatói posztra, *szerkezeti és termékmodernizációt indított*, beindult a motor- és futóműgyártás,⁵² majd az 1970-es években kialakultak a járműgyártás feltételei, egyben a nagyvállalat térbeli diffúziója. A többi gazdasági szektor is megélné a Gyár menedzsmentszemléletének terjedésével, illetve a csendes generációváltás következtében, s természetesen a nemzetközi piaci kapcsolatok kiépülésével. Győr gazdasági szerkezete egyre diverzifikáltabb lett, sokszínűsége következtében a város vonzása is növekedett, így folytatódott a népességbeáramlás.

⁵² A klasszikus vagongyártásnak több ciklusa volt, 1964 és 1976 között közel 700 Győrben gyártott vasúti kocsit adtak át a MÁV-nak, majd 1980-ban befejeződött a gyártás, de egyedi megrendelésre még az 1980-as években is gyártottak vasúti szerelvényeket.



23. ábra

Az iparban foglalkoztatottak aránya az összes foglalkoztatottból (%) Győrben 1869 és 2011 között

Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH-népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése

Lendület adott ezeknek a folyamatoknak, hogy Győr 1971-ben elnyerte a *megyei jogú város címet*, ami kiemelt fejlesztési státuszt jelentett, egyben a térségi központi funkció megerősítésével járt együtt. Az 1970-es években szinte felébredt Csipkerózsika-álmából a város, elkezdődtek a nagyobb, rendszerszintű fejlesztések, így a városképbe történő karakteres beavatkozások, a *Belváros történelmi értékeinek megóvása, vagy az új lakótelepek építése*. Nemcsak városszerkezeti átrendeződést kell ebben az időszakban regisztrálnunk, hanem a *szellemi-kulturális élet pezsgésének* megindulását is. Hiszen irodalmi folyóirat alapul (1979), Markó Iván nemzetközi rangú balettművész vezetésével megalakul a Győri Balett társulata (1979), de nem feledkezhetünk meg a fiatal képzőművészek letelepítéséről sem (1976), és más alternatív kezdeményezések megjelenéséről. Izgalmas korszaknak tekinthetők ezek az évek, egy más, megújuló Győrt láthatunk, ahol átfogó elmozdulások kezdődtek el, s ezekben a lokális, régi és új szereplők aktivitása meghatározó volt.

Az 1980-as évek elején még tartott ez a lendület, de a gazdasági és politikai válság fékezte a kezdeményezések szabadabb terjedését, a rendszer védekező mechanizmusai is elkezdtek működni. Néhány évi lopakodó csend után, az 1980-as évek végére megélné a város, a gazdaságban *elterjedtek a vállalkozói kezdeményezések (1986)*, a nagyvállalatok egyes funkcióinak kiszervezése, egy újabb, nemzetközi ismeretekkel is rendelkező fiatal menedzsmentréteg megjelenése, akik részben irányítói, részben hasznélvezői lettek a fokozatosan meginduló tulajdonosi váltásnak. Egy újabb, izgalmas korszakot alapoztak meg az 1980-as évek közepétől jó néhányan, hiszen olyan vállalkozásokat alapítottak, amelyek *többsége napjainkban is működik*, és a város gazdaságának fontos részét alkották, vagy ma is alkotják. A kutatóban gyakran felmerül a kérdés, mi mozgathatta ezeket az embereket, vajon a város miliője, hangulata, a gazdasági környezete mennyiben inspirálta őket a jövőbeli életüket, pályájukat alakító döntések meghozatalában. A válasz nem egyszerű, éppen ezek az elemzések segítenek ahhoz, hogy megértsük a *győri modellt*, s annak tanulságaival a hazai nagyvárosi folyamatok feldolgozásában is előbbre lépünk.

9.3. Iparosodásból a járműipari körzet felé (1993–)

A gazdaság privatizációs lendülete az egyes szektorokban más és más ütemben, ritmusban zajlott, volt, ahol gyorsan lezárult, volt, ahol áthúzódott az ezredfordulón túlra. Azt leszögezhetjük, hogy a *külföldi működőtőke határozottan érdeklődött a városban lévő gazdaság szinte minden egysége iránt*. Ennek oka volt a kapcsolatok sokoldalúsága, valamint a kedvező fekvés, de az a felismerés is, hogy több vállalatnál az 1980-as években jelentős *technológiai modernizáció* zajlott, ami a termelési-technológiai működés feltételeit javította, sőt előnyössé tette. A külföldiek mellett a *vállalati menedzsment* is több esetben sikerrel részt vett a privatizációban, annak különféle formáinak megragadásával (RECHNITZER–LADOS 1992).

A Győrben zajló gazdasági rendszerváltás egyik jellemzője, hogy annak *előkészítettsége*⁵³ alaposabb volt, mint más hasonló központokban, továbbá nem okozott megrázkódtatást, nem történt látványos összeomlás, leépülés, nem kísérte azt nagy fokú időszaki vagy tartós munkanélküliség. Belső összekapcsolódása volt a folyamatoknak, hiszen valahol *nagy tömegű foglalkoztatott épült le* (például a textiliparban), míg másutt megjelentek a *külföldi vállalkozások* (például az élelmiszeriparban), amelyek ezt a *munkaerőt gyorsan felszívták*, még ha nem is tartósan, továbbá a fejlődő szolgáltató szektor is munkaerő-befogadóvá vált. Lényeges tehát, hogy *nem volt helyi válság*, egy-egy akció, tiltakozás, megrémülés regisztrálható volt, főleg a tradicionális helyi vállalatokat érintő döntéseknél, de ezek elcsitulak, lecsengtek, feledésbe merültek.

Ugyanakkor sajátossága ezen fejlődési szakasznak, hogy a *privatizáció döntően a piac-szerzésre irányult*. Ennek technikája volt, hogy rövidebb-hosszabb ideig a termelést itt folytatták a kivásárlók – vélhetően éppen a technológia kifáradásáig –, majd eladták a termelőegységet egy másik, jelentősebb nemzetközi vállalatnak, ami aztán gyorsan leépítette a kapacitásokat, kivonult, jobb esetben elvitte a terméket egy másik telephelyre, kedvezőbb esetben Magyarországon maradván, rosszabb esetben külföldi egységéhez.

Voltak sikeres *menedzsmentkivásárlások*, de ismerünk további próbálkozásokat, amelyek kudarcba fulladtak, de részegységekre bomlott vállalkozások felemelkedéséről is beszámolhatunk, illetve új egységek alapításának izgalmas történeteire is találunk érdekes példákat.⁵⁴

A város vezetése már az 1980-as évek végén felismerte, hogy valami történni fog, s külföldi befektetők bevonásával megkezdték az *ipari park kialakítását*, amelyet 1992-ben adtak át. A rendszerváltozás hajnalán, annak első három-öt esztendejében a park nem a be-települőkötől volt hangos. Ám a zöldmezős telephely egyszer csak vonzóvá vált, egyre többen és többen jöttek a jól előkészített területre, és az ezredfordulóra már kimerültek a park kapacitásai.

A nagy áttörés *1993-ban történt meg* a győri gazdaságban, akkor jelentette be az *Audi-konzern*, hogy a *vagongyár* megkezdett, félig kész gyártócsarnokát megvásárolja, és *motorgyárat* fog létesíteni. Ezzel kezdődik egy *új fejlődési szakasz*, amely egyrészt szól a német

⁵³ Az előkészítettség részbeni magyarázata abban is van, hogy a vállalatvezetők külföldi kapcsolatokkal rendelkeztek, illetve az 1980-as évekre csendes generációváltás történt a nagyvállalatoknál, vagy a második vonalba fiatal, tapasztaltabb menedzserek kerültek, s végezetül a *vagongyárhatalom* érvényesült a város többi vállalatának vezetésében, azaz mintaként szolgált az ott kialakult nyitottabb szemlélet, vezetési stílus.

⁵⁴ RAB–SZABÓ (2001) könyvében bemutat 23 győri sikertörténetet, ahol a jelzett típusokra izgalmas példákat találhatunk.

nemzetközi nagyvállalat megtelepedéséről, majd gyártásának megindításáról, azután a járműgyártás beindításáról a motorgyártás teljes vertikumának kiépítéséig, az új, csak Győrben gyártott járművekig, majd napjainkban az elektromos motorok előállításáig. Hatalmas beruházássorozat indult el a városban, a világ motorgyártásának egyik központjává vált, napjainkban *évente közel kétmillió motort, 150 ezer járművet* szerelnek össze a 12 ezer embert foglalkoztató gyáróriásban.

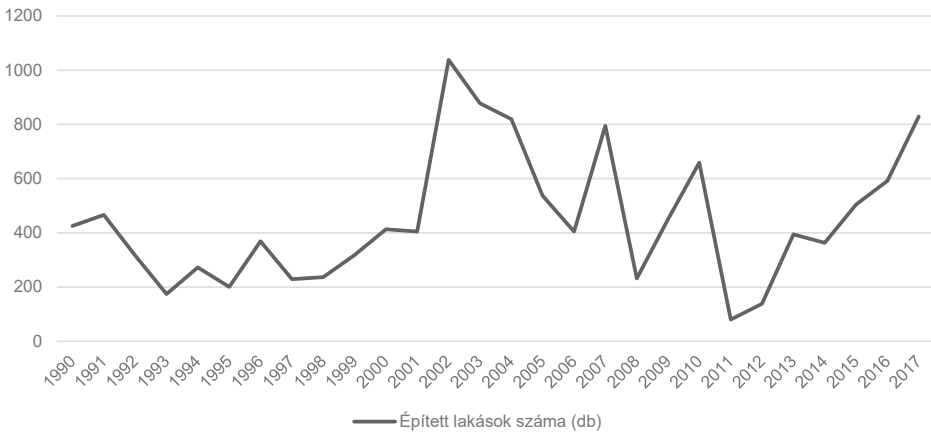
Az Audi Hungária vonzotta a *beszállítóit* is, amelyek más járműgyárakat is ellátnak, de keresletet generáltak újabb beszállítóknak és szolgáltató, ellátó szervezeteknek, ami a gazdasági szerkezet diverzifikációját gyorsította. A multiplikátorhatások a gazdaságon kívül *a városi intézményekben* is érvényesültek, hiszen a középfokú képzésen át az egyetem alapításáig, egészen a kutató-fejlesztő bázisok fokozatos kiépüléséig vagy éppen a városfejlesztési kezdeményezések támogatásáig számos akciótérben megnyilvánult a járműiparhoz köthető bázisgazdaság befolyása.

Győr a 21. század tízes éveiben már egy *ipari körzet centruma*, irányítóközpontja lett. Hiszen a munkaerő-vonzáskörzete kitágult 60-80 km-re, átlépve az országhatárt, vállalkozásainak beszállítói ebben a térben telepedtek meg, vagy azért vannak jelen, mert képzett munkaerőt, kedvező termelői helyeket, valamint szállítási relációkat érhetnek el. A képzés, oktatás intézményeiben ennek a termelési rendszernek a kultúrája meghatározó, olyan kiszolgáló, közvetítő intézmények, vállalkozások létesítése történt meg, amelyek maguk is ezen tudástartományt alakítják, népszerűsítik, fejlesztik.

A *Győri Járműipari Körzet (GYIK)* egyre karakteresebb, egyre jobban felismerhető, sőt része a közép-európai járműipari koncentrációnak, annak egyik fontos alrendszere, alakítója.

Ennek a periódusnak az első inflexió pontja 2008. Nemcsak azért, mert az Audi Hungária mentessége a helyi iparüzési adó befizetési kötelezettsége alól az előző év (2007) végén megszűnt, s forrásokhoz jutott az önkormányzat, vagy azért, mert érzékelhető volt a gazdasági válság szele, hanem azért, mert az európai uniós támogatások a 2007–2013 időszakra elérhetővé váltak, s a város, valamint annak *vezérintézményei* (egyetem)⁵⁵ rendelkeztek fejlesztési elképzelésekkel. Egy borús időszak kezdetén jövőképet kínálni nem könnyű, sőt nem is elegáns, ám mégis megfogalmaztak jövőbeli irányokat, s részben a korábbi időszak fejlesztéseinek néhány eleme is ekkor realizálódott. De nemcsak az önkormányzat tervezett, hanem az *egyetem* is megtalálta a jövő irányait, ami egy korábbi fejlesztési aktivitásra (növekedési pólusok programja) épült, annak áthangolt változataként élt tovább. Szerencsés összejátszás, kedvező kommunikációs terek, szerepek kellő meghatározása, azonos jövőlátási irányok, személyes kontaktusok, nyitott apparátusok, és biztosan sok más tényező együttese játszott össze, hogy lendületes városfejlesztési program vehesse kezdetét, ami tart napjainkban is. Ezek az évek abban voltak még érdekesekek, hogy elkezdődött a *fejlesztés szereplőinek összejátszása*, harmonizálása, olyan érdekek és viszonylatok alakultak ki, amelyek aztán át tudtak nyúlni a *következő tervezési időszakba is* (2014–2020), biztosítva a folytonosságot, még ha a források felhasználásának körülményei sokkal sokoldalúbbak is lettek, mint korábban.

⁵⁵ Az 1968-ban alapított, majd 1976-ban Győrbe került Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (KTMF) az 1990-es évek elejétől szisztematikus egyetemmé válási program alapján működött, és 2002-ben elnyerte az egyetemi rangot, s Széchenyi István Egyetem néven jelenleg kilenc karral, közel 17 ezer hallgatónak biztosítja a magas szintű képzést, egyben jelentős kutatóbázist is kiépített.

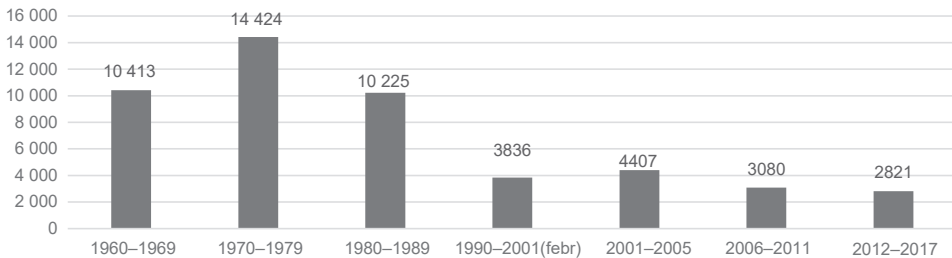


24. ábra

A lakásépítés üteme Győrben 1990-től 2017-ig (db)

Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Csomóponti közösségi fejlesztésekkel sikerült elérni (Jedlik híd, 2010), hogy városrészek (Sziget) tűnjenek ki a homályból, megélnküljenek, s ezekben a magántőke megtalálja fejlesztő tereit, ami döntően még a lakásépítésekben konkretizálódott. A nemzetgazdasági ösztönzők integrálásával, a helyi fejlesztési irányok többségében megelőző, más eseteiben inkább követő jellegével sikerült lakásépítési boomot kialakítani (24. ábra). Ilyen intenzív építkezés a városban csak az 1970-es években, a nagy panelházas övezetek kiépítésekor volt (25. ábra).



25. ábra

Az épített lakások számának alakulása 1960-tól 2017-ig Győrben (db)

Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Mindez persze gondokat is jelent, az épületek megjelenése a tradicionális modernitást tükrözi, így a város számos része hosszú évtizedekre unalmas és egysíkú lesz. *Új alközpontok* szerveződnek, ahol még nem megfelelő az ellátás, vagy spontán hálózatok jelennek meg, kevésbé integrálódtak a városi hagyományos szolgáltatórendszerekhez. *A közlekedési kapcsolatokban a terhelés egyre nagyobb*, a belső hálózatok zsúfoltsága növekszik, a lakóhelyek és munkahelyek radikális elválásával az interakciók száma és gyakorisága

megnőtt, ami a *környezeti terheléstől* kezdve a növekvő időterhelésig számos negatív hatást generált. A belváros kiürülése folytatódik, a fogyasztás új katedrálisai, a bevásárlóközpontok⁵⁶ új városi súlypontokat teremtenek, így a mozgások iránya és aktivitása a hálózatok vagy a kiszolgálóhelyek megújítását követeli.

Megjelennek Győrben a *nagyvárosi szindrómák*, a város élhetőségi felületei mérséklődnek (közlekedés zsúfoltsága, csökkenő zöldterületek) vagy visszaszorulnak, bár vannak sikeres kezdeményezések a korábban hiányolt felületek megnyitására, hasznosítására (például a folyópartok rehabilitációja, 2015).

Mindezek mellett a város körüli *agglomerációs tendenciák felgyorsulnak*, hiszen ma már 60 település alkotja ezt a térséget, amely egyre jobban tágul, s közben a belső gyűrű már városi jegyeket mutat. Sajnálatos, hogy *nincsenek karakteres kisközpontok*, amelyek önálló hálózatot alkothatnának, szinte minden település a városhoz kötődik, oda gravitál. A meglévő térségi közlekedési hálózat már nem képes a korszerű igényeket kiszolgálni. Számos hálózatfejlesztés valósult meg; megépült a várost elkerülő körgyűrű nagyobb része, több bekötő útvonalat korszerűsítettek, a belső kapcsolatokat több helyen megújították, a város növekedésének dinamikáját a hálózatépítés inkább követi, mint megelőzi. Hasonlóan növekvő gondot jelent a minőségi közszolgáltatások megszervezése, hiszen azokat a városban veszik igénybe az agglomerációban lakók, így a kapacitások aránytalanul leterheltek, nem az igényeknek és a helyeknek megfelelően oszlanak el. E növekvő gondok kezelésére nem tudott létrejönni valamiféle települési együttműködés, nem beszélve a fejlesztések érintőlegesen összehangolásáról.

Ezzel együtt Győr már térségében él, már nemcsak a város van, hanem *városteréség* alakult ki, még ha abban különböző fejlettségi öveket, intenzitási zónákat határozhatunk is meg. Ennek együttes, összehangolt fejlesztése a jövő egyik súlypontja lesz.

9.4. A városi tőke sajátosságai

A következőkben áttekintjük a városi (területi) tőke elemeit, értékeljük azok tartalmában a megújító állandóságot és persze napjaink jellemzőit, hogy aztán ezek alapján kijelölhessük a győri fejlődési pálya sajátosságait (RECHNITZER 2016).

A *gazdasági tőke* tekintetében a folytonosság és megújítás együtt mozgott Győrben. Jól felismerhető a folyamatosan jelen lévő megújítási képesség, továbbá a városvezetés részéről annak felismerése, hogy változtak a város gazdaságának működési körülményei, így módosítani kell a fejlesztési irányokat, az új szektorok megjelenése támogatandó. Mindez azt is jelentette, hogy a város tartósan *válságmentes övezet* volt, a legnagyobb megrázkódtatásokban (például a második világháború alatti bombázások vagy egy-egy vezérágazat leépülése) is képes volt – éppen a diverzifikált gazdasági szerkezete, a nagyobb

⁵⁶ Interspar hiparmarket: 1995. április (barnamező), Metro áruház: 1997. május, Győr Plaza üzletközpont: 1998. szeptember (barnamező), Baumax barkácsáruház: 1998. november – 2015. február, Praktiker barkácsáruház: 1998. december, Bricostore barkácsáruház: 1999. március – 2012. december, Tesco hipermarket: 2001. július, Kika lakberendezési áruház: 2006. április, Árkád üzletközpont: 2006. november (barnamező), Interfruct élelmiszer-áruház: 2007. július, Decathlon sportáruház: 2007. november, DunaCenter: 2009. október (barnamező), OBI barkácsáruház: 2013. március (barnamező), Möbelix bútórúháza: 2017. március (barnamező).

piaci ismeretek, a szélesebb körű kommunikációs tapasztalatok miatt, s a befogadó jellege következtében – jelentősebb, kiterjedt működési zavarok nélkül megújulni, sőt nagyobb szerkezeti elemekről lemondani és egyben újabb struktúrákat befogadni. Az újdonságok befogadása, azok gyorsabb integrálása teremtett stabilitást, hozott létre egy érzékenyebb, ugyanakkor megtartóbb gazdasági bázist.

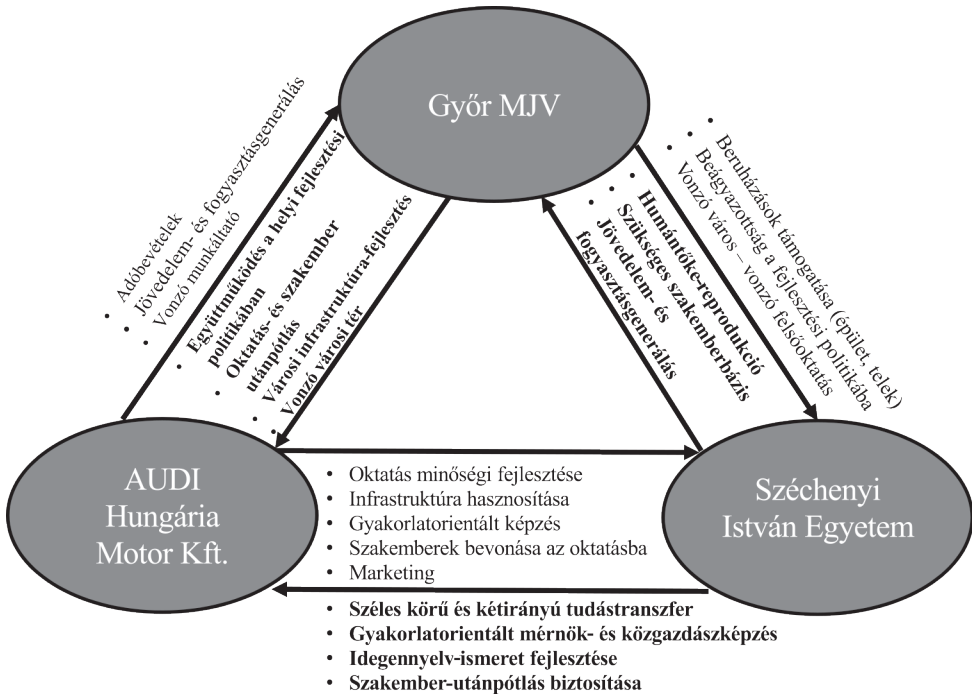
A társadalmi tőke vonatkozásában ki kell emelni – s ez szintén korokon átívelő – a hűmán erőforrások döntő és alkalmazkodó, de egyben folyamatos megújítást teremtő hatását. A gazdasági szerkezeti diverzifikáció, a magas váltási hajlandóság és képesség, a nagy fokú nyitottság és befogadás értékalapú munkakultúrát teremtett, annak minden formációjával együtt. A munka világának ez a felépített rendszere nemcsak a hagyományos elemekkel jellemezhető, mint a fegyelem, az alkalmazkodóképesség, a befogadás, hanem érzékelhetően kimutatható az újdonságok iránti nyitottság, a változtatásra hajlandóság, a rugalmasság és (bár mérsékeltebben) az érdekek érvényesítése. Fontosnak tartjuk a munkadimenziónál a gazdaságot, annak sikeres egységeit vezető, alakító *személyiségek, tulajdonosok aktivitását*, valamint az egymásra épülő, döntően a családi köteleket megtartó tulajdonosi, menedzsmentszisztémák nagy számát, azok számos esetben mintaértékű jelenlétét. A bázis-nagyvállalat tartós munkaerőszívó hatást gyakorol, ami a bérköltségek növekedését hozza a város gazdaságában, valamint a foglalkoztatottak innovációs tompaságát, s mindez nem kedvez a kis- és középvállalkozások fejlesztésének.

A város társadalmá folyamatosan változik, átalakul, napjainkban is tart egy határozott átrendeződés a betelepülések következtében, az új generációk megjelenésével, a gazdasági erőforrások szívóhatásának, valamint az ezek által is megteremtett magasabb életkörülmények és -minőség következtében. Felismerhető ezen belül az új *városi elit*, a magasabb jövedelemmel rendelkező, igényesebb fogyasztást preferáló, az elkülönült városi terekben élő csoportok jelenléte. Ennek az elitnek a fogyasztási, de a minőségi életmód iránti igénye is magas, még nem telített, sőt számos elemében nem kellően kiszolgált, ellátott magában a városban. Több olyan *minőségi városi szolgáltatás* – többek között kultúra, igényes fogyasztási terek, megjelenést, bemutatkozást szolgáló rendezvények – *hiányzik még*, amelyek ezeket az igényeket kielégíteni képesek, egyben a mintakövetést szolgálják.

A társadalmi tőke másik nagyobb elemcsoportja a város esetében a *közösség különböző formáinak tartós jelenlétében* keresendő. A különféle alapon szerveződő közösségi rendszerek ugyan még *nem álltak össze hálózattá*, de kapcsolataik kimutathatók, azok többsége értéket közvetít, olyan életmód-, fogyasztási, közösségépítési mintákat adnak, amelyek a város gerincét alkotják. Ennek is a következménye, hogy a jelentkező konfliktusok nem kerülnek felszínre, ha vannak is, levezetésük csendesen történik, nem okoznak szerkezeti zavarokat. A helyi önkormányzat mint a közösségek képviselője és a lokális megtartás letéteményese kellő érdekelismerő képességgel rendelkezik, *többirányú fejlesztési stratégiákat* dolgozott ki, bevonva az érintett szereplőket, kellően tudja a legfontosabb aktorok céljait összehangolni, vagy azok elvárásait a saját fejlesztési irányába beilleszteni. A város gazdasági – és csak részben társadalmi – tömege jobb érdekérvényesítésre képes a kormányzatnál, így központi kormányzati támogatások segítik az intézmények fejlesztési elképzeléseinek megvalósítását.

A város kulturális-kapcsolati tőkéjében a földrajzi helyzet folyamatosan meghatározó szerepet játszott, és játszani is fog a jövőben. A három nemzeti irányítóközpont, főváros (Bécs, Pozsony, Budapest) közelsége olyan erőforrástöbbleteket adhat, amelyek tartósan

biztosítják az újdonságok jelenlétét, az információk permanens áramlását, az összevetés és beépülés sokszintű igényeit. Jobban ki kell használni ezt a helyzeti előnyt, az ebben rejlő mozgástér bővebb távlatokat kínál, mint azt ma látják és főleg gyakorolják a városban. Hasonlóan nagyobb lehetőségek vannak abban, hogy a város regionális központtá vált, rendelkezik mindazon tényezőkkel, intézményekkel, rendszerekkel, amelyek a nagytérségi és térségi feladatokat ellátását biztosítják.



26. ábra

Az egyetem, az Audi és a város együttműködési rendszere

Forrás: RECHNITZER 2016, 245.

A területitőke-elmélet általunk kidolgozott modelljében a gazdasági, a társadalmi és a kulturális-kapcsolati tőkeelemek találkozási felülete teremti meg azt az innovációs miliőt, amely ezeknek a tőkéknek az interakciós felülete, egyben az újdonságok alakítója, azok befogadója. A várostörténet egyértelműen igazolja, hogy az innovációs miliő folyamatosan kialakult, tovább élt, sőt az utóbbi pályaszakaszokban egyre jobban szélesedett. A tőkeelemek befolyása nem egyenletes, tartósan magasabb a gazdasági tőke aránya (becslésünk szerint 60-65%), egyre jobban jön fel a társadalmi tőke befolyása (25-30%), és mérsékeltebb a kulturális tőke jelenléte (10-15%). Utóbbi tőketartományban érzünk, tapasztalunk hiányosságokat, hiszen itt jelentkezik a megkétszerezés, ami nem az intézményi terekben, hanem azok szolgáltatásainak tömegigényt megtestesítő kínálatában, az egyediségek és a kulturális innovációk elmaradásában, a kreatív aktorok rejtőzködésében és számos más anomáliában jelölhető meg. Az innovációs miliő megújításában, annak kiterjesztésében, újabb és újabb

felületeinek formálásában a kulturális-kapcsolati tőke szerepe meghatározó, így ennek az erősítése – döntően a közösségi beavatkozások, illetve azok artikulált igényeinek érvényesítése révén – szükséges lenne.

A városi kormányzás jelenlegi együttműködési rendszerét mutatja be a 26. ábra. Napjainkban a három szereplő között történik meg a *fejlesztési kommunikáció*, majd a fejlesztések megvalósításának támogatása. Így valamelyik fél indítja azt, többségében a város vagy az egyetem, kialakítva a közös érdekeket és felületeket, s ezzel megnyerve a harmadik felet. Ezek a fejlesztések jól láthatók mind az *egyetem* oktatási-kutatási infrastruktúrájában, vagy éppen a nap mint nap tapasztalható, a városszerkezetet megújító beruházásokban, legyen az a közterek felújítása vagy a közlekedési hálózat fejlesztése. Hasonló módon kimutatható ez a soft rendszerek alakításában is, hiszen a képzésfejlesztés, új szakok, szakmák kialakítása vagy a meglévők megújítása esetében is működik a modell, és látványos eredményeket ért el. Ez a *hároms együtműködés példaértékű*, a hazai városfejlesztésben kimondottan egyedül, különleges.

9.5. Trendek és irányok

A következőkben felvázoljuk azokat a lehetséges irányokat, amelyek Győr mint *regionális központ jövőjében* bekövetkezhetnek, illetve azokat a veszélyeket, lehetőségeket, amelyek képesek a fejlődés sebességét és mozgását befolyásolni. A fejlesztési irányok elemzésénél nem tekinthetünk el az *Audi Hungária szerepétől*, befolyásától a város egészében, annak gazdaságában és társadalmában. Így a jelzett jövőbeli irányok alakításánál a gazdaság fókuszának ezt a vállalatot tekintjük, hiszen a város és a nagyvállalat erős szimbiózisban él és működik. Ezek a sokdimenziós összenövések nem mindig kimutathatók, de folyamatosan jelen vannak, így aztán a város jövőbeli irányainak kijelölésénél nem tekinthetünk el magának a bázisvállalatnak, egyben az általa meghatározott gazdasági szektornak a jövőjétől, annak lehetséges irányaitól.

9.5.1. Stagnálás vagy sodródás?

Induljunk ki a pesszimista scenárióból! Ennek alapjai az európai kitétség zavaros és bizonytalan alakulása, a gazdasági kapcsolatok meggyengülése, a fontosabb szereplők piacvesztése, a fejlesztések el- és lemaradása, a *domináns gazdasági bázis*, a *járműipar*, azon belül az Audi, s azon keresztül a beszállítói kör helyzetének esetleges meggyengülése.

A nagyvállalat ugyan folyamatosan fejleszt, lesznek és maradnak látványos bővítések, de a *járműipar egészének átrendeződésére* az Audi-konzern megújítási stratégiája nem tudhat megfelelő és hathatós választ adni. A versenytársak gyorsabban és eredményesebben tudnak alkalmazkodni a megváltozott piaci igényekhez (például elektromobilitás, car-sharing, önzetű járművek, gyártási rendszerek átalakítása, feltörekvő piacok robbanásszerű igényei). Továbbra is akadoznak, rendezetlenek a külső körülmények, a német vállalatok szervező-irányító és fejlesztő magja ezen nem kiszámítható körülmények között döntően a németországi bázisgyárak megtartását, fejlesztését szorgalmazza. Győr viszont olyan gazdasági potenciált képvisel (korszerű, új technológia, kiépült teljes gyártási vertikum,

kutatás-fejlesztési kapacitások, kedvezőbb költségek, más telephelyek ellátása), amely konszernszinten meghatározó, így a fenntartó fejlesztések szükségesek a győri nagyvállalatnál.

Mindez a foglalkoztatás stagnálásával, lassú leépülésével jár együtt (automatizáció, robotizáció). A beszállítók megtartása fontos cél marad, ám azok fejlesztését mérsékeltebben ösztönzik, ezek mellett nagyobb és látványosabb költségmegtakarítások kezdődnek el, ami a támogatások, szponzorálások visszafogását, csendes leépítését eredményezi.

A stagnálás, a fenntartó fejlesztés a korábbi lendületet fékezi. Ugyan a közönség számára lesznek *látványos akciók*, de a kifáradás, a szükségszerű átrendeződés következményei az első időszakban még csak a szakértők számára, aztán a szélesebb közönségnek is egyre világosabbak lesznek.

Első hullámban megindul a *kvalifikált munkaerő* elvándorlása. Ezek egy része más járműipari egységeket választ (vannak a közeli térségben kedvező ajánlatok, például Pozsony, Nyitra), másik része a beszállítókhoz gravitál, ahol új feladatokat oldhatnak meg, éppen a nagyvállalati termelési kultúra segítségével. A csendes stagnáció kihat a jövedelmekre, így a lokális fogyasztásra (például lakásárak, bérlemények, helyi fogyasztás), ami megint az elvándorlást serkenti, vagy éppen a vállalat vonzását mérsékeli a munkaerőnél, a beszállítóknál, de akár a termékeinek vásárlóinál is. Ugyancsak lendületüket veszítik azok a kezdeményezések, amelyek a szakképzéstől kezdve a felsőfokú képzésig, a kutatás-fejlesztésig jelen voltak a városi rendszerekben.

Hogy megrázza-e Győrt az Audi Hungária ezen elképzelt stagnációs időszaka? A válaszuk egyértelműen igen. Voltak már korábban (2007–2010) válságkezelési stratégiák és eredményes intézkedések (például a foglalkoztatás támogatása az önkormányzat részéről), de a lassú, csendes leépülés egy másik víziót és egyben megoldásokat követel. Napjainkra olyan *intézményi tér alakult ki a városban*, amelyet nem lehet egyszerűen leépíteni, átszervezni, megszüntetni, ezeknek súlyos városi – de nemzetpolitikai – következményei is lehetnek, nem beszélve a sikeresség mítoszának megrendüléséről, aminek tovagyűrűző hatásait ma még *nem tudjuk megítélni*.

Ugyanakkor a stagnálási időszak olyan hatásokkal is járhat, amelyek nem feltétlenül kedvezőtlenek. Az Észak-Dunántúlon gyakorlatilag teljes foglalkoztatottság van, az Audi Hungáriának, a beszállítóinak és a más ágazatokban (például építőipar, vendéglátás) tevékenykedő vállalkozásoknak is jelentős problémát jelent a szakképzett és a szakképzetlen munkaerő hiánya. Egy stagnációs periódus a munkaerőpiacra nézve nem jelentene katasztrofális hatásokat, amennyiben a jelenlegi városi, illetve nemzetgazdasági foglalkoztatottsági szint megmaradna. Szintén mérséklődne a városi lakáspiacra, közlekedési rendszerre irányuló nyomás, ami a beruházások hosszabb időre ütemezett, s ezáltal elnyúló gazdasági hatásokkal járó megvalósítását eredményezhetné.

Mivel Győrben az elmúlt másfél-két évtized egyértelműen a robbanásszerű városfejlődésről szólt, nyilván egy stagnáló periódus nehezen lenne elfogadható a lakosság és a közvélemény részéről. Más kérdés persze, hogy a jelenlegi fejlettségi szint megtartása önmagában is kvázi *nyugat-európai nagyvárosi miliő fenntartását* eredményezné, amelyre sok város továbbra is irigykedve tekintene hazánkban és a kelet-közép-európai régióban.

Véleményünk szerint egy elképzelt stagnációs, sodródó pálya 2025–2030-ig a jelenlegi fejlődési lendületet képes lenne megtartani. Hiszen nem arról van szó ebben a szcenárióban sem, hogy válsággal – a vezérszektor összeomlása, a termelés leállása, munkanélküliség, társadalmi feszültségek – kell tartósan számolni. A város nagy, egyben *önmagában tehe-*

tetlen tömeg is, az itt élők mobilitása visszafogottabb, hiszen a siker és növekedés fétisében éltek, amelynek megtörését csak lassan, fokozatosan fogják érzékelni, azaz a lakossági alkalmazkodóképesség gyengébb, időben jelentősen kitolódik. S addigra lehet, hogy a körülmények megváltoznak, a lendület ismét érzékelhető lesz, a gondok megszűnhetnek.

9.5.2. Ipari körzethől tudásrégióba

Optimista scenáriónk lényege, hogy a város a döntően a járműiparra épülő ipari körzethől kilépve fokozatosan megteremti az elkövetkező 10-15 esztendőben *egy kelet-közép-európai tudásrégió alapjait* annak minden fontosabb elemének és intézményének kiépítésével, s ezzel az iparorientált fejlődésről áttér a tudásalapú pályára. A pályakorrekció meghatározó szereplője a Győr bázisiparát megtestesítő Audi, s annak a példáján, egyben lehetséges hatásán keresztül vezetjük le ezen jövőkép összefüggéseit.

Kiinduló tételünk az, hogy a 25 éves győri jelenlét egy sikertörténet, amelynek kialakult a belső dinamikája, így maga az Audi Hungária mint nagyvállalat képes egyre erősebben befolyásolni, alakítani a konszern egészének működését, miközben annak megújítása is folyamatossá válik. A 2010-es években felbukkant nehézségekkel (például dízelbotrány, kartellezés, védővámok bevezetése, elektromobilitáshoz való felzárkózás) sikeresen megküzdének, azokból kedvezően jönnek ki, így a járműipari óriás fejlődése a jövőben is töretlen lesz.

A győri telephely fokozatosan képes *motorgyártását átalakítani*, hiszen a jelenlegi közel kétmillió erőforrás többsége még mindig dízelmotor, holott azok iránt az igény Európában és az USA-ban rohamosan csökken, de a feltörekvő piacok is nagyobb érdeklődést mutatnak a környezet- és energiakímélő alternatív technológiák iránt. A motorgyártásban tehát az elektromotorok előállítása egyre látványosabban növekszik. Jelenleg közel hatezer fő dolgozik a motorgyártásban, ha ott megtörténik a profilredezés, ami részben munkaerő-felszabadulással jár együtt, lehetőség nyílik annak átcsoportosítására a járműgyártás és a szerszámgyártás területére. A hagyományos erőforrásokra épülő motorok fejlesztése Győrben nagyobb kapacitásokkal folytatódik, ennek során nemcsak a további alternatív hajtások (például gáz, hidrogén, elektromos), hanem a benzines, sőt a dízeltípusok is megújulnak. Ez növeli a kutatási-fejlesztési apparátusok nagyságát, az azokba történő beruházási aktivitást. A járműgyártásban új típusok, modellek jelennek meg, ezeket ugyan nem Győrben tervezik meg, ám több gyártása – s már nem csak összeszerelése – itt történik.

Az Audi Hungária prosperitása a *városi integráció* (már nem beágyazódásról beszélünk, hiszen azt lezártnak tekinthetjük) *elemeinek megújítását*, sőt újabbak megteremtését hozza magával. A megújítási irányok: a telephely folyamatos bővülése, a beszállítói rendszer gyárközelibb megtelepedése (bár újabbak megjelenését nem tartjuk reálisnak, inkább a jelenlegiek átalakulása, alkalmazkodása az új hajtási rendszerekhez, illetve irányítási modellekhez valószínű), a gyár kedvezőbb elérhetősége, logisztikai rendszereinek fejlesztése.

A képzett munkaerő megtartása továbbra is a vállalati stratégia fontos része marad, hiszen a közép-európai járműipari körzetben fokozódik a verseny a képzett munkaerőért. Így nagyobb aktivitás várható ebben a modellben a dolgozók letelepedésére, Győrben való lakhatásának ösztönzésére, így a lakásépítés támogatására mindkét partner (város és vállalat) részéről, majd ennek nyomán a városi szolgáltatási intézmények (bölcsőde,

óvoda, alap- és középfokú oktatás, egészségügy, kultúra, fogyasztási terek) fejlesztésére. A szponzoráció az Audi Hungária részéről ezekben a szektorokban a jövőben nagyobb lehet. Hasonlóan ehhez az *egyetemi képzés és a kutatás-fejlesztés iránt is növekvő igénnyel kell számolnunk*. Ez kihívást jelent az intézményeknek, azokra már előremutató fejlesztések formálódnak (például a tudományos-technológiai park létesítése), ami aztán további képzett, magasan kvalifikált munkaerő beáramlását indukálhatja a városba. Ezek együttesen a fogyasztási terek és azok minősége iránti növekvő keresletet gerjesztik, ami további diffúziós hatásokat generál, így diverzifikált fejlesztéseket indíthatnak el számos régi és újonnan megtelepedő szektorban.

A vállalatnál folytatódó és egyre sikeresebb digitalizáció, valamint a városi vezetés ebben mutatkozó sokirányú kezdeményezései az *egyetemi aktorok* adottságaival és közvetítésével olyan városfejlesztési modell irányába hatnak, amely a digitális kultúra egyik hazai vagy akár nemzetközi mintavárosává teheti Győrt. A közlekedési rendszer integrált fejlesztése, az elektromobilizáció terjedésének támogatása, annak különféle alrendszereinek megteremtése (például töltőhálózat, car-sharing-rendszer, a tömegközlekedés átalakítása vezető nélküli autonóm járművekre stb.), az okosvárosrendszerek elemeinek telepítése, terjesztése, a kapcsolódó lakossági szolgáltatások minőségének javítása vagy éppen a robotizáció hatásai (például munkahelyek megszűnése) együttesen a tudásalapú fejlődési pályára állíthatják át a városi gazdaságot és rendszereket.

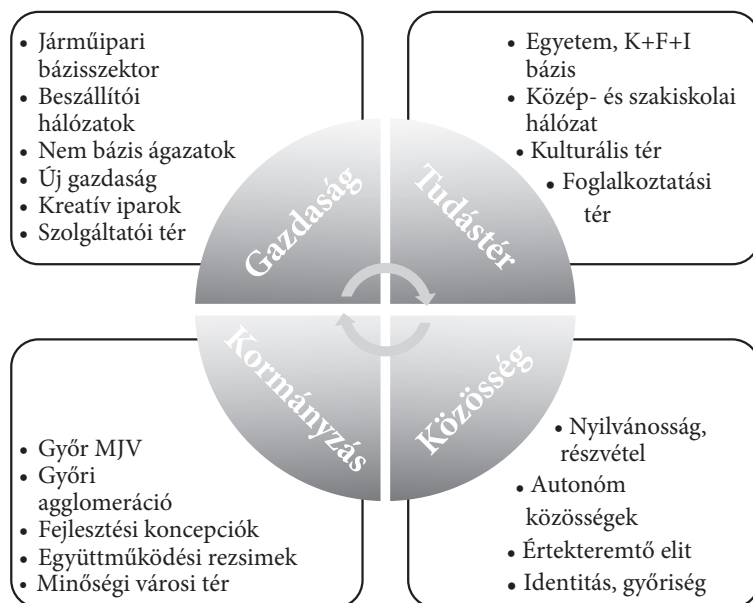
Mindezek szervesen kapcsolódhatnak a más gazdasági egységekben is folyó *Ipar 4.0* törekvésekhez, valamint az egyetem keretében eredményesen folyó járműipari kutatásokhoz, továbbá a kiépítendő tudományos parkhoz, amelyek profilja vélhetően a tudásiparokra fókuszál.

Győrben a kedvező feltételek adottak egy európai szintű *város-gazdaság-tudomány-oktatás-közösség* együttműködésre és azok együttes fejlesztésére, amivel nemcsak az alkotó partnerek, hanem maguk a városi rendszerek is újabb fejlődési lendületet kaphatnak, bizonyítva az együttműködésen alapuló jövőépítés sikerességét, de magának a városnak a megújító képességét is.

A *dinamikus modellre az elmúlt 25 esztendő esélyt jelenthet, nyújthat*. A kockázatot abban látjuk, hogy a még erősebb kötődés a nagyvállalathoz túlzott kényelmet, biztonságot, magabiztosságot teremthet a szereplőkben, így egy időszakos zavar (például termelés-visszaesés vagy a konzernen belüli verseny, pozícionyerés vagy -vesztés miatti átrendeződés) hirtelen jelentkező sokkjait, kisebb válságait nehezebb kezelni, főleg a városi közönség köreiben.

A kisebb-nagyobb megrázkódtatások lehetősége a kedvező, optimista modellben is realitásnak tűnik, ám a városi szervező és irányító közeg felkészültsége és anyagi potenciálja, diverzifikált gazdasági szerkezete, az intézményi megerősödések ezen zökkenőkön is átlendíthetik a várost, annak közösségét. Nem beszélve arról, hogy a digitalizációra épülő jövőstratégia újszerű megoldásokat, utakat kínálhat a városi aktorok széles körének. Ugyanakkor az Audi Hungária egyre jelentősebb városi térnyerésével párhuzamosan nem látjuk annak jeleit, hogy a város irányítói „kényelmesen hátradőlve” figyelnek a fejleményeket, és nem gondolkodnának a jövőépítésen. A város már ma is erőteljes gazdasági diverzifikációs elképzelésekkel rendelkezik, amelyek a multinacionális vállalat túlsúlyát hivatottak ellensúlyozni. Erre láthattunk példát a 2017-es Európai Ifjúsági Olimpiai Fesztivál megrendezése miatti *infrastruktúra-fejlesztés* keretében, amely például hozzájárult a városi

sportgazdaság megjelenéséhez vagy a *kulturális és kreatív ipar* elemeinek felbukkanásához. Kiemelkedő ezek közül az egyetemen belül szerveződő, a digitális gazdaságra épülő tudományos-innovációs park.⁵⁷



27. ábra

A tudásrégió modellje

Forrás: RECHNITZER 2016, 247.

Végezetül szólni kell a *Győri Tudásrégió modelljéről* (27. ábra), hiszen az elvek és irányok csak konkrét intézkedésekben és akciókban, valamint egyértelmű szereplőkkel valósulhatnak meg. Vannak tapasztalatok az *ipari körzet kormányzására*, annak lehetséges és működő partneri rendszerére. Ezt a modellt kell részben tartalmilag szélesíteni, egyben a szereplők körét illetően tágítani. A tudásrégióban már nem az Audi Hungária a meghatározó szereplő, hanem a *gazdaság egésze*, annak további termékeny aktorai, az ő részvételüket is be kell tudni integrálni a jövőalakításba. Ehhez hasonlóan nem egyedül az *egyetem* a domináns a humán erőforrások generálásában, hanem *mindazon szereplők*, akik annak képzésében, alakításában részt vesznek. A város mint irányítóközpont mellett ott vannak a térségben lévő *helyi önkormányzatok és helyi civil fejlesztési kezdeményezések*, az egyházi intézmények, amelyek együttese alkothatja a kormányzás nem egyszerű, de a tudáshoz jobban kapcsolható rendszerét. S végül a *városi, térségi közösségek tág köre* az, amely közvetíteni képes és alkalmas a lakosság, a polgárok felé az alkotói terek erőforrásait, egyben bekapcsolódási lehetőségeit. Így létrejöhet a *progresszív fejlesztési rezsimek*, amely már egymásra tekintő,

⁵⁷ 2024-re épülhet meg a győri science park. YouTube, 2019. november 15. https://www.youtube.com/watch?v=aEP01N9VsAw&ab_channel=Gy%C5%91rpluszTV

kellően inspiratív, újabb erőforrásokat mozgathat meg, és kapcsolatrendszerének közép-pontjában a tudás, annak működési feltételeinek alakítása áll.

A *győri modell* ebben a scenárióban élhet tovább, és lehet még sikeresebb, példaértékű más hazai és kelet-közép-európai nagyváros számára. Szimbolizálhatja, hogy létezik és működik ebben a nagyrégióban (Észak-Dunántúl) is *olyan modernizációs aktivitás*, amely partnere és egyben formálója lehet az európai rendszereknek.

10. Kecskemét

Kanalas Imre

10.1. Bevezetés

Kecskemét a történelmi fejlődése során számos alkalommal került *válaszút* elé. A kezdeti évszázadokban a település puszta léte volt a tét, amikor egy-egy adott kihívás (például éghajlati viszonyok változása, háborús pusztítások, járványok, királyi kiváltságok elvesztése, hódoltság) következtében kellett döntéseket hozni, például a termelési mód váltásáról, a gazdálkodás módjáról, a város védelméről, kényszerített vagy előnyös megállapodásokról, partneri, szövetségi kapcsolatok kiépítéséről. Más időszakokban a fejlődés ütemét vagy éppen a város térségi szerepkörének, befolyásának növekedését határozták meg a jó vagy rossz vezetői, illetve kollektív döntések.

Az elmúlt hetven évben is számos olyan *döntési pontot azonosíthatunk*, amelyek során már nem csak a helyi akaraton múlt Kecskemét további sorsának alakulása. Ugyanakkor a város jövőképeinek vizionálása, a fejlesztések irányainak meghatározása, a mindennapok feladatainak ellátása és a finom részletek csiszolása ekkor is a helyi közösség és a városi vezetők felelősségi körébe tartozott.

Valljuk meg, napjaink kutatói sokkal könnyebb helyzetben vannak a történelmi korok vagy éppen a közelmúlt településfejlesztési döntéseinek megítélésekor, hiszen megfelelő rálátásuk van egy vizsgált időszakra, annak meghatározó történéseire, illetve a korszakot jellemző fejlődés fő áramlataira, mozgatórugóira. Teljesen más a helyzet, ha az adott kor jelenében kell átlátni egy település valós helyzetét, adottságait, valamint meghatározni a legfőbb kihívásokat. Ilyenkor a döntéshez vezető út sokkal rögzesebb, hiszen nem elég csak a szakmai felkészültség, a település valós helyzetének ismerete, a problémákkal történő őszinte szembenézés, illetve a megfelelő megoldási javaslatok kidolgozása. Jól kell felmérni a *külső befolyásoló tényezőket* (például megszálló hatalmak akarata, környezeti befolyásoltság, centralizált irányítás, befektetői döntések, jogszabályi kötöttségek, pénzügyi támogatás), valamint a *belső körülményeket is* (például eltérő társadalmi érdekek, politikai, hitéleti hovatartozás, megfelelő lakossági támogatottság és konszenzus, a fejlesztésekhez szükséges helyi források rendelkezésre állása), amelyek befolyásolhatják az adott döntés helyességét.

Kecskemét fejlődése során a település előtt álló *kihívások kezelésében több tényező* külön-külön és együttesen is hathatott. Néha csak a puszta szerencse (ennek jelentőségét sokszor alábecsüljük), vagy a konok kitartás, máskor a bölcs városvezetői előrelátás, de volt, hogy az ügyes diplomácia és a megfelelő érdekérvényesítés, más esetekben pedig a széles

körü helyi, illetve térségi összefogás vagy éppen egy-egy befektető segítette az előremutató megoldások megvalósulását.

A város történelmének kihívásokkal teli korszakai és az ezekhez az időszakokhoz kapcsolódó adott döntések, előremutató megoldások tanulsággal, illetve mintával tudtak szolgálni a következő korok társadalmának.

10.2. A múlt

Érdekes már magának a *megtelepedés helyének* kiválasztása, aminek háttérében a gazdálkodási módhoz (nomád pásztorkodás) leginkább illeszkedő földrajzi adottságok (például megfelelő itatóhelyek, nagy, legeltetésre alkalmas puszták, téli szálláshelynek alkalmas vidék) játszhattak leginkább szerepet. Az egyéb helyi telepítési tényezők (építőanyagok és nyersanyagok jelenléte, eltérő adottságú tájegységek találkozása, jól védhető helyek, folyók átkelőhelyei stb.) nem indokolhatták ezen a tájon állandó település létrehozását. A megtelepedést – az alkalmas állathajtó útvonalak mellett – leginkább a terület *királyi, majd királynői javadalmi birtok* jellege határozta meg, ami számos privilégium (például vásártartás, árumegállító jog, vendégjog, birtokjog) meglétével támogatta a korai Kecskemét gyarapodását. Egyetérthetünk BARTKE István megállapításával, aki – a települések létrejöttének korai időszakában – a kialakulás legfőbb okainak vizsgálata kapcsán megállapítja, hogy „elsődleges érdek fűződhet a hatalmi bázis kiépítéséhez, a védelemhez, a szervezéshez, az ideológiai irányításhoz: a gazdasági funkció ebben a közelítésben másodlagos, mivel a település nem gazdasági céllal jött létre” (BARTKE 2007, 730).

Bár jelentős védelmi funkcióról Kecskemét esetében nem beszélhetünk a 13. század környékén, mégis a tatárjárást és az azt követő éhínséget követően, a település fennmaradásában meghatározó szerepet *tulajdoníthatunk IV. Béla király lakossági betelepítéseinek*, amelyek részben a jelentős népességvesztés, a parlagon maradt földek megművelése érdekében, másrészt a királyi jövedelem növelése, hatalmának biztosítása miatt történhetek. Valószínűleg a jobbágyok által – a tatárjárást követően – kiharcolt szabad költözködés joga is sokat segíthetett a *királyi birtokokon létrejött szabadalmas város megerősödésében*, mint ahogyan a közigazgatás újraszervezése is. Kecskemét ugyanis a kun területekből alakított új megye (*Kecskemegye*) székhelyévé vált (HORNYIK 1860). Az ezt követő időben is a település lehetőségeit alapvetően királyi birtok jellege, valamint előnyös elhelyezkedése (a Budapestről Szeged fele vezető országút egyik „fokhelye”) határozta meg, ahol a király, illetve királyné részére útvámot szedtek.

Kecskemét történelme folyamán mindig kereste települési környezetével a kapcsolatokat, s törekedett a *jószomszédi viszony* kialakítására. Erről számol be a város első írott oklevele (1368) is: a Kappanhalmától délre fekvő tölgyerdőt „Chegled, Keurus et Kechkemeth” közösen használja (IVÁNYOSI SZABÓ 2018). A három város (Cegléd, Nagykőrös és Kecskemét) sorsa a későbbi korokban is összekapcsolódott. Volt, hogy összefogva, sérelmeik kivizsgálása érdekében III. Mohamed szultánhoz írtak *panaszos folyamodványt*, de volt, hogy a török hódoltság időszakában, amikor az 1597. évi háború után már nem voltak Kecskeméten török tisztviselők, Cegléddel és Nagykőrössel együtt intézte bel- és külügyeit, sőt vitás ügyekben közösen ítékeztek (*három város törvényszéke*).

Kecskemét a 15. század első harmadát követően, különösen az *1439-ben történt földesúri elzálogosítását* követően a város vezetői mind erőteljesebben álltak ki szerzett jogaik megvédése, illetve gyarapítása érdekében, ami a szabadalmas város térségi szerepkörének, jelentőségének fenntartása miatt volt meghatározó.

Kecskemétet újabb kihívás elé állította a *török hódoltság kora*, amikor nemcsak a háborúk, a fosztogatások és kegyetlenkedések sújtották a települést és térségét (ebben az időben sok település pusztult el a Duna–Tisza közén, és jelentős népességvesztés is bekövetkezett), hanem az *éghajlatban bekövetkező változások* (kis jégkorszak lehülései, kedvezőtlené váló termelési körülmények), valamint a pusztítások és éhínségek nyomában megjelenő járványok (például pestis 1585, 1677–1678) is. Ezekben az időszakokban a város népességszámát – s ezen keresztül gazdasági erejét – ügyes diplomáciával, térségi összefogással (három város szövetsége, *parasztvármegye*), belső összetartással, valamint a település nyitott, befogadó jellegével lehetett fenntartani, amiben kiemelt státuszának (*khászváros*) meghatározó szerepe volt.

A 17. század első harmadától a város vezetése megfelelően ismerte fel a műveletlen, elvadult *pusztákban* rejlő lehetőségeket. Kecskemét *pusztabérletek* kötésével folyamatosan növelte legeltetésre alkalmas területeinek kiterjedését (1624-ben 4 pusztát, 1642-ben 6-ot, 1683-ban 17-et, míg 1701-ben 23 kunsági és 11 megyei pusztát bérelt, és 450 000 kat. holdon gazdálkodott), ami a város bevételeinek legfontosabb forrásává vált. A török hódoltság utáni korban is számos nehézséggel kellett szembenéznie a városnak. A *török kiűzéséért* folytatott háborúk (1683–1699), a Rákóczi-szabadságharc (1703–1711), az erősödő földesúri önkény, a bécsi udvar könyörtelen adói ismét döntés elé állították Kecskemétet. A vezetők felismerték, hogy a település további fejlődése nem képzelhető el a földesúri terhektől való megszabadulás nélkül, így a legfontosabb feladat a *megváltkozás* és a *szabad királyi város* címének megszerzése lett. A *megváltkozás* folyamata 1724-ben, a kisebb földbirtokosok kivásárlásával megkezdődött. A városi tanács időt és költséget nem kímélve *1848-ra érte el célját*. A jelzett több mint egy évszázad alatt azonban sok megrázkódtatás érte Kecskemétet. Nemcsak az újabb pestisjárványok (1709 és 1739–1740) nehezítették a fejlődést, de Mária Terézia 1745-ös *redemptioja* – amely lehetőséget biztosított a jászoknak és a kunoknak az önmegváltásra – az olcsó pusztabérletek elvesztését jelentette, ami veszélyeztette a város gazdasági alapját.

Az időszak jelentős felismerése volt, hogy Kecskemétnek át kell térnie a *külterjes legeltető állattartásról* (a legelőterületek csökkenése és a túllegeltetés miatt) a *belterjesebb növénytermesztésre és az istállózó állattartásra*. Bár a bécsi udvar gabonára kivetett magas (30%-os) védővámjai nem segítették ezt a folyamatot, de az egyre nagyobb arányokat öltő túllegeltetés, a mezőgazdasági termékek iránti növekvő hazai piaci kereslet, a növekvő lakosság szám, továbbá a szántóföldi kultúrák, valamint a szőlő- és gyümölcsstermesztés jövedelmezőségének javulása miatt jelentős fordulat állt be a város gazdasági alapjaiban. A *futóhomok megkötése* érdekében a városi magisztrátus saját területeinek el- és bérbeadásával segítette a szőlőterületek és a munkaiigényes mezőgazdasági kultúrák elterjedését. Ennek következtében a 18. század második felétől megindult a *tanyákra történő kiáramlás*, ami akkor kapott nagyobb lendületet, amikor a futóhomok terjedésének (1810-ben mintegy 60 000 kat. hold területet borít) meggátlására a távoli területeken is *szőlő- és gyümölcskertek létesültek* (EPERJESSY 1971). A folyamattal párhuzamosan a növekvő lakosság szám szétfeszítette a város középkori kereteit, így a városi magisztrátusnak döntést kellett hoznia

a középkori eredetű településtestnek a város kapuin túli növeléséről, valamint – a gyakori tűzesetek miatt – az építési mód és építőanyag-használat szabályairól. Ez az időszak tekinthető *a tudatos városfejlesztési tevékenység kezdetének* Kecskeméten. Az általános rendezési elgondolások megalapozása érdekében megkezdődött *a város feltérképezése* (1820, 1832). Csányi János szenátor 1840-ben javaslatot tett a városrendezés elveinek – mindenki által előre látható – rögzítésére (JUHÁSZ 1998). A város megújítását az egyre növekvő népességszám (1787-ben 22 626 fő, 1850-ben 36 136 fő), az új lakóházak és közintézmények építésének igénye, valamint az igényesebb települési arculat is sürgette. A városban ekkor szép épületet, emeletes házat alig lehetett találni, az épületek rendezetlenül helyezkedtek el, csak a merőleges utakat jelölték ki, igényesebben kialakított utcája még a belvárosban sem volt, utcái közvetlenek, porosak, sárosak, gondozatlanok voltak. Szabálytalan alakú főterén elhelyezkedő, igénytelen külsejű városházája szinte jellemzője volt a város fejlettségének (IVÁNYOSI SZABÓ 1991). A városi vezetők tisztában voltak azzal, hogy az építkezésekhez időtálló építőanyagokra van szükség, így biztosítani kellett azok megfelelő mennyiségben történő rendelkezésre állását. A magisztrátus ezért megengedte a magánosok téglaegetését, s emellett a megfelelő *minőségű építőanyag* biztosítása érdekében új téglagyárak (Matkói út, Szent László krt., Városföld Göztéglagyár, Máriahegy Tégl- és Cserépgyár) is létesültek a városban.

A 19. század közepéig a város *közlekedési hálózata* nem tette lehetővé Kecskemét nagyobb arányú részvételét az egyre erősödő kereskedelmi áruforgalomban. Ennek legfőbb oka a burkolt közúthálózat és a vasút hiánya volt. A városi vezetők, felismerve az értékesítési lehetőségek legfőbb korlátját, kiemelt figyelmet fordítottak Kecskemét közlekedési feltételeinek javítására. A városi tanács ennek érdekében több döntést is hozott a Tisza szabályozása (1846), a Duna–Tisza-csatorna létrehozása (1834 és 1845), a közutak állapotának javítása és burkolása, valamint a várost érintő vasútvonalak fejlesztésének elősegítése kapcsán (1845–1847). Ezt követően pedig jelentős *anyagi áldozatokat* (kölcsönök felvétele 1846-tól) is hozott az építkezések elindítása (1851) érdekében. Az *első vasútvonalat* (Cegléd–Kecskemét–Szeged) 1853-ban adták át, de nagyon fontos volt a Kecskemét környéki vasúti szárnyvonalak kiépítése is. Az érintett vasútvonalak átadása (Kecskemét–Fülöpszállás 1895; Kecskemét–Tiszaug 1896; Szolnok–Kiskunfélegyháza 1897; Lajosmizse–Kecskemét 1905; Kisnyír–Kerekegyháza 1905; Kecskemét–Majsa 1928) nemcsak a térség áruforgalmának fel-futását, a kereskedelmi és értékesítési viszonyok jelentős javítását eredményezte, de a közlekedési fejlesztések Kecskemét *központi szerepkörének* megerősödéséhez is hozzájárultak.

Az 1848–1849-es szabadságharcot követő időszak ismét választót elé állította Kecskemétet. Egyik oldalról a *közigazgatási és politikai változások* (szabad királyi városi rang, 1857; kiegyezés, 1867; Kecskemét törvényhatósági jogú városi rangra emelkedése, 1870) óriási lehetőségeket nyitottak a város előtt, másrésztől azonban *a település eladósodott*, anyagi kondíciói (többek között a rossz közlekedési rendszerből adódó értékesítési nehézségek miatt) gyengék voltak.

Ezt a helyzetet felismerve *Lestár Péter* (polgármester 1880–1896 között), a 19. század végének nagy hatású városi vezetője először a város pénzügyeit igyekezett rendbe tenni. Szorgalmazta a város közbevételeinek növelését, ennek érdekében az alacsony jövedelmet hajtó, sokszor műveletlen városi birtokokat részben lakossági (6000 kat. hold), részben állami és befektetői (több mint 2000 kat. hold) körben értékesítették *szőlő- és gyümölcs-telepítési* célokra. Ő volt, aki felismerte, hogy a dombsági szőlőterületeken (1875 óta) pusztító filoxéra óriási lehetőségeket rejt a *homoki szőlőtermesztés* felfuttatására. Ezzel

indulhatott el Kecskemét első aranykora. Lestár mint a Takarékpénztár Egyesület, majd a Gazdasági Gőzmalom Rt. igazgatósági elnöke tisztában volt a *helyi hitelezés* beindításának fontosságával, hiszen a vállalkozások elindításához, illetve a tanács nagyszabású gazdaság- és városfejlesztési terveihez fejlesztési forrásokra volt szükség. Kezdeményezte a térség piac képes termékei (szőlő, gyümölcs, zöldség, gabona, bor és kisállatok) értékesítési lehetőségeinek bővítését. Ennek érdekében támogatta a *kecskeméti vasúti szárnyvonalak* (és helyi érdekű vasutak) megépítését (lásd feljebb), valamint a város főterén új piacterületek (Kossuth és Széchenyi tér) kialakítását. Fontosnak tartotta a helyi termékek ipari feldolgozását és az ipartelepítést. Tisztában volt a lakosságra nehezedő anyagi terhekkkel, ezért kezdeményezte *laktanyák* (közte a Rudolf laktanya) kialakítását, amivel a katonai elszállásolás terhét vette le a városi lakosságról. Emellett felismerte, hogy a *lakosság iskolázottságának* javítása nélkül nem lehet tartós növekedést biztosítani a városban. Lestár jelentős *építkezésekbe kezdett*, aminek köszönhetően nemcsak iskolaépületek létesültek (Hosszú utcai, Czollner téri iskola, alsófokú ipar- és kereskedelmi iskola, zeneiskola), hanem elkészült az új városháza és a színház épülete is.

Lestár Péter gazdaság- és városfejlesztési munkáját *Kada Elek* folytatta (polgármester 1897–1913 között), aki a tartós városi növekedés zálogát a *munkáskéz* gyarapításában látta, ezért megszervezte a munkástelepítéseket. A munkások városba csábítása érdekében városi területeket értékesített kedvező kamatfeltételekkel és az építkezésekhez szükséges építőanyagokkal. Folytatódott a *homokterületek el-, illetve haszonbérletbe adása*, aminek bevételeiből új szőlőültetvények és gyümölcsösök telepítésére, illetve *új ipari vállalatok* megjelenésének támogatására áldozott. Szakmai elkötelezettségét és tenni akarását mutatja, hogy tevékeny részt vállalt az *Első Kecskeméti Szőlő- és Gyümölcstermelő Szövetkezet*, a *Kecskeméti Gazdasági Egyesület* megalapításában, illetve munkájában. Emellett a kisipar védelmében elveket fogalmazott meg, valamint *gyáripari vállalatok* támogatására *irányelveket* fogadtatott el a közgyűléssel (a gyárak létesítéséhez ingyen engedték át a szükséges területet, emellett 5–15 éves adómentességet biztosítottak részükre, különösen olyan vállalatok esetében, amelyek Kecskemét környékén előállított nyersanyagok feldolgozását célozták). A gyáripar telepítését szolgálta *felirata* is, amelyet a kereskedelemügyi miniszter részére fogalmazott. Ebben a gyáralapítók ipartelepeinek Kecskeméten történő létesítése érdekében kért támogatást (BKML IV. 1903/a közgyűlési jegyzőkönyv, 1908. február 27. 36/1908. kgy. sz.). A polgármester következetesen végigvitt *gazdaságfejlesztési elképzelése* sikeresnek bizonyult, hiszen számos gyár létesült polgármestersége idején (például konzervgyár, ricinuszolajgyár, műjéggyár, gépgyár és vasöntöde, ecsetgyár, gyufagyár, kenyérgyár, cipőgyár).

A békeidőknek és a város gazdasági gyarapodásának köszönhetően *jelentős városépítészeti beavatkozások* is történtek meghatározó funkciók telepítésével (például banképületek, oktatási intézmények, bírósági épület, iparosotthon, úri kaszinó, városi mozi, laktanyák). Sajnos az 1911-es év újabb kihívás elé állította a várost, hiszen a település történelmének *legpusztítóbb földrendése* rázta meg Kecskemétet. A település 10 000 háza közül 4040 városi és 3000 tanyai ingatlan károsodott (KEMÉNY 2013), emellett a város közintézményeiben, malmaiban és gyáraiban is komoly károk keletkeztek. Az elkövetkező évek (Kada 1913-ban bekövetkezett haláláig) a város történelmében a helyreállításához szükséges források megszerzéséről és az újjáépítésről szóltak.

A két világháború közötti időszak legnagyobb kihívása a *városiasodáshoz szükséges gazdasági és intézményi háttér* biztosítása volt. A helyzetet nehezítette, hogy a város

lakosságának 51,4%-a külterületi lakos volt, ami jelentős erőforrásokat vont el a város dinamikusabb fejlődése elől.

A második világháborút követően gyökeres változások érték a települést, hiszen a mintegy 600 éves *szerves mezővárosi fejlődés* – a földosztással, a kollektivizálással és az államosítással – *megszakadt*. A város sorsának irányítása már nem a helyi polgárok és a tanács kezében volt. A fejlesztésekről szóló döntéseket nagyjából Budapestről irányították. A hagyományos termelési módok változtak, szakszövetkezetek jöttek létre, a mezőgazdaságban sokan elvesztették munkájukat, s miután a város ipara egészen az 1960-as évekig nem tudta felszívni – az 1950 és 1960 között – a mezőgazdaságból felszabaduló több mint 6000 embert, sokan el is hagyták a települést. Az 1960-as évek elejétől a város fejlődési íve teljesen más irányt vett. A *vidéki ipartelepítés* részeként számos gyár és ipari telephely létesítése történt meg Kecskeméten (például BRG, reszelőgyár, szerszám- és gépelemgyár, „fém munkás” vállalat, szék- és kárposipari vállalat, habselyem- és kötöttárugyár). Ezek a részlegiparosítás keretében a városba települt üzemek – a település sajátos iparstruktúrája miatt – nem, vagy csak részben tudtak a helyi üzemekkel termelési kooperációkat kialakítani. A letelepített üzemek ágazatilag heterogének voltak (az 1970-es évek elején a 24 db ötven főnél több dolgozót foglalkoztató kecskeméti üzem 19 ágazatcsoportba tartozott), így a betelepített üzemek még egymással sem tudtak együttműködni. Problémát jelentett, hogy a vállalatok tevékenységével, termékportfóliójával és értékesítési lehetőségeivel kapcsolatos *döntések* nem a városban, hanem az *anyagcégek távoli központjaiban történtek*. Így a helyi integráció is gyenge volt, amely sajátosság a rendszerváltás környékén komoly fennmaradási problémákat eredményezett.

Az új gazdasági struktúra munkáskezek tömegeit követelte, így a város népességszáma 1960 és 1980 között 66 842 főről 92 047 főre növekedett. Az erőltetett iparosítás és a növekvő népességszám az 1960-as, 1970-es évekre nyomasztóvá tette a lakáshiányt (1960-ban 1 lakásra 3,55 fő jutott, ez a szám 1970-ben 3,26 fő, 1980-ban 3,05 fő volt, napjainkban pedig 2,18 fő). Emellett az ipari tevékenységgel együtt erősödő szolgáltatási ágazat munkaerő-igénye eltért a helyi lakosság végzettségi szintjétől és képzettségétől, ami az oktatási-képzési szegmens erőteljes fejlesztését igényelte.

Kecskemétnek a változások következtében új szerepkörökbe is bele kellett tanulnia. Kedvező folyamatként értékelhető, hogy az 1950-ben *bekövetkező megyeszékhellyé válás*, a közigazgatás, az egészségügy, az oktatás és a kultúra területén új minőséget jelentett meg a városban. Az 1960-as évek elejétől a gazdasági fellendülés biztosítani tudta Kecskemét egyre színesebbé és gazdagabbá váló *kulturális intézményrendszerének háttérét* (RIGÓ 2016). A mintegy 20 kulturális, művészeti és oktatási intézmény telepítése (például rajzfilmstúdió, Kodály Intézet, Nemzetközi Kerámiastúdió, planetárium, Szókraténusz Játékmúzeum, kertészeti főiskolai kar, tanítóképző főiskola) pedig hozzájárult az értelmiségi réteg nagyarányú megjelenéséhez a városban. Az 1970-es évek elejétől az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepcióban foglaltaknak megfelelően a *felsőfokú központként besorolás* szükségessé tette újabb közigazgatási, oktatási, szociális, egészségügyi, kulturális intézmények és kereskedelmi egységek megjelenését, ami jelentős városi arculatváltást eredményezett.

Ugyan a város funkcionális egységeinek telepítése általános városrendezési tervek alapján történt [Bács-Kiskun Megyei Tanács 1959. XII. 21. 691/1959. sz. határozata; Bács-Kiskun Megyei Tanács 1967. IX. 27. 27/1967. (IX. 27.) sz. határozata; Kecskemét Városi Tanács 1981. IV. 8. 7/1981. sz. határozata], s az abban szereplő ajánlásoknak megfelelően

kezdődött el a város funkcionális övezeteinek kialakítása (ipartelemek, lakóövezetek, parkok, sporttelepek, egészségügyi intézmények, temetők, szeméttelep stb.), a beavatkozások dinamikája azonban szétfeszítette a korábbi mezővárosi települési kereteket. Az 1970-es évek közepére kiépült az akkori motorizációs igénynek megfelelő *közúti hálózat*, amely 70-80 ezer ember mindennapos közlekedésére volt méretezve (ez a szűk hálózati kapacitás a későbbiekben számos probléma forrásává vált). Kialakultak továbbá az *új lakótelepek és belvárosi tömbházak*, amelyek nem mindig vették/vehették figyelembe az értékmentés lehetőségét, szükségességét, az épített környezet történelmi hagyatékait vagy éppen az egyéges városarculat kialakítását szem előtt tartó kívánalmakat (KANALAS 2016).

Az 1980-as évek végére a jelentkező gazdasági problémákkal párhuzamosan a *fejlesztések dinamikája is kifulladásra*, az infrastrukturális beruházások leálltak, s számos közmű kiépítése terén (csapadékvíz- és szennyvízhálózat, közút, közvilágítás stb.) nem fejeződtek be a nagyszabású fejlesztési elképzelések.

Az 1980-as, 1990-es évek fordulóján a rendszerváltozáshoz kötődő politikai, gazdasági, tulajdoni, szervezeti és társadalmi átalakulás felszínre hozta a város korábbi szerkezeti, fejlesztési és működési ellentmondásait. Gazdasági téren a *vidéki iparosítás* keretében a városba települt üzemek egy része nem tudott alkalmazkodni a piacgazdaság új körülményeihez, ennek következtében gyárbezárások és tömeges leépítések kezdődtek meg. A gazdasági és transzformációs válság léptékére jellemző volt, hogy 1990 és 1992 között megtízszereződött a *munkanélküliek száma* (1992 végén 12 868 fő). Másrésről *új hazai és külföldi gazdasági szereplők* jelentek meg Kecskeméten (Knorr Bremse, Phoenix Mecano, Nissin Foods, HILTI, MAG Hungary Kft.), akik számára vonzó volt a meglévő termelési tapasztalat, az olcsó munkaerő és a kedvező közlekedési elérhetőség. Ez utóbbi kapcsán ki kell emelni az *M5-ös autópálya kiépülését*, amely (1988-ban érte el a város északi határát) fontos telepítőtényezőnek mutatkozott az 1990-es évek elején.

10.3. A folyamatok a rendszerváltozás után

Az 1990-es évek gazdasági és társadalmi átalakulása a térszerkezetben is változásokat eredményezett. Az időszak az egyes *városrészek* közötti ellátottsági, lakókörnyezeti, infrastrukturális és életminőség-különbségek fokozódását hozta. A kárpótlási jegyekhez kötődő földszerzések érdekes folyamatokat indítottak el a város külső területein. Új társadalmi igények jelentkeztek a város testének további bővítése tekintetében (a külsőbb területeken olcsóbb telek- és ingatlanárak voltak jellemzők), ami szemben állt a település belterületeinek, illetve az egyéb belterületi egységek (például Kadafalva, Hetényegyháza, Katonatelep) lakóövezeti és alközponti megújításával. Ennek ellenére a népszámlálási adatok azt mutatták, hogy a város külterületeinek népszerűsége mit sem csökken, hiszen *1990 óta folyamatosan növekszik a külterületi lakosok száma* (1990-ben 12 038 fő; 2001-ben 13 974 fő; 2011-ben 17 279 fő). A zártkertekben és külterületeken a rendszerváltás óta lezajlott folyamatok azonban konfliktuszónák kialakulását eredményezték. Ezek a területeken ugyanis jelentős változásokat figyelhattunk meg nemcsak a társadalmi összetétel átalakulásában (a gazdagok és a legszegényebb rétegek is megjelentek a zártkertes, illetve tanyás területeken), hanem a *területhasználatban* (a korábbi gazdálkodási övezet egy része lakófunkciójú területté alakult), a *lakossági igények változásában* (a gazdálkodók

és az újonnan érkezők között viták alakultak ki) és a *közterületek rendezésében*. Az 1990-es évek elejétől növekedett a barnamezős, alulhasznosított területek kiterjedése, ezen belül különleges helyet foglaltak el a *laktanyák* (Erzsébet laktanya, Rudolf laktanya, Ferenc József laktanya, Homokbánya), amelyek a Homokbánya kivételével a város központi területein helyezkednek el. További érdekes folyamatként figyelhettük meg a város déli ipari övezetének kiépülését, ahol jellemzően zöldmezős ipari beruházások valósultak meg. Ezzel a folyamattal azonban a városon belül az ipari és a lakófunkciók térben eltávolodtak egymástól, ami nemcsak a közúti forgalom nagyságában, de a *városüzemeltetési költségek* folyamatos emelkedésében is megmutatkozott.

A térszerkezeti változások mellett meghatározó volt a város gazdasági szerkezetének és üzleti környezetének átalakulása is, ami sikeresnek tekinthető. A 2000-es évek közepére egy arányos belső gazdasági struktúra alakult ki Kecskeméten (a munkavállalók közel 67%-a a szolgáltatások, 24%-a a feldolgozóipar, 6%-a az építőipar s közel 3%-a a mezőgazdaság ágazatában dolgozott). Az új befektetőknek és az uniós forrásoknak is köszönhetően 2007–2008-ra Kecskemét mind meghatározóbb foglalkoztatási, kereskedelmi, közigazgatási, oktatási, egészségügyi és kulturális központtá vált a vonzáskörzetén belül.

A városi stratégiai dokumentumok elemzései azonban rávilágítottak arra, hogy a *fejlődés dinamikája, a város érdekérvényesítő képessége és gazdasági ereje elmarad a hasonló rangú hazai települési versenytársaihoz képest*, így szükség mutatkozott Kecskemét újrapozicionálására, új fejlődési lehetőségeinek feltárására. Kedvezőtlen képet mutatott a helyi iparüzésiadó-bevétel belső szerkezete is, hiszen a hazai tulajdonú helyi kis- és középvállalkozások aránya a jövedelem-előállító képesség tekintetében egyre csökkent, ami cselekvésre készítette a városi döntéshozókat. A jelentkező kihívások kezelése érdekében 2006-ban elkészült a *város új gazdasági programja*, majd egy évvel később integrált városfejlesztési stratégiája, s meghirdették a helyi iparüzési adó csökkentésének programját (2007), ami 2008 és 2011 között az adószint 2%-ról 1,6%-ra történő mérséklését (évente 0,1%-os csökkentés) tűzte ki célul, ami meg is valósult. A tervezett programok végrehajtása érdekében jelentős szervezeti megújulást is elhatározott az önkormányzat, ami már az új uniós ciklus hatékonyabb forráslehívását is célozta.

A 2008-as év meghatározó fordulópontot jelentett a város életében, s jelentős kihívások elé állította a szakembereket és döntéshozókat. A *Daimler AG. új Mercedes-gyára létrehozásának bejelentése*, majd a gyár építése és termelésének beindulása meghozta azt a várt fejlesztési dinamikát, amelyet közel másfél évtizeden keresztül keresett a város vezetése. Átalakult a város térstruktúrája, a korábban jellemző kelet–nyugati irányú belső forgalmi áramlatok kiegészültek egy erős észak–déli irányú viszonylattal. A *déli ipari területek* benépesültek a Mercedes-gyárnak, a beszállítóinak, illetve a városban kedvező üzleti lehetőségeket látó befektetőknek köszönhetően. A város *gazdasági területei iránti érdeklődés növekedett*, az elmúlt évtizedben beépített gazdasági területek nagysága meghaladja a 200 ha-t, az összes gazdasági terület kiterjedése pedig a 87 km²-t (a közigazgatási terület több mint 27%-a). A kedvező gazdasági folyamatoknak köszönhetően a regisztrált vállalkozások száma 2009 óta 7%-kal növekedett (20 115 db), míg az 500 főnél többet foglalkoztató vállalkozások száma 6-ról 13-ra emelkedett, a helyi iparüzési adóból származó bevétel pedig 80%-kal bővült (2017-ben 9 milliárd Ft).

A bekövetkezett változások érzékeltetése végett íme, még néhány jellemző adat. Bár *jelentős gazdasági növekedés tapasztalható* Kecskeméten, a hivatalos KSH-adatok

a népességszám tekintetében 2013 óta folyamatos csökkenést mutatnak (2013-ban 112 071 fő, 2015-ben 111 724 fő, 2017-ben 110 638 fő). Ez részben magyarázható azzal is, hogy az újonnan érkezettek nem jelentkeztek át Kecskemétre, így az állandó lakóhelyük alapján részesülhetnek munkáltatói utazási támogatásban. Másokat a magas ingatlanárak ijeszthettek el, ezért a vonzáskörzetben kerestek maguknak olcsóbb lakhatást. Erre utalhat, hogy a környező településeken (például Ballószögön, Helvéciaiban, Kerekegyházán, Lajosmizsén) növekedett a lakosságszám. Érdekes módon a csökkenő lakosságszám ellenére 2009 óta 8,8%-kal *növekedett a lakásállomány*, 20%-kal a *regisztrált gépjárművek száma*, 12,5%-kal bővült az *önkormányzati kiépített utak hossza* (az állami utak kapcsán ugyanez a szám 6,1%). A villamosenergia-fogyasztás a vetítési időszakhoz képest 51,5%-kal növekedett, de hasonló dinamikát láthatunk a *városüzemeltetési és kommunális feladatokra fordított önkormányzati költségvetési* forrásoknál is (47%).

Látható, hogy a város önmagához képest jelentős növekedést mutatott, ugyanakkor, ha a megyei jogú városokhoz képest nézzük a fejlődést, a hagyományos fejlettségi mutatók tekintetében még a lakosságszámához illeszkedő rangsorhelyezést sem tudja elérni Kecskemét. Ez is jól mutatja, hogy a városnak jelentős öröklött fejlettségbeli lemaradást kellett behoznia a rendszerváltozás óta.

10.4. Trendek és irányok

A Daimler AG. 2008-as beruházását követő időszak rávilágított arra, hogy Kecskemétnek jelentős *infrastrukturális, iskolázottsági és általános fejlettségi hátrányt* kell ledolgoznia. Előre kellett lépni az infrastrukturális ellátottság, ezen belül is az energiaellátás és -biztonság, a közlekedési hálózatok, valamint az oktatás (például a piaci igényekhez történő alkalmazkodás, duális képzés, egyetemi szintű képzés) minőségi fejlesztése területén. Bővült a város intézményhálózata, és gyarapodtak a funkciói, különösen a közigazgatási, egészségügyi, oktatási-nevelési, kulturális, sport- és rekreációs funkciók, valamint az üzleti és logisztikai szolgáltatások esetében történtek látványos fejlesztések. Ugyanakkor hatalmas előrelépés következett be az elmúlt tíz évben a *tudásalapú társadalomban* meghatározóbb mutatók tekintetében is (például kéttannyelvű oktatás, duális közép- [2011] és felsőfokú [2012] szakképzés, egyetemmé válás [2016], erősödött a város K+F+I tevékenysége, bővültek a beszállítói kapcsolatok, új szervezeti innovációk, Kecskemét 4.0 program [2017] beindulása). A dinamikus változások nemcsak a város gyarapodását, foglalkoztatási és ellátási szerepkörének és ismertségének növelését, de számos megoldandó problémát és kihívást is (például emelkedő ingatlanárak, munkaerőhiány, bérverseny, növekvő gépjárműforgalom, forgalmi dugók, romló levegőminőség, változó területhasználat, csökkenő zöldfelületek, növekvő városüzemeltetési költségek) eredményeztek.

Kecskemét jövőbeli fejlődési lehetőségeit alapvetően meg fogja határozni, hogy ezeket az *új kihívásokat* miképpen tudja majd kezelni. Ez annál is inkább feszítő kérdés, mert az elmúlt időszakban újabb beruházásokat valósítottak meg (például 2016-ban új üzemszarnokokat hozott létre a Bosal, a Freudenberg Sealing Technologies, az Antolin és a Ritz Mérőtranszformátor-gyár; majd 2017-ben és 2018-ban új gyártóegységeket helyezett üzembe az ElringKlinger, az Univer, a KÉSZ Ipari Kft., az SMP, a Knorr-Bremse, majd megtörtént a Mercedes új karosszéria-csarnokának beüzemelése és a gyár technológiai fejlesztése,

valamint az új Mercedes képzési központ átadása), illetve 2018-ban elindult a Mercedes új, 1 milliárd euró összegből megvalósítandó gyárának építése.

Az elmúlt évek folyamatai rávilágítottak arra, hogy Kecskemét fejlődési pályájának alakulása egyrészt a városban előállított jövedelem tartós növekedése mellett a település hosszú távú működtethetőségének, élhetőségének lesz leginkább függvénye. Ezen belül is az egyik legfontosabb kérdés a *munkaerő megfelelő minőségben és mennyiségben* történő biztosítása. Figyelembe véve a város jelenlegi demográfiai helyzetét (csökkenő népesség és munkaképes korú lakosság [2014-ben 78 433 fő, 2018-ban 75 399 fő], idősödő társadalom), a városverseny fokozódását és a fizetésekben meglévő regionális különbségeket (lásd a budapesti és a nyugat-dunántúli, illetve a nyugat-európai átlagbéreket), ezek a tényezők a munkaerőpiacon már rövid távon is gondokat okozhatnak. A munkaerőhiány *bérversenyt* indíthat el a vállalkozások között, aminek következményei a helyi kkv-k körében súlyosak is lehetnek. A város bevételei szempontjából éppen ezért az sem közömbös, hogy miképpen alakul a *helyi vállalkozások versenyképessége és innovációs hajlandósága*. A beszállítótá válást segítő programok sikerét nagyban elősegíthetnék a kiszámítható olcsó banki hitelek és a kormányzati támogatási programok.

A *népesség megtartásában, illetve növelésében* azonban más tényezők is szerepet játszhatnak, mint például Budapest közelsége (előnyeinek kiaknázása), a város letelepedést ösztönző programjai, a szükséges városfejlesztési források rendelkezésre állása vagy éppen a minőségi munkahelyek mind nagyobb számban történő létrehozásának ösztönzése. Ebből a szempontból is kiemelkedő szerepe lehet a *Neumann János Egyetem* fejlődésének, a városi szintű együttműködési hálózatok erősödésének, vagy éppen a Kecskemét 4.0 program munkaszervezetei hatékony működésének, ami megfelelő keretet biztosíthat a vállalkozások, az egyetem, a kutatóintézetek és a különböző szakmai szervezetek és a civilek együttműködési elképzeléseihez.

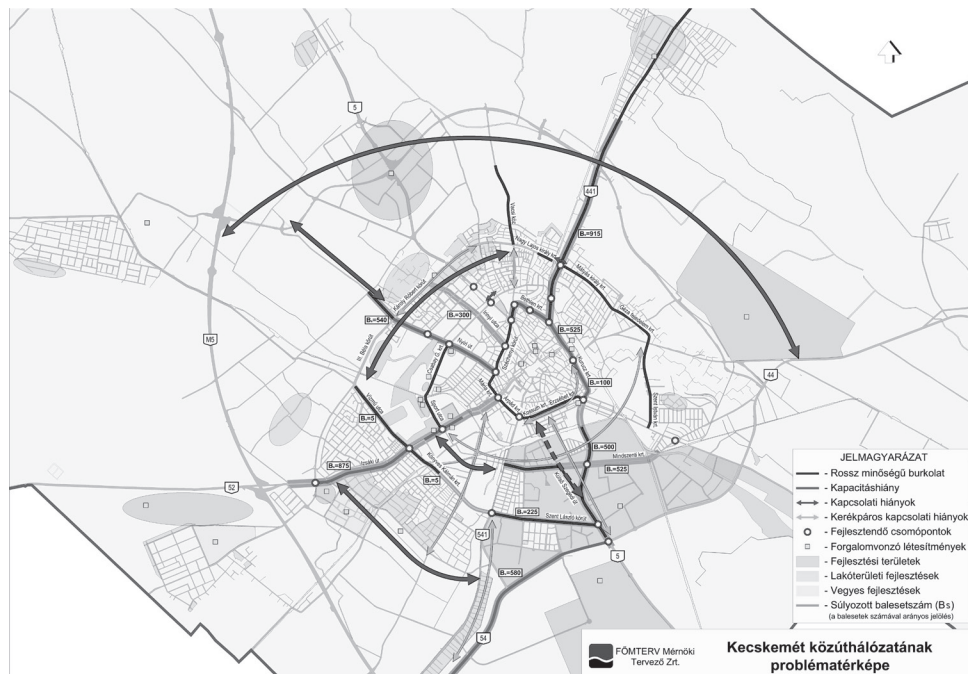
Kecskemét népességszámának növelését jelentős mértékben nehezíti a kecskeméti *ingatlanárak* elszabadulása, amely 2012-höz képest mintegy 55-60%-os emelkedést mutat (új lakások esetében nem ritka az 500-550 ezer Ft-os négyzetméterár), ezzel a növekedéssel Kecskemét a megyei jogú városok körében a 3-4. helyen áll. Az ingatlanárak szabályozásában a jövőben nagy szerepet játszhat az *önkormányzati tulajdonú bérlakások* számának növelése, ami fontos lehet az újabb befektetési hullám előtt. Megfigyelhető, hogy a kecskeméti cégekhez érkező új munkavállalók az olcsóbb telkeket és ingatlanokat biztosító környező településekre költöznek, ami nemcsak Kecskemét csökkenő lakosság száma miatt kedvezőtlen, hanem az – egyre nagyobb forgalmat gerjesztő – ingázók számának növekedése miatt is. Forgalomszámlálási adatok alapján 2011 és 2016 között éves szinten átlagosan majdnem 4%-kal növekedett a *közúti forgalom* Kecskeméten.⁵⁸ A város legnagyobb munkaadói körében elvégzett önkormányzati adatfelmérések alapján⁵⁹ a helyi üzemekben a kecskeméti munkavállalók aránya nem éri el a 40%-ot. Figyelembe véve, hogy 2011 óta mintegy 8000 új munkahely jött létre Kecskeméten, a napi szinten – munkavállalási célból – *ingázók száma* 19-20 ezer fő között alakulhat napjainkban. Az ingázók mellett a Kecskeméten regisztrált

⁵⁸ A jelzett időpontokban (2011 és 2016) elvégzett városi szintű forgalomszámlálás ugyanazzal a módszerrel 150 mérőponton történt.

⁵⁹ A felmérésbe a 40 főnél többet foglalkoztató helyi vállalkozásokat vonták be, ezek közül 58 cég válaszolt, ahol a munkavállalók száma 14 689 fő volt, közülük 9544 fő a közigazgatási határon túlról érkezett a kecskeméti munkahelyére.

gépjárművek száma is – a polgármesteri hivatal adóosztályának adatai alapján – hatalmas növekedést mutatott (2011-ben 48 644 db, 2018-ban 60 934 db) az elmúlt években.

A növekvő motorizáció és a jelentős mértékben bővülő forgalom egyre nagyobb *torlódásokat okoz a város közútjain*. Kecskemét úthálózatának fejlesztése – az önkormányzat jelentős anyagi áldozatait és az uniós források felhasználása ellenére – nem tud lépést tartani a növekvő igényekkel. A meglévő kecskeméti *közúthálózati problémák* (28. ábra) kezelése messze meghaladja az önkormányzat anyagi lehetőségeit.



28. ábra

Kecskemét közúthálózatának problématérképe

Forrás: Főmterv 2011

Bár az állam jelentős forrásokat biztosított az északi elkerülő (a 44. sz. főúttól az M5 autópályáig tartó szakasz) kiépítésére, valamint az 54. sz. főútnak – az M5 és 5. sz. főút közötti – 2×2 sávós bővítésére, az előbbi beruházás a tranzitforgalom levezetését, míg utóbbi elsősorban a *déli iparterület* logisztikai anyagáramát igyekszik biztosítani. A város térségi elérhetőségének és elővárosi forgalmának biztosítását szolgáló 44-es, 441-es, 5-ös, 52-es, 541-es országos közutak kapacitásbővítő felújításai azonban elmaradtak, bár ezek indokoltak lennének nemcsak az utak rossz állapota és a közúti balesetek növekvő száma, hanem a kapacitáskihasználtság telítődése miatt is. Megoldást jelenthetne a város számára a *kötőpályás közlekedés vagy a városon belüli közösségi közlekedés fejlesztése* is, de a rendelkezésre álló közúti keresztmetszetek szűkek, a szóba jöhető városi és elővárosi

kötőpályás közlekedési megoldások pedig költségigényesek, így állami segítség nélkül megvalósíthatatlanok.

A dinamikusan növekvő forgalomnak köszönhetően romlott a város levegőminősége, ezzel párhuzamosan az ipartelepítések, a lakóövezeti kiépítések, parkolók és közlekedőfelületek növekedése hatására csökkent a városi zöldfelület kiterjedése. A zöldfelület nemcsak a városi közérzet és a városklíma alakításában, de a szálló por megkötésében is jelentős szerepet játszik. Ennek kapcsán a városi döntéshozóknak figyelembe kell venniük, hogy Kecskemét a környezetileg érzékeny, a klímaváltozás hatásai által leginkább veszélyeztetett Duna–Tisza közti Homokhátságon helyezkedik el. Éppen ezért kiemelt kérdésként vetődik fel, hogy miképpen lehet megteremteni az egyensúlyt a gazdasági növekedés és a terület környezeti teherbíró képessége között.

Az erősödő városverseny ma már nemcsak a befektetőkért, a fejlesztési forrásokért, hanem a munkaerőért és a diákokért (középiskolások és egyetemisták) is zajlik. Emiatt is fontos, hogy Kecskemét a változatos programok, széles körű szolgáltatások és rekreációs lehetőségek mellett vonzó és egészséges környezetet tudjon biztosítani lakosainak. Ezért a jövőben a fiatalokra koncentráló programok és szolgáltatások bővítése mellett a városnak kiemelt figyelmet kell fordítania a természeti és épített környezetének megóvására, fejlesztésére, zöldfelületi rendszerének bővítésére, vízgazdálkodási stratégiájának átgondolására.

Az ipari forradalom 4. fázisában érdemes azon is elgondolkodni, hogy az új folyamatok miképpen lesznek hatással a településekre, s a jelentkező új kihívásokra milyen válaszokat kell adnia a városnak. Az elektromobilitás, a digitalizáció, az online kereskedelem vagy az okosvárosi alkalmazások bevezetése (intelligens közlekedés, parkolás, forgalomirányítás és közvilágítás, városi szintű energiamenedzsment-rendszer, optimalizált hulladékgyűjtés és -feldolgozás, létesítménygazdálkodás, közösségi hibabejelentő rendszer, e-ügyintézés) nagymértékben segítheti a város üzemeltetésének optimalizálását, ezen keresztül pedig – az évről évre jelentősen növekvő – városüzemeltetési költségek csökkentését. Ez utóbbit segíthetné a kompakt város kialakításának ideája is, hiszen a település indokolatlan bővítése nemcsak szükségtelenül nagy forrásokat igényel, de a terjeszkedés és a megfelelő szabályozás hiányosságai és anomáliái konfliktusterületek kialakulását (külterületek és zártkertek területhasználati problematikái, ipari és lakóterületek összenövése, barnamezős területek város testén belüli jelentkezése) idézheti elő.

Kecskemét jövőbeli fejlődési lehetőségeit alapvetően befolyásolja, hogy miképpen tudja kezelni a múltból örökölt hiányosságok pótlását, napjaink társadalmi, gazdasági és környezeti szükségleteinek harmonikus kielégítését, valamint a jövőbe mutató innovatív megoldások gyors alkalmazását.

11. Miskolc

Józsa Viktória

„Miskolc a legnagyobb jövőjű magyar város [...] Akkora vitalitás van ebben a városban, hogy ha a legcsekélyebb lehetőség nyílik meg a számára, óriási energiák fognak munkába lépni.”

(Móricz Zsigmond, 1930)

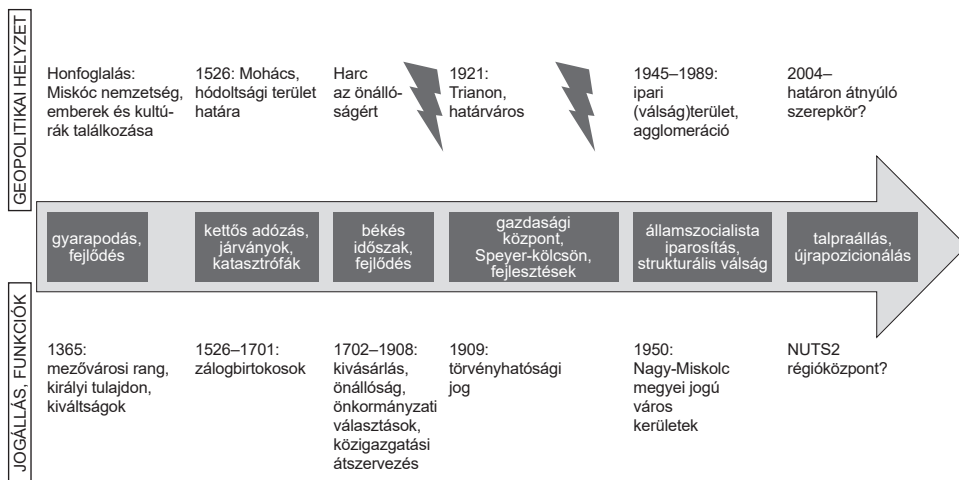
11.1. Bevezetés

Miskolc történelme az őstörténeti múltban gyökerezik. A hely, ahol a mai település fekszik, már az őskorban is lakott volt, erről tanúskodnak a 60-70 ezer évvel korábban itt élt emberi közösség életének emlékei. Éppen ezért Miskolc egyik jelentős tudománytörténeti nevezetessége, hogy itt erősödött meg a hazai őstörténet-kutatás a 19. század végén Herman Ottó felismerése és közreműködése révén. Elsősorban földrajzi magyarázata van annak, hogy az ember már az őstörténeti időktől folyamatosan jelen volt a mai település területén. Miskolc ugyanis az *Alföld és a hegyvidék találkozásánál, egy húsz kilométeres völgyben* fekszik, és területén háromféle domborzattípus is megtalálható: a karsztos középhegység (Bükk), a dombos terület, amely tengeri és szárazföldi üledékes és vulkáni kőzetből épül fel (Avas), és a síkvidék (a Sajó folyó és a hegyvidékről érkező patakok, a Szinva, a Hejő és a Bódva határolta vidék). Ezek az adottságok mind gyümölcsstermesztésre (kiemelten szőlőművelésre), mind állattartásra megfeleltek. A miskolci táj tehát változatossága és kiváló adottságai révén a történelmi korok folyamatos migrációinak egyik északkelet-magyarországi célterülete volt.

A természeti környezet mellett a *mezőváros* épített környezetét három nagy tűzvész alakította; 1746-ban, 1781-ben és 1843-ban. A városépítés szabályozása mellett a városkép előre tervezését az *1878. évi nagy árvíz* kényszerítette ki, amikor is a Bükk-hegységből lezúduló víz által felduzzasztott Szinva és Pece-patak medréből kilépve elpusztította a belváros nagy részét. A város úthálózata gyakorlatilag a középkorban kialakult, azóta csak az egyes utak jelentősége módosult. *Nagy-Miskolc* létrejötté (1945–1950) előtt a város területe sokkal kisebb és homogénebb volt, ezt követően a város történelmileg különböző gyökerű településrészek (főként önálló agrárfalvak) örököse lett.

A város alapítását tekintve egy 1236-ban kiadott oklevél említi először a Miskoucz nemzetséget, a tapolcai bencés apátság első írásos említése pedig 1214-ben történt (KUBINYI 1996), ám az alapító dokumentumok nem maradtak fenn. Alapító okirat híján a *város napját* minden évben május 11-én ünneplik, amely az 1907-ben elnyert önálló törvényhatósági

jogról szóló királyi kiváltságlevél megszületésének időpontja. A következőkben Miskolc fejlődési pályájának fő szakaszait (29. ábra) foglaljuk össze, a részletesebb elemzés a cikk alapját képező tanulmányokban található.



29. ábra

Miskolc fejlődési pályájának fő szakaszai a geopolitikai helyzet és funkciói alapján

Forrás: a szerző saját szerkesztése 2019

11.2. A múlt

A kutatás során feldolgozott szakirodalom alapján Miskolc fejlődési pályáját hat fő szakaszra tagoltuk, amelyek közül az első három a 20. századot megelőző időszakot, a többi pedig az azt követő, napjainkig tartó korszakot fedi le. A szakaszolásnál elsősorban a mindenkor geopolitikai helyzetet és a jogállás, a funkciók viszonyait vettük alapul, a hangsúlyt a 20. századra és a jelenkorra helyezve.

11.2.1. Miskolc, a mezőváros

A Miskolchoz köthető nemzetségek bukása az Árpád-ház kihalását követően, Károly Róbert trónra kerülésének idején történt, majd 1325-től a Szécsy család birtokaihoz tartozott a város. 1364-ben alapvető változás következett be, mert egy birtokcsere keretében Nagy Lajos megszerezte Diósgyőr várát, a tapolcai monostor kegyurasági jogát és a hozzá tartozó nagy kiterjedésű uradalmat, valamint három meghatározó nemzetség szálláshelyét, Miskolcot, Mályit és Csabát. Ettől kezdve Miskolc *királyi tulajdonba került*, az 1365-ben életbe lépett cserétől kezdve egyre több kiváltságban részesült, és az iratokban az *oppidum*, azaz *mezőváros* elnevezéssel illették. A település tehát már nem magánföldesúri birtok,

hanem királyi birtoklású mezőváros volt.⁶⁰ A diósgyőri várnak már ekkor komoly nemzetközi és stratégiai jelentősége volt, ami a későbbiekben még tovább növekedett, többek között azért, mert Nagy Lajos korában a vár a *két királyi központ*, Buda és Krakkó között éppen félúton helyezkedett el.⁶¹

Miskolc királyi privilégiumai közül kiemelkedik a pallosjog, a diósgyőri erdők építkezéshez, faszén- és mészegetéshez való szabad használata, az avasi Szent István-templom plébánosának megválasztása (szabad papválasztás joga), majd Mátyás korában a szőlő adásvételéhez, a bor értékesítéséhez kapcsolódó jogok (földesúri dézsma alóli mentesség) kedvező szabályozása. Szintén erre a korra tehető azonban a *városon belüli településrészi megosztottság intézményesülése*, hiszen ebben az időben a közigazgatás és az igazságszolgáltatás eltért a Szinva jobb és bal partjára eső településrészek között. A jobb parti Ó-Miskolc és a bal parti Új-Miskolc ugyanis a 16. század közepéig külön bírót választott.

11.2.2. A zálogbirtokosok kora és a hódoltság

Az 1514 őszen megtartott országgyűlés a királyi javakat koronauradalommá minősítette, így a diósgyőri vár és a hozzá tartozó uradalom, benne Miskolc (!) is *királynői jegyajándék maradt 1526-ig*. Attól kezdve közel 80 évig az uradalmat várnagyok irányították, haszna a királyt illette, és megkezdődött Miskolc fejlődési pályájának második szakasza, a *zálogbirtokosok kora*. Az 1526–1701 közé tehető időszakban Miskolc életében a gazdasági stagnálás, az egyre nagyobb adóterhek és egészen 1683-ig a különadózás volt meghatározó. Mindezt tetézték a járványok és természeti katasztrófák (1672: tűzvész, 1679: pestis, 1691: árvíz). A mohácsi csatavesztés és az ország három részre szakadása Miskolc *geopolitikai helyzetét is megváltoztatta*: a város határvárossá vált. Bár a város a királyi Magyarországhoz tartozott, a törökök is igényt tartottak a területre, legfőképpen a város által fizetendő adókra; Miskolc kettős adózású hódoltsági mezőváros és egyben folyamatos fosztogatások célpontja lett. Végül a török kiűzését követően a város mint közösség 1702-ben megváltotta magát a földesúri terhek alól (SZAKÁLY 1998).

11.2.3. Harc az önállóságért

Ezt követően új korszak kezdődött a város életében, amelyet az *önállóságért folytatott harc* jellemezett (1702–1908).⁶² Az ebben a korban született Grassalkovich-szerződés fontos hatással volt a városigazgatásra azzal, hogy előírta a hivatali írásbeliséget és az évenkénti önkormányzati választásokat. A városi funkciók egy részét ekkor már az uradalom tisztségviselői látták el.

Fentiek és a szabad királyi városi cím elnyeréséért folytatott előkészületek – kiemelten a kamara kezdeményezése a város szervezetének átalakítására – előrelépést jelentettek

⁶⁰ Ezért Miskolc ezt a dátumot tekinti várossá válásának időpontjaként, és 2015-ben ünnepelte ennek 650. évfordulóját.

⁶¹ Egy jelentős diplomáciai esemény helyszíne is a vár, itt ratifikálták a turini békeszerződést Nagy Lajos és Velence követei.

⁶² A város másodjára 1731-ben váltotta meg magát, majd harmadjára 1734-ben Mária Terézia felé.

az önkormányzat működésében.⁶³ Ebben az időben már keverednek a szabad királyi városi és a mezővárosi működés elemei, az előkészítés folyamata azonban félbeszakadt az 1848–1849-es forradalom és szabadságharc kitörése miatt. Miskolc a szabadságharc leverését követően a *szabad királyi városokra jellemző tisztkart* választott, részben emiatt is rendre összetűzésbe került a vármegyével. Mivel a kiegyezés inkább a vármegyék megerősítését szolgálta, így az önállóság megszerzéséért vívott harc tovább folytatódott; Miskolc a vármegye felügyelete alá került.

A város gazdasága és társadalma tekintetében elmondható, hogy a *borkereskedelem* a város és a térség egyik legjelentősebb és a középkortól kezdődően egyik legismertebb tevékenysége volt.⁶⁴ Nagyjából az 1870–1880-as évekig Miskolc *kereskedőváros* volt (jelentős agrárfunkciókkal). Ezt követően Miskolc *gyors iparosodásnak* indult, aminek döntő eleme a szénbányászat ipari méretűvé válása volt a város környékén, különösen a Szinva völgyében (Csanyik, Pereces, Lyukó), illetve az egész Borsodi-medencében. Természetesen nem felejtkezhetünk meg egy nagyon fontos ipartörténeti jelentőségű eseményről: *1870-ben megkezdődik Diósgyőrben a vasgyártás*, amely hosszú időre meghatározó hatással lesz Miskolc fejlődésére.⁶⁵ Ezekben az években gyorsul fel a város népességnövekedése is. Miskolc kiváló politikusai vezetésével (Palóczy, Szemere, Lévyay, Herman, Horváth és mások) gyors fejlődésnek indult, és ez igaz a város társadalmára is. A mai politikai határok között Miskolc elsőként épített összefogással *magyar nyelven játszó kőszínházat*, átalakította belvárosát, létrehozta a Tudományos Akadémia vidéki központját, zeneiskolai képzést indított, és elsőként szervezte meg a vidéki városok közül a villamosközlekedést.

A századfordulóhoz közeledve a városban és környékén egyre több gyár kezdte meg termelését, de az igazán jelentős gyárépítés csak a századfordulót követően vette kezdetét. Ekkor a város gazdaságát korábban leginkább meghatározó mezőgazdasági termelés egyre inkább elveszítette jelentőségét a *kereskedelemmel és az egyre gyorsabban fejlődő iparral* szemben. A kereskedelem korábbi, hagyományos színterei, az országos vásárok és a heti piacok helyét a tematikus vásárok, az állat-, a gyapjú- és a terményvásárok vették át. Nagyságukra jellemző, hogy Felső-Magyarország legjelentősebb vásárainak számítottak. Különösen fontosak volt a búza, a sörárpa és a gyapjútermékre specializált vásárok (VERES 2003).

⁶³ Ez azt jelentette, hogy a város élére polgármestert választottak, főbíró és albíró alkalmazása mellett. 1818-ban a miskolci nemesség városi gyűlést tartott, amelyen a város kinyilvánította azon akaratát, hogy mindenben támogatja Miskolc királyi várossá emeltetését.

⁶⁴ Érdemes megjegyezni, hogy a városi dombokon, illetve a környező településeken termelt bor alapját jelentő szőlő megegyezett a tokaji borvidéken termesztett fajtákkal. A furmintból ugyanúgy készítettek a miskolciak is aszút és szamorodnit. Sajnos a századvég természeti katasztrófája – az 1880-as évektől kezdődő filoxérajárvány – teljesen megsemmisítette a miskolci szőlőültetvényeket. Így aztán a borkereskedelem ugyan megmaradt, de már nem a helyben termelt, hanem inkább más tájak borait forgalmazta (Tokaj, Bükkalja, Eger). Ismereteink szerint nincs a világon másik olyan város, amelynek belvárosában több mint 1600 borospince lenne, így ez a különlegesség a jövő egyik fejlesztési lehetősége.

⁶⁵ A diósgyőri kohászat alapjait Fazola Henrik kohóipari vállalkozása teremtette meg, amelyet a Garadna- és Szinva patakok völgyében hozott létre nagyolvasztó és feldolgozóegységek telepítésével 1765-ben. Munkáját fia, Fazola Frigyes folytatta, az újmassai – napjainkban jelentős ipari műemléknek számító – öskohó megépítésével (1813). Az eredeti helyszín azonban nem volt további nagy volumenű fejlesztésekre alkalmas, ezért választották ki később az új vasgyár építésére a Diósgyőr és Miskolc között üresen álló területet.

Erre az időszakra esett a *tömegközlekedés és -szállítás térhódítása*, ami elsősorban a vasút megjelenésével kezdődött. Ezzel Miskolc centrális helyzete megerősödött, mivel a városba három irányból érkeztek és indultak a vonatok. Ez egyértelművé tette, hogy a város tekinthető a Felvidék kapujának. Az 1870-ben átadott, a települést a fővárossal összekötő vasútvonal jelentette ennek a folyamatnak a kezdetét.⁶⁶

Összefoglalóan elmondható, hogy a 20. század fordulójára Miskolc – elhagyva *feudális kötöttségeit* és elszakadva a diósgyőri uradalomtól és a vármegyétől – megindult önálló útján. Ez a folyamat a kiegyezést követően csupán néhány évtized alatt zajlott le, amiből arra lehet következtetni, hogy a városban már régóta jelen lehetett az a belső szellemi erő, amely csak arra várt, hogy lehetőséghez jutva felfedezze és innovatív módon hasznosítsa a település addig kihasználatlan, szunnyadó erőforrásait.

Miskolc önállóságért vívott küzdelme 1907-re zárult le, amikor a képviselőház elé került Miskolc kérelme, amelyet egyhangúlag elfogadtak, és 1907. évi 51. törvénycikként kihirdettek.⁶⁷ A *törvényhatósági joggal* felruházott városi cím megszerzése érezhető változásokat eredményezett a város gazdasági és társadalmi életében egyaránt. Ez a *miskolciság* megerősödésére is jótékonyan hatott.

11.2.4. Miskolc, a határváros, a régióközpont és az ország második legnagyobb városa

Miskolc szerepe Trianon után *teljesen átalakult*. A kiegyezést követően Észak-Magyarország keleti felének két fontos központi városa volt, az egymással régóta rivalizáló *Kassa és Miskolc*, ez a helyzet azonban alapjaiban változott meg a trianoni döntéssel. Kassa elcsatolása ugyanis nemcsak a rivalizálásnak vetett véget, hanem egyben azt is jelentette, hogy Miskolc egyik napról a másikra a régió központja lett. Az 1920-as, 1930-as évektől kezdődően már új cél lebegett a várost irányítók szeme előtt: Nagy-Miskolc megteremtése.⁶⁸

Ekkor születnek meg azok a hangzatos kijelentések, amelyek Miskolcot a *magyar Ruhr-vidék központjaként*, felső-magyarországi fővárosaként jellemezték. Miskolc felértékelődésében nagy szerepe volt a Bethlen-kormánynak és a Speyer-kölcsönnek is, amely többek között a kor egyik legdrágább kormányzati beruházását, a *lillafüredi Palotaszálló* megépítését finanszírozta, és ezzel az 1930-as évek egyik társasági központjává tette a térséget.⁶⁹

⁶⁶ A városi tömegközlekedésben nagy előrelépést jelentett a villamosvasút megépítése 1897-ben, majd Diósgyőrig történt meghosszabbítása 1906-ban.

⁶⁷ Ennek első pontja így szól: „Miskolcz rendezett tanácsú város 1909. évi január hó 1-ső napjától kezdődőleg törvényhatósági joggal ruháztatik fel.”

⁶⁸ Bár vannak vélekedések, amelyek szerint Miskolc a trianoni döntés egyik „nyertes” városa volt, a korabeli hangulatot jól tükrözi az alábbi idézet: „A Miskolczi Színház többé nem szórakozóhely, hanem a magyar kultúra olyan erős végvára, melynek túl a határokon át, az elszakított magyar testvérek felé ontania kell a magyar géniuszt, a magyar szellem teremtő erejét.” (Hoboday Sándor polgármester székfoglaló programbeszéde [1922] in NAGY 2016.)

⁶⁹ Több országos kulturális eseménynek is helyszíne volt ebben az időben Lillafüred. Itt rendezték meg az írók, majd a könyvkereskedők országos tanácskozását. Itt született József Attila *Óda* című verse és az országos könyvnap rendezésének gondolata is.

Jól mutatja a város megváltozott státuszát az is, ahogy vezetői vélekedtek a különböző koncepciók megjelenése kapcsán. Megtörtént az, ami korábban szinte elképzelhetetlen lett volna: Hodobay Sándor polgármester és a megyei főispán, Mikszáth Kálmán a megye és a város összefogásának demonstrálására *Nagymiskolc Borsodországbán* címmel jelentetett meg városfejlesztési elképzelést.

Miskolc egyre nagyobb szerepet vállalt országos jelentőségű közigazgatási ügyekben is. Amikor 1929-ben megszületett a területi igazgatás reformja, még ugyanebben az évben Miskolc szervezte meg a Dunán inneni városok kulturális kongresszusát. Ennek eredményeként Miskolcon alakult meg a Magyar Vidéki Városok Kultúrszövetsége.

A településen *több gyár is létesült*, amelyek közül a legjelentősebbek a téglagyárak, bútór- és szövőgyárak, két gépgyár, gőzmalom és a vasúthoz kötődő járműjavító üzem voltak. A századforduló első évtizedének végén a lakosságnak már 30-35%-a dolgozott az iparban. 1910-ben elkezdődtek a már régóta szükséges vízvezetéki és csatornázási munkálatok, amelyek az 1925–1927. évi Speyer-kölcson jelentős részét felemésztették.

A gazdaság robbanásszerű fejlődése a 20. század első évtizedében még elsősorban a város határain kívüli területeken jött létre (diósgyőri vaskohászat, perecsei szénbányászat), de nem kis mértékben befolyásolta Miskolc életét, társadalmi szerkezetét, lakossági összetételének alakulását. Itt érdemes kiemelni, hogy a terület, ahol a gyár a működését megkezdte, ebben az időben közigazgatásilag még az önálló Diósgyőr része volt. A gyár valójában egy beépítetlen területen létesült, mai szóhasználat szerint igazi zöldmezős beruházásként, Miskolc és Diósgyőr között.

Tudósok, közgazdászok, jogászok és politikusok dolgoztak azon a koncepción, amely Miskolc térségi szerepét leginkább a fővároshoz hasonlította, és megállapításait a háborús években is a lehető legszélesebb körben rendszeresen bemutatta és megvitatta. E hosszú előkészítő munka eredménye meghozta gyümölcsét, mert a miskolci Nemzeti Bizottság által megfogalmazott határozat alapján 1945. január 1-jétől létrejött *Nagy-Miskolc*. Az alábbi táblázat (29. táblázat) összefoglalja a városhoz csatolt települések nevét, a csatolás időpontját és az utolsó ismert települési lélekszámot.

29. táblázat

Miskolchoz csatolt települések az utolsó ismert önálló települési lélekszámmal

Település neve	Miskolchoz csatolás időpontja (év)	Önálló települési lélekszám (fő)
Diósgyőr (Perecessel)	1945	26 530
Hejőcsaba	1945	5 036
Görömböly (Görömbölytapolcával)	1950	2 845
Hámor (Lillafüred, Ómassa, Újmassa)	1950	1 030
Szirma	1950	1 899

Forrás: KSH Helynévnyvtára: <http://www.ksh.hu/apps/hntr.main> és Népszámlálási Digitális Adattár: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/

A 20. századi Miskolc határának végleges kialakulása (236,6 km²) 1982-ben Bükk-szentlászló csatlakozásával fejeződött be. A lakosság lélekszáma ekkoriban több mint 210 ezer, a napi bejáróké 32 ezer volt, tehát a város *nappali népessége* megközelítette a negyedmilliót, amellyel tartotta második helyét hazánk települési listáján. 1950-ben

a városban létrejött a négy kerület az alábbiak szerint: a történelmi Miskolc lett az első, Új-Diósgyőr a vasgyári kolóniával és Percessel a második, a történelmi Diósgyőr, Hámor, Csanyik-völgy, Lillafüred és Ómassa a harmadik és a város keleti és déli területei, Szirma, Hejőcsaba, Görömböly, Tapolca lett a város negyedik kerülete.

A második világháborúban a város jelentős veszteségeket szenvedett. Elvesztette több mint 10 ezer fős zsidó közösségének közel négyötödét, ami jelentősen hozzájárult a város karakterének megváltozásához, a *kereskedő, polgári jelleg* szinte teljes eltűnéséhez 1945 után.

11.2.5. Az államszocializmus időszaka: a virágzó iparváros és az összeomlás

A helyreállítás szakaszával párhuzamosan, bár a városban még alig alakultak ki a polgári fejlődés keretei, máris elkezdődött a szocializmus építése. Ez magával hozta a teljes közigazgatási rendszer megváltoztatását és a központi irányítású tervezésközpontú szerveződésre való áttérést. Az 1950-es években a valamivel több mint 100 ezres létszámú település hat év alatt több mint 70 ezer fővel bővült.⁷⁰

A város az 1950-es évek gyors iparfejlesztési intézkedései révén (például Hejőcsabai Cement- és Mészművek létrehozása, a Lenin Kohászati Művek [LKM] folyamatos korszerűsítése, a Diósgyőri Gépgyár [DIGÉP] leválasztása [1953] és fejlesztése, a Miskolci Hűtőipari Vállalat alapítása, a Borsod Megyei Tejipari Vállalat [1951] alapítása) történelmében immáron sokadszor ismét a lakossági bevándorlás egyik meghatározó célpontjává vált, a „bevándorlók” száma és aránya a lakosságon belül egyre emelkedett. A korábbi kereskedő-polgárváros fokozatosan *ipari-munkásvárossá* alakult. Miskolc elvesztette polgári hagyományait, a kistelepülésekről bevándorlók pedig nem, vagy csak nehezen tudtak alkalmazkodni a nagyvárosi életkörülményekhez.⁷¹ Ez nagyon sokáig meghatározta nemcsak a város szellemiségét, hanem arculatát, kultúráját is. A korábban oly erős *miskolciság* hosszú távra háttérbe szorult. A gyors átalakulás a szocializmus idején vonzó volt a beköltöző munkásság számára, ám hosszabb távon évtizedekig kedvezőtlenül hatott a város megítélésére; a nagy kulturális örökséggel rendelkező település a közgondolkodásban ipari központtá vált a maga összes kedvezőtlen jelzőjével együtt (piszkos, rossz levegőjű, kulturálatlan iparváros). A gyors ütemben zajló *lakótelep-építések* (kezdetben hagyományos technológiával téglából, majd az 1960-as évektől panelből) áldozatául esett például Miskolc hegye, az Avas is, ahol az ország egyik legnagyobb panellakótelepe, az úgynevezett Avas-Dél lakótelep épült meg.

Mindemellett a gyors gazdasági fejlődés megkövetelte a városban az *oktatási intézményrendszer* megváltoztatását is annak érdekében, hogy a dinamikusan növekedő ipar számára megfelelő munkaerőt képezzen. Országos hírű volt a miskolci gyermekvédelem megszervezése is. Persze ebben az időszakban az értelmiség legnagyobb csoportját Miskolcon is elsősorban az állami és közigazgatási intézményekben dolgozók jelentették.

⁷⁰ „A közigazgatásilag Miskolchoz csatolt Diósgyőr, Hámor, Hejőcsaba, Görömböly és Szirma községekkel a város lélekszáma annyira megnövekedett, hogy hazánk második városává lett, és az utolsó tíz év alatt annyit fejlődött, mint azelőtt 100 év alatt sem.” (BÁNHEGYI 1956)

⁷¹ Hasonló folyamatokat ír le más, a szerző által „csinált városok”-nak nevezett települések kapcsán SZIRMAI (1988, 2013) is könyvében.

Jelentős mértékben javult a város egészségügyi és szociális ellátórendszere is. A városi gyereklétszámnak megfelelően folyamatosan bővült a város iskolahálózata. Az 1950-es évek elején megvalósult Miskolc régi álma a *Nehézipari Műszaki Egyetem* megépülésével, ahol a térség számára képeztek kohó-, gépész- és bányamérnököket. Az 1950-es évektől az 1980-as évek közepéig Miskolcot a virágzó iparvárosi korszak jellemezte, a diósgyőri két nagyüzemben (Diósgyőri Gépgyár és Lenin Kohászati Művek) *minden nap 18 ezer dolgozónak* fűjt a gyár, jelezve a műszakváltást. Az 1980-as évek második felétől azonban már sokan érezték a megrendelések csökkenéséből, hogy hamarosan bekövetkezik az, ami csak a háború előtt fordult elő: hogy újra munka nélkül maradhatnak emberek.

Miskolc 1981-ben készült *felülvizsgálati tervkonceptiója* azért volt kiemelkedő jelentőségű, mert megfogalmazta és érzékeltette a problémákat, amelyek az évtized végére az összeomláshoz vezettek (DOBROSSY 2002):

- a város *instabil* népessége (nagy népességet felszívó, de kis megtartó ereje);
- a népesség kicserélődése és cserearányromlása (a kvalifikált munkaerő elvesztése és bevándorlóként főként a 8. osztálynál alacsonyabb végzettségűek érkezése);
- a fenti tendenciák öngerjesztő jellege, amelyet tovább súlyosbított a gazdaság merev, egyoldalú és alacsony hatékonyságú jellege, ami miatt nem tudta megtartani a képzett munkaerőt, és ez további hatékonyságcsökkenéshez vezetett.

Ekkorra a világ gazdasági szabályzóinak változása, egy-egy ágazat mély és hosszú ideig tartó válsága, a piac megváltozása rendkívüli helyzetet teremtett az egyoldalúan fejlesztett miskolci nagyipar számára. Olyan erózió indult meg, amely végül tömeges munkanélküliséget és a reménytelenségből kilépni akaró, az ország más településein munkát kereső miskolciak elvándorlását eredményezte. Miskolc az ország ipari válságterületeinek egyikévé vált. Ennek a máig fájdalmas emlékeket ébresztő korszaknak – azon belül kiemelten a *diósgyőri kohászat* összeomlásának – a részletesebb leírása és elemzése megtalálható a közelmúltban keletkezett néhány tanulmányban (például LÓRÁNT 2017; DRÓTOS–LÓRÁNT 2016) és a jelen cikk alapját képező elemzésben.

11.3. A fejlődést alakító tényezők 1990-től

11.3.1. Miskolc, a határon átívelő hatókörű csomópont

A következő jelentős változást Miskolc geopolitikai (30. ábra) helyzetében és jogállásában a rendszerváltás időszaka és az azt követő évek hozták. Az *M3-as és M30-as autópálya* a város és a megye elérhetőségét javította (a Miskolcot bekötő szakaszokat 2002–2004 között adták át), és a gazdaságra is kedvező hatást gyakorolt. Miskolc nemcsak a fővároshoz képest helyezkedik el másfél órányi közelségben, hanem a városból két régióközpont (Debrecen és Kassa) és két megyeszékhely (Eger és Nyíregyháza) is elérhető 100 km-en belül. Az M30-as autópálya új, közel 57 km-es szakaszának kivitelezése (2019–2021) megteremti Miskolc és Kassa között a gyorsforgalmi közúti kapcsolatot is.



30. ábra

Miskolc geopolitikai helyzete

Forrás: Miskolc Integrált Településfejlesztési Stratégia – Mellékletek 2013, 4. sz. melléklet

„Összességében nem túlzás egy 300-350 ezres agglomerációról, funkcionális várostérségről beszélni, amelyen belül a gazdaság, a szakképzés, a szolgáltatások, a K+F+I vonatkozásában sokrétűek (lehetnek) a (kölsönös) kapcsolatok, és amelyben Miskolc jelentős »HUB« (csomóponti, szervező) szerepet tölt be.” (*Miskolc fenntartható mobilitási tervének [SUMP] felülvizsgálata 2016*) A város népessége csökkenő tendenciájú, ami egyrészt a jelentős mértékű szuburbanizációnak, másrészt az elvándorlásnak tudható be. Miskolc és térsége 20. századi fejlődésében a megyeszékhelyi (közigazgatási, kereskedelmi, egészségügyi, középfokú oktatási stb.) ellátó funkciók voltak meghatározó jelentőségűek az iparfejlesztés mellett.

11.3.2. Az első fecskék és a meghatározó gazdasági szereplők

A rendszerváltástól kezdve – bár az ország nyugati feléhez képest megkésve! – több nemzetközi cég is Miskolcot választotta termelése és fejlesztési helyszínéül. A nemzetközi vállalatok mellett vannak hagyományos, magyar tulajdonú – meghatározó mértékben kis- és közepes méretű – helyi vállalkozások is. A város gazdasága ágazati szempontból diverznek mondható, elsősorban első- és másodsztű beszállító (Tier-1 és Tier-2) vállalatok működése jellemzi. Az egyik legelső fecske, a járműipari beszállító (műszerfalelemeket és újabban autóelektronikai eszközöket is gyártó) Shinwa 1998-ban települt a városba, a kéziszerszámokat gyártó Robert Bosch leányvállalata (Robert Bosch Power Tool Kft.) 2001-ben, a járműipari beszállító leányvállalata (Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.) 2003-ban. A két vállalatnál napjainkban több mint száz fejlesztőmérnök is dolgozik,

a teljes foglalkoztatotti létszámuk meghaladja az 5000 főt, a cégek folyamatos beruházási tevékenységet folytatnak, az Ipar 4.0 folyamatok terén kiemelkedő a teljesítményük, saját vállalati tanműhellyel rendelkeznek, a duális szakképzésben és felsőoktatásban is aktív szerepet vállalnak.⁷²

Az SEG Automotive 2018. január 1-jétől önálló vállalatként működik (Magyarországon Starters E-Components Generators Automotive Hungary Kft. [S.E.G.A.] néven), tulajdonosai a Zhengzhou Coal Mining Machinery Group Co. és egy befektető cég. A vállalat a Robert Bosch cégcsoport *indítómotor- és generátor-üzletágának globális szintű felvásárlásával* jött létre. A miskolci telephely indítómotorok és generátorok gyártásával foglalkozik, és saját fejlesztési központtal is rendelkezik.⁷³

A helyi cégek közül említendő a Kőfeldolgozó Kft., a MINE-SCREEN Kft., a Mirelite Mírza Zrt., valamint a Fux Zrt., amelyek szintén jelentős fejlesztéseket valósítottak meg a városban az elmúlt években. A Star-Plus Műanyagipari Kft. 2012-ben adta át új miskolci telephelyét, európai uniós támogatás társfinanszírozásával. A Technopolis (Pólus) Program egyik zászlóshajóprojektjeként megépült Mechaparkban jelenleg működő vállalkozások a WET WIPE Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., a Gustav Wolf Miskolci Drótgár Kft., a SeM-KER Kereskedelmi Kft., az Aventis Consult Üzleti Tanácsadó Kft., a VIZI & CO. Építőipari és Kereskedelmi Kft. és a Toolstyle Kft.

2014-ben települt Miskolcra, a Miskolc Déli Ipari Parkba a Takata (jelenleg már Joyson Safety Systems), amely zöldmezős beruházással tíz hónap alatt építette fel 60 ezer négyzetméteres, teljesen geotermikus energiával fűtött gyáregységét. Szomszédságában a magyar tulajdonú Spinto Hungária Kft. 5,9 milliárd forintos zöldmezős beruházást valósított meg, és 2018-ban megkezdte a termelést. A legújabb betelepülő a japán akkumulátorgyártó GS Yuasa.

A szolgáltató (azon belül telekommunikációs) szektor egyik óriása, a *Vodafone Magyarország Zrt.* 2009-ben döntött a miskolci regionális *ügyfélszolgálati központ létesítése* mellett. A cég első ütemben 300 munkahelyet teremtett, majd újabb 240 főt alkalmazott a második ütemű fejlesztésben, eddig összesen mintegy 1 milliárd forintos beruházást valósítva meg a városban.⁷⁴ Szintén a telekommunikációs szektorban működik a Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zrt., az egykori honvédségi bázison alakította ki a városban informatikai központját. A közel 3 milliárd forint értékű beruházás eredményeként több mint 400 munkahely jött létre Miskolcon. Az energetikai szektorban kiemelendő a PannErgy Geotermikus Erőművek Zártkörűen Működő Részvénytársaság. A foglalkoztatottak létszáma (2016) alapján a 30. táblázatban foglaltuk össze a legnagyobb miskolci székhelyű szervezeteket.

⁷² Fentiekben túlmenően két kutatás-fejlesztési és innovációs zászlóshajóprojektben is konzorciumban vesznek részt többek között a Miskolci Egyetemmel és a Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú NKft.-vel, és nemzetközi óvodát és iskolát üzemeltetnek az önkormányzattal közösen a városban.

⁷³ A vállalat nemcsak önindítók és generátorok, hanem a BRM, azaz *boost recuperation machine* (energia-visszatápláló rendszer) fejlesztésével is foglalkozik, amely könnyen integrálható hibrid megoldásokat kínál benzin- és dízelmotorok számára.

⁷⁴ Miskolc városa az ország egyik első településeként alkotta meg és fogadta el helyi befektetésösztönzési és vállalkozásfejlesztési rendeletét. A rendelet keretében a Vodafone is kapott beruházási projektjéhez úgynevezett átmeneti támogatást a várostól, ami jelentősen hozzájárult vállalat fejlesztéseinek megvalósulásához.

30. táblázat

A legnagyobb foglalkoztató szervezetek Miskolcon (2016, fő)

Név	Tevékenység	Létszám
Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zártkörűen működő Részvénytársaság	M.n.s. egyéb szárazföldi személyszállítás	3 312
Robert Bosch Power Tool Elektromos Szerszámgyártó Korlátolt Felelősségű Társaság	Gépi meghajtású hordozható kézi szerszám-gép gyártása	2 493
Robert Bosch Energy and Body Systems Gépjárműelektromossági Alkatrészgyártó és -forgalmazó Korlátolt Felelősségű Társaság	Járművillamossági, -elektronikai készülékek gyártása	2 317
Starters E-Components Generators Automotive Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	Járművillamossági, -elektronikai készülékek gyártása	1 848
UNIO COOP Szövetkezeti Kereskedelmi Zártkörűen Működő Részvénytársaság	Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem	1 755
Takata Safety Systems Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	1 591
Miskolci Egyetem	Felsőfokú oktatás	1 224
MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság	Városi, elővárosi szárazföldi személyszállítás	788
Shinwa Magyarország Precíziós Korlátolt Felelősségű Társaság	Híradástechnikai berendezés gyártása	715
Miskolci Törvényszék	Igazságügy, bíróság	702
ÉMÁSZ Hálózati Korlátolt Felelősségű Társaság	Villamosenergia-elosztás	633
Miskolci Egyesített Szociális, Egészségügyi és Gyermekjóléti Intézmény	M.n.s. egyéb szociális ellátás bentlakás nélkül	587
Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Gyermekvédelmi Központ és Területi Gyermekvédelmi Szakszolgálat	Egyéb bentlakásos ellátás	507
BPI Group Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	Járművillamossági, -elektronikai készülékek gyártása	482
Technical Services Hungaria Járműjavító Korlátolt Felelősségű Társaság	Vasúti, kötöttpályás jármű gyártása	464

Forrás: a projekt keretében igényelt adatgyűjtés alapján a szerző saját szerkesztése 2018

Az előzőekben említett vállalatok együttesen *meghatározó hatást* gyakorolnak a város gazdaságára, de önmagában egyik sem rendelkezik ilyen hatással, ellentétben más hazai nagyvárosok és a meghatározó ipari vállalat példájával. Miskolcra településük okaként (fő telepítési tényezők) vannak közös elemek, például az ipari múlt, hagyományok, oktatási háttér, kultúra és szakképzett munkaerő, jó megközelíthetőség; de vannak eltérések is, mint például a Vodafone esetében az idegen nyelveket jól beszélő és jól képzett fiatalok és az új, zöldmezős, A kategóriás infrastruktúra (Macropolis) jelenléte, a Sanofi esetében a hazai összehasonlításban kiemelkedő levegőtisztaság (Csanyik-völgy), ami például a végsterilizált ampullák gyártási technológiájánál kiemelkedő fontosságú; a Bosch-csoport újraberuházásai és a S.E.G.A. esetében pedig az egyre több területre kiterjedő és egyre mélyebb fokú helyi beágyazottság (például duális képzés közép- és felsőfokon, nemzetközi óvoda, iskola, Bosch-tanszék, közös kutatás-fejlesztési és innovációs együttműködések, klaszteresedés, lakhatás- és bejárás-támogatási együttműködés, a *soft* tényezők, a helyi közeg befogadókészsége (JÓZSA 2019).

Miskolc gazdaságának elemzésekor fontos kiemelni a *turizmust* is, amelynek jelentősége egyre növekszik a városban. Ez mind abszolút, mind relatív vonatkozásban, a többi megyei jogú városhoz történő összehasonlításban is jól nyomon követhető. A vendégejszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken a 2010–2017 közötti években megkétszereződött (200 ezerről 400 ezerre emelkedett), amely adattal Miskolc város Eger, Győr és Szeged után a negyedik helyen áll a megyei jogú városok körében. Ennek alapját – egyben motorját – az elmúlt időszak jelentős önkormányzati és magán idegenforgalmi fejlesztései (például Lillafüred, Tapolca, diósgyőri vár, történelmi belváros) képezték. Ezzel párhuzamosan, de még nagyobb arányban emelkedett a kereskedelmi szálláshelyek bruttó árbevétele is a városban (a KSH Tájékoztatói Adatbázis adatai alapján).

11.3.3. Ipari parkok, ipari és üzleti infrastruktúra

Az ipari parkok, iparterületek a helyi gazdaságfejlesztés fő intézményi eszközei. Ezért minden település esetében kiemelt fontosságú, hogy új iparterületekre, valamint a meglévő gazdasági szereplők bővülésére milyen – lehetőség szerint zöldmezős – területeket tud a beruházók rendelkezésére bocsátani. Miskolc esetében ennek még nagyobb jelentősége volt az elmúlt évtizedekben két okból kifolyólag. Egyrészt, mert a városban nagy kiterjedésű *barnamezős terület* áll(t) rendelkezésre a korábbi kohászati romjain (közel 200 hektár, amiből 45 hektár a DIGÉP-telephely). Másrészt, mert a város egészen 2008-ig *zöldmezős ipari parkok és iparterületek gyűrűjében feküdt* (például Alsózsolca, Felsőzsolca, Szikszó, Sajóbáony), amelyek (f)elszívták a lehetséges befektetőket, saját zöldmezős iparterület hiányában.⁷⁵ A város ekkor még – talán a magyarországi nagyvárosok közül egyedülként – nem rendelkezett ipari parkkal. Saját, új beruházások számára vonzó, zöldmezős ipari parkja, a Pólus Program (Miskolc Technopolisz) keretében létesített *Mechatronikai Ipari Park* zászlóshajóprojekt megvalósulásáig nem volt. A barnamezős iparterületek funkcióváltását a mai napig megnehezíti, hogy azok igen szennyezettek, sűrűn beépítettek, utakkal feltáratlanok (*város a városban*). Az önkormányzatnak nincs tulajdonjoga a területen, a termelést folytató kohászati cégek – az óriási állami támogatások ellenére – rövid időn belül sorra csődbe jutottak, és nincsenek pénzügyi eszközeik még a részleges rehabilitációra sem. A DIGÉP-telephely hasznosítására ipari parkot hoztak létre, azonban ez csak az ingatlanok használatát segítette elő, rehabilitáció nem történt. A városban jelenleg *három önkormányzati tulajdonú ipari park és egy iparterület* működik, amelyek az alábbiak: a város északi részén található Miskolci Ipari Park (MIP), ennek részeként a Mechatronikai Ipari Park (Mechapark); a Miskolc Déli Ipari Park (MIDIP) és az új, 1000 hektáros iparterület (a *Modern Városok Program* részeként), az úgynevezett Miskolc Keleti Iparterület. Ezek mellett működik a településen egy *magántulajdonban lévő ipari park* is, az Európa Center Miskolc Üzleti és Logisztikai Park. Ez az ipari park az egykori kohászati salakhalna (meddőhányó) revitalizációjával 20 hektáron, iparvágánnyal is rendelkező területen

⁷⁵ Jellemző tény, hogy a Bosch-beruházás érdekében a városnak 10 ha-os területet kellett megvásárolnia (JÓZSA 2014).

jött létre. Jelenleg a város a Mechaparkkal és Szirmabesenyővel határos, korábbi sportcélú repülőtér területét tervezi új iparterületként kialakítani.⁷⁶

11.3.4. Üzleti hálózatok, klaszterek

Miskolcon – és a régióban – két meghatározó, *akkreditált klaszter* működik, az egyik a járműipar, a másik az informatika területén. Az Észak-magyarországi Autóipari Klaszter (NOHAC) 2006 végén alakult három vezető beszállító, a BAZ Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, valamint a Miskolci Egyetem Innovációmenedzsment Kooperációs Kutatási Központ részvételével. Az alapítást követően számos további cég csatlakozott a NOHAC-hoz, amely napjainkra 77 tagot számlál. A tagok többsége fém- és műanyag-megmunkáló vállalkozás, de találunk köztük tervezőirodákat, tanúsítással és egyéb szolgáltatásokkal foglalkozó vállalkozásokat is. A NOHAC 2014 óta rendelkezik az Akkreditált Klaszter címmel. A klaszternek mindkét miskolci Robert Bosch-gyár tagja, elnöki tisztét jelenleg a kéziszerszámgyár ügyvezető igazgatója tölti be. Az Észak-magyarországi Informatikai Klaszter (Infoklaszter) 2007-ben alakult, öt vállalat írta alá az alapító okiratot, mára már 41 vállalkozás a tagja. Tevékenysége visszaigazolásként 2010-ben elnyerte a Pólus Program Akkreditált Innovációs Klaszter címét. A klasztertagok K+F+I-tevékenységet is végeznek (az egyik fent említett GINOP VKE projekt konzorciumvezető vállalata is a klaszter tagja). Ezenfelül a harmadik jelentős szektort, a turizmust és a kultúrát testesíti meg a Miskolci Kulturális Klaszter (kultMIX), amelyhez 14 attrakció tartozik, valamint a Miskolci Gasztró Klaszter, amely az egyik legújabb és legüdébb színfolt.

11.3.5. Innovatív erők és energiák

A város mindig is híres volt zenei képzéséről, kóruskultúrájáról. Miskolc híres *szimfonikus zenekarának* (1963) az egykori Béke Mozi felújított, kibővített épülete, a Művészetek Háza ad otthont 2006-tól. Az 1980-as években a város már országos jelentőségű kulturális eseményeknek, fesztiváloknak adott otthont, ekkor született a Kaláka folkfesztivál is. Miskolcon kezdte meg adását az első vidéki televízió, működött körzeti rádió és a megyei mellett egy városi napilap is. Az „A kultúra várost épít” szlogent a város a 2000-es évektől komolyan vette, és több *nemzetközi hírű fesztivál* is indult hagyományteremtő jelleggel, mint például a Bartók+ Nemzetközi Operafesztivál, a nyári dixieland-fesztivál vagy a kocsonyafesztivál, a Miskolci Grafikai Triennále. A *Miskolc legyen Európa Kulturális Fővárosa 2010-ben* pályázat szintén jelentős felhajtóerőt jelentett (a második helyezést – Pécs után – ellenére). 2013. április 28-án, a tánc világnapjához kapcsolódóan megalakult a Miskolci Balett, amely a színház keretein belül működik.

Az 1949-ben alapított Nehézipari Műszaki Egyetem 1990-től működik *Miskolci Egyetem* néven, és a 2000/2001-es tanévben megvalósított szervezeti integráció tette valós universitásszá. A korábban hagyományosan az iparhoz kapcsolódó és jogászképzéséről ismert intézmény

⁷⁶ Miskolc város és a Borsod Megyei Repülőklub között létrejött szerződés 2019 áprilisában lejárt. A repülőtér területének nagy részét bevonják a Mechatronikai Ipari Parkba, és a repülőteret áttelepítik más, az önkormányzat által díjmentesen biztosított területre (Miskolc MJV Közgyűlése, 2018).

új karokkal bővült, amelyek sokszínűvé tették az intézmény profilját. Ezek közé tartoznak a bölcsész-, tanító-, zenész- és egyéb, humán jellegű képzések, valamint a közgazdászképzés is. A Miskolci Egyetem meghatározó szerepet tölt be mind Miskolc, mind pedig Borsod-Abaúj-Zemplén megye életében.⁷⁷ Nemzetközi (el)ismertségének egyik bizonyítéka a közel-múltban a genfi székhelyű Európai Nukleáris Kutatási Szervezettel (CERN) aláírt, 2038-ig szóló együttműködési megállapodás.⁷⁸ A Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú NKft. Mérnöki Divíziója és Intelligens Rendszerek Divíziója is Miskolcon működik. Itt említendő még jó példaként a *spin-off* vállalként alakult, alumíniumhabot fejlesztő és gyártó Aluivent Kft., vagy az űriparban tevékenykedő, nemzetközi (el)ismertségnek örvendő, a NASA-nak, az Európai Űrügynökségnek és az Airbusnak is beszállító Admatis Kft. Az informatikai szektor sikertörténete a miskolci alapítású, főként kereskedelmi banki megoldásokat szállító IND Group, amelyet az amerikai Misys nagyvállalat 2014-ben 18 milliárd forintért vásárolt meg.

11.3.6. Kutatás-fejlesztési és innovációs célú együttműködések

A Miskolci Egyetem számos K+F+I-projektet valósít meg vállalati partnerekkel együttműködésben, amelyek közül zászlóshajó a *Korszerű anyagok és intelligens technológiák FIEK létrehozása a Miskolci Egyetemen* című FIEK- (Felsőoktatási és Ipari Együttműködési Központ) projekt.⁷⁹ A K+F+I-folyamatok eredményei közvetlenül beépülnek a különböző szintű képzésekbe (BSc, MSc, PhD, továbbképzés), növelve ezzel az egyes szervezeti egységek (például Vegyipari Technológiai [Wanhua–BorsodChem] Intézeti Kihelyezett Tanszék, Robert Bosch Mechatronikai Intézeti Tanszék) szerepvállalását. Fentiek mellett fontos megemlíteni a vállalati koordinációjú közös kutatás-fejlesztési és innovációs projekteket (GINOP-2.2.1). Ilyen típusú projektekből 2015–2018 között 5 darab kapott pozitív támogatási döntést és indult meg Miskolc városban, összesen több mint 4,5 milliárd forint támogatás igénybevételével.⁸⁰

11.3.7. Befogadó és támogató helyi környezet

Miskolcon mindig jól érezték magukat a kereskedők, kis- és nagyiparosok, kézművesek, a gazdasági szereplők. A rendszerváltást követően azonban az egyoldalú gazdaság, azon belül is kiemelten a nehézipar összeomlásából történő kilábalás több mint egy évtizedet követelt. Még a 2000-es években is jelentős vitákat kavart az önkormányzati képviselők, a város

⁷⁷ Bár Miskolc szerepe a megyében, illetve a régióban folyó K+F-tevékenységben meghatározó, az országban aránya viszonylag alacsony. Itt szükséges megjegyezni Budapest meghatározó súlyát minden vidéki nagyvárossal és azok együttes teljesítményével történő összehasonlításban is.

⁷⁸ Az együttműködés a következő generációs hadronütköztető szupravezető alpanyagokból álló alkatrészeinek fejlesztésére és tesztelésére szól.

⁷⁹ A konzorcium tagjai a Miskolci Egyetem (ME) vezetésével a BorsodChem Zrt. (BC), a Robert Bosch Energy and Body Systems Gépjárműelektromossági Alkatrészgyártó és -forgalmazó Kft. (Bosch), a Starters E-Components Generators Automotive Hungary Kft. (S.E.G.A. Hungary) és az ÉMI Építésügyi Minőségellenőrző Innovációs Nonprofit Kft. (ÉMI).

⁸⁰ Ezek közül kettő az elektromobilitáshoz kapcsolódik (amelyek közül az egyiknek a Robert Bosch Energy and Body Systems Kft. a konzorciumvezetője), egy az egészségügyhöz, egy a szolgáltatási (távközlési, call center) szektorhoz, egy pedig a banki informatikához.

vezetése körében a kérdés, hogy Miskolcnak szüksége van-e zöldmezős iparterületre, ipari parkra. A jellemző vélekedés szerint a barnamezős iparterületek rehabilitációjára volt szükség, azok voltak a nemzeti szinten szervezett és működtetett befektetésösztönzési tevékenység fő, a város által felkínált célterületei. Ezért a város számára a 2007-ben indult *Technopolisz (Pólus) Program* – kiemelten a zöldmezős Mechatronikai Ipari Park kialakítása – meghatározó jelentőségű volt. Nemcsak a helyi szereplők gondolkodásmódjának megváltoztatása, a többi (konkurens?) nagyvárossal való benchmark-tevékenység megkezdése, a nemzetközi jó gyakorlatok megismerése, a nemzeti szinttel és a szakpolitikával való szorosabb kapcsolatok (újra) kiépülése, de a helyi partnerség, közösségtudat megerősödése, újjáépülésének szükségessége miatt is.

A helyi gazdaságfejlesztési tevékenység az önkormányzat részéről a *Miskolc Holding Zrt.* létrehozásával párhuzamosan kezdődött meg 2007-től.⁸¹ A Miskolc Holding létrehozásakor a város előzetesen felmérte és megvizsgálta a hazai és nemzetközi jó gyakorlatokat, és azok alapján alakította ki a leghatékonyabbnak ítélt szervezetet. A helyi gazdaságfejlesztés és a keretét képező irodai szervezet innováció volt, hiszen a hasonló hazai szervezetek esetében az nem volt a holdingszervezet része.

A *stratégiaalkotást* (Technopolisz-stratégia), ezen belül is elsősorban a projektek kidolgozását a helyi szereplők érdeklődése és aktív együttműködése kísérte. A Technopolisz-stratégia egyik legfontosabb fejezetét az úgynevezett *projektmátrix* képezte, amelyet az előkészített projektötletekkel rendelkező leendő projektgazdák és a szakemberek állítottak össze. A meghatározott fő célok a befektetői igényekre szabott stratégiai infrastruktúra (i), a hatékony, koordinált önkormányzati szervezet és a kapcsolódó üzletbarát környezet (ii), az együttműködő helyi partnerség (iii) és a nemzetközi láthatóság megteremtése (iv) voltak (JÓZSA–NAGY 2013).

Második lépésként megalakult a *Gazdaságfejlesztési Iroda* (GFI), az első évben (2007) minimális létszámmal, amely azonban az ezt követő évek során folyamatosan emelkedett. A GFI munkaterve négy fő intézkedést (és azokon belül konkrét tevékenységeket és beavatkozásokat) tartalmazott a nemzetközi szakirodalommal összhangban, de azt a helyi viszonyokra adaptálva. Harmadik lépésként megkezdődött az *intézkedések* megvalósítása, amelyek az alábbiak voltak:

- *hard* infrastruktúra fejlesztése (Mechatronikai Ipari Park [2007]; közvetlen közúti, autópálya-kapcsolat [bekötőút], Miskolc Déli Ipari Park címpályázat);
- *soft* infrastruktúra fejlesztése [egyablakos ügyintézés, befektetésszervezési tevékenység, zászlóshajóprojektek megvalósításának megkezdése, közműszolgáltatások kapcsán bürokráciacsökkentés; helyi szintű rendeleti háttér megteremtése:⁸² Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának 32/2008. (XI. 26.) számú rendeletének életbe lépése Miskolc vállalkozásfejlesztési és befektetésösztönzési programjáról];

⁸¹ Miskolc MJV Közgyűlése 2005. november 17-én döntött arról, hogy az önkormányzati tulajdonú gazdasági társaságok hatékonyabb működtetése 2007. január 1-jétől a vállalatcsoport *holding típusú* irányításával valósuljon meg. Ezt követően 2006. július 6-án a Közgyűlés V-141/95.718/2006. sz. határozatával döntött a Miskolc Holding Önkormányzati Vagyonkezelő Zártkörűen működő Részvénytársaság létrehozásáról. A Miskolc Holding Zrt. három fő tevékenységet végez: a városfejlesztés, a gazdaságfejlesztés és saját tagvállalatainak a fejlesztése.

⁸² Ennek szükségességét és lehetőségét megerősítette az Európai Bizottság gazdasági válság miatt életre hívott, úgynevezett átmeneti (ideiglenes) támogatásokra vonatkozó 800/2008/EK általános csoportmentességi rendelete.

- helyi partnerség építése (partnerségkoordináció, helyi generátorszerep vállalása, Technopolisz Koordinációs Testület, évenkénti konferenciák és befektetői kerekasztalok szervezése, információs napok, benchmarking tevékenységek, beszállítói és más jellegű adatbázis-fejlesztések);
- nemzetközi láthatóság elérése (arculatváltás, újrapozicionálás, nemzetközi megmértetések, például Financial Times fDi-helyezés [2008], Európai Vállalkozási Díj [2009]; ernyőmárka, többnyelvű promóciós anyagok, közös megjelenések nagyvállalatokkal).

A helyi gazdaságfejlesztéssel párhuzamosan a városfejlesztésben is jelentős lépések történtek. A *Vendégységben Miskolcon városmarketing-program* folytatásaként született meg egy miskolci legenda újjáélesztésével 2001-ben a Miskolci Kocsonyafesztivál, amely rövidesen az ország tíz legnépszerűbb fesztiváljának egyike lett. Miskolc a magyar városok között elsőként ismerte fel a kulturális gazdaság szerepét, amely 2003-tól a várospolitikai meghatározó szegmensévé vált. Az integrált városfejlesztési stratégia részeként megkezdődött a történelmi Avas, a belváros és az egyéb idegenforgalmi célterületek infrastrukturális fejlesztésének egész sora.⁸³

A 2000-es évek második felétől kezdődően a helyi támogató környezet kiépítésének sikerességét jól jelzik az ipartelepítési befektetési és újrabefektetési döntések is, mint például a Robert Bosch új üzemcsarnokának építéséről szóló döntés (2008), a Vodafone letelepedése (2009), a Patec miskolci letelepedése (2009), a Mechapark első betelepülőinek megjelenése. Mindez a globális gazdasági és pénzügyi válság kellős közepén történt, amikor beruházásintézkedések időszerűségeit át a hazai gazdaság is. A 2010-es évektől egészen napjainkig tovább folytatódtak az ipartelepítési és újraberuházási döntések a városban, ahogy ezt korábban bemutattuk. Napjaink történéseihez érve fontos kiemelni a legfrissebb, 2018. év végén és 2019. januárban bejelentett újraberuházási döntéseket, amelyek a miskolci Robert Bosch-cégek (mind a kéziszerszámokat gyártó, mind pedig a járműipari beszállító vállalat) technológiaintézkedés és magas hozzáadott értékű újraberuházásai; végezetül pedig a *Lufthansa Technik* Miskolcra telepítendő szervizközpontját, amely várhatóan 2022-ben nyitja meg a kapuit.

11.3.8. Városformáló energiák, az átalakulás mozgatóerői

A múlt század nyolcvanas éveinek végén a város az elfeledett értékei felé fordult. Akkor kezdődött el a történelmi belváros rekonstrukciója, a kulturális intézmények felújítása. Az 1990-es évek eleje már új fejezetet a városépítés, városfejlesztés történetében, ám ezekben az években az önkormányzatiság rengeteg bizonytalanságot is hozott; a korábbi társadalomirányítás szétesését sűrűn változó jogi-szabályozási háttér és az egyre apadó kormányzati források jelensége kísérte.⁸⁴

⁸³ „Vannak városok, melyek értékeivel mostohán bánt az idő. Ezek közé tartozik Miskolc. [...] A századelőn még méreteit tekintve középvárosnak számító település rövid idő alatt az ország második városává fejlődött. Egy új Miskolc-kép alakult ki, melynek meghatározó jelzői, a magyar acélipar központja, a hazai Ruhr-vidék fellegvára, az acélváros voltak” (FEDOR–RÓZSA 2002, 2–5).

⁸⁴ Ez a tervezésben is bizonytalanságot szült; folyamatosan készültek a részletes rendezési tervek. Csak 1990–1995 között negyedszáz RRT-t (részletes rendezési tervet) dolgoztak ki, amely tendencia 1996–2001 között is folytatódott.

A rendszerváltozást követő évtized jobbára abban a reményben telt, hogy fel lehet támasztani a város hagyományos és a lakói számára biztos megélhetést jelentő nehéziparát. Ezt a helyi döntéshozók is erősítették, amivel késleltették annak felismerését, hogy a városnak új víziókra van szüksége. Lezárult történelmének egy szakasza, és most valami újnak kell elkezddőnie. Így aztán a rendszerváltozás utáni második évtized hozta meg annak felismerését, hogy újra kell pozicionálni a várost.

A 2000-es években az új városmarketing középpontjában már nem az ipar, hanem a város kiemelkedő kulturális öröksége, gyönyörű városrészei (Lillafüred, Tapolca, a történelmi Diósgyőr és a belváros), természeti adottságai, kihasználatlan lehetőségei álltak. Új szlogent talált magának a város, amely kifejezte a miskolci embereknek azt a régóta ismert tulajdonságát, hogy nagyon vendégszeretők. Így lett Miskolc a „Nyitott kapuk városa”. Az akkori beruházások már jelzik, hogy a város új fejlődési pályán képzei el jövőjét, amely a mechatronika, a járműipar, az informatika és a turizmus, mivel a kis- és középvállalkozások mellett kiemelkedő szerepet szán kivételes adottságainak és öröksége bemutatásának. A 2010-es évektől folytatódtek a beruházások, a város fejlesztése. Megszépült és újabb bővülés előtt áll a tapolcai strand. Miskolc elindult az *okosvárossá* válás útján, több nemzetközi együttműködésben is részt vesz. A megvalósult projektek közül a teljesség igénye nélkül a legjelentősebbek a Zöld Nyíl és a CNG-buszok beszerzése, a geotermikusenergia-projekt, a TIMI App, az utastájékoztató rendszer, a személyszállítás digitalizálása, a közterületi wifi és a LED-falak, két városi *open data platform* elérhetősége, a *Digitális közösség* program keretében 17 ezer laptop kiosztása a lakosság számára díjmentesen és a GIS-alapú térinformatikai fejlesztés. A közbiztonság is sokat javult. Gazdaságilag egyre erősebb a város, a helyi iparüzési adóból származó bevételek növekvő tendenciát mutatnak.

Amint a fentiekből is látható, a városban számos *városformáló energia* működik intézményi és egyéni szinteken egyaránt. A pozitív példák és tendenciák mellett azonban megállapítandó, hogy ezek összekapcsolódása, egymást erősítő, szinergikus hatása még csekély mértékű. A számos kisebb közösség, például a felsőoktatási intézmény közössége, egy-egy nagyvállalat közössége, a meghatározó művészeti, oktatási, közigazgatási és egyéb intézmények közösségei nem igazán kapcsolódnak össze helyi, települési szintű közösséggé, a *miskolci identitástudat* a többi hazai nagyvárossal való összehasonlításban gyengének mondható (meghatározó mértékben az előző fejezetekben ismertetett történelmi okok miatt). Jelenleg – és a rendszerváltás óta elmúlt évtizedekben – Miskolc átalakulását leginkább a betelepülő külföldi működőtőke és az előző bekezdésben említett intézmények vezetői és közösségei mozgatták, egymással párhuzamosan, egy-egy esetben ad hoc, projektalapon, de nem rendszerszerűen, rendszerszinten összekapcsolódva. A jelenleg elkülönült formában létező, *magas szellemi potenciálok összekapcsolódása, az együttműködések* intézményesülése, a rendszeres platformok kialakulása és a hatékonyabb érdekképviselet a kormányzat felé még a jövő feladata.

11.4. Trendek és irányok

A kezdetektől indulva elmondható, hogy különleges és egyedi a térségben kialakult úgynevezett *bükki műveltség*, amelynek képviselői már házakban laktak, és sajátos бүккi kerámiáikkal önálló kultúrát hoztak létre a Kr. e. 5. évezredben. A folyamatos innovációkra való nyitottság

és törekvés végigkíséri a város történetét, példaként említve az adózásban, a városfejlesztésben, a technológiák, tudományok terén alkalmazott újításokat. A város számos vonatkozásban *első vagy kiemelkedő volt* a vidéki nagyvárosok között történelme során. Mindezek mellett a településre évszázadokig jellemző volt a saját függetlenségéért vívott harc és a településen belüli, kerületi megosztottság.⁸⁵ Miskolc *törvényhatósági jogúvá válása* 1909-től nagy lendületet adott a városépítésnek, majd a város külső határa jelentősen megnövekedett a 20. század közepén (*Nagy-Miskolc* kialakulása). A folyamatos növekedés mellett nem hagyhatók figyelmen kívül azok a változások, amelyek a 20. század első felében jelentősen befolyásolták Észak-Magyarország népességének életét (a világháborúk, a századforduló, majd az 1930-as évek kivándorlási hullámai, a trianoni határmegállapítást követő lakossági migráció, a megyehatárok többszöri változtatása, a második világháború ideje alatti személyi veszteségek). Összefoglalva: a 20. század első fele Miskolc történelmében is *zaklatott időszak*, amelyben egyszerre vannak jelen a kiemelkedő teljesítmények és a nagy törekeket okozó változások.

A második világháborút követően, az államszocializmus időszakában az erőltetett iparosítás tovább erősítette Miskolc gazdaságának *egyoldalú, nehézipari jellegét*, és egyben – történelme során nem először – az országon belüli vándorlás egyik fő célterületévé tette. A város lakosság száma csúcspontját (több mint 210 ezer főt) 1985-ben érte el, azóta folyamatosan csökken. Jelenleg 159 ezer fő körül mozog Miskolc lakónépessége, és bár örvendetes lenne a csökkenő tendencia megtorpanása, sőt, visszafordulása, megemlíthető, hogy a város infrastrukturális háttere körülbelül ilyen számú népesség ellátásához optimális alap. A nehézipar összeomlásakor *több tízezer munkahely szűnt meg*, súlyos strukturális válságot okozva a városban. A múlt század nyolcvanas éveinek végén a város az elfeledett értékei felé fordult, majd az 1990-es években új fejezet kezdődött a városépítés, városfejlesztés történetében, bár ezt az önkormányzatiság kezdeti bizonytalanságai kísérték. A rendszerváltozást követő évtizedben a város lakói és vezetői még egyaránt a nehézipar felélesztésében reménykedtek, annak felismerése, hogy a várost újra kell pozicionálni, csak a 2000-es években történt meg. Azóta azonban a város megindult *egy fejlődési pályán*, amelynek középpontjában a *fenntartható, biztonságos, élhető, okos- és környezettudatos városkép áll*.

Azt, hogy mit hoz a jövő, nehéz megmondani, de gazdasági vonatkozásban napjainkra elmondható, hogy a város stabilizálódni látszik. Társadalmi vonatkozásban azonban még nagyon sok a teendő, főként a *miskolciság, a helyi identitás-tudat, a közösségépítés és az együttműködések intézményesülése terén*. A nemzetközi szintű befektetésekért, tehetségért, erőforrásokért, pozícióért, magas hozzáadott értékű tevékenységekért folytatott verseny csak fokozódni fog az elkövetkező években.

A tanulmányban ismertetett fejlődési pálya alapján a jövőben szükséges lenne visszatérni a gyökerekhez, a *befogadó városhoz*, a tehetséges kútforrás (vissza)vonzásához, a különböző okok miatt kialakult megosztottság, ellenségeskedés felszámolásához, a város érdekében történő összefogáshoz. Erre hazánkban számos jó példa van a vidéki (nagy)városok körében. Miskolc csak így lehet sikeres a jövőben, jelenleg a helyi társadalom és a Miskolcért tenni akarók közösséggé formálása, összefogása a város jövőjének és sikerének kulcsa, egyben záloga.

⁸⁵ Történelmi távlatban ez a harc pont Diósgyőr vonatkozásában említhető, míg a rendszerváltást követő időszak kapcsán Miskolctapolca elszakadási kísérletei juthatnak az eszünkbe.

12. Nyíregyháza

Filepné Nagy Éva

12.1. A múlt

A régészeti leletek alapján elmondható, hogy Nyíregyháza vidéke már a honfoglalás idejében lakott terület volt, a térségben a korai magyar állam harcosrétege telepedett le. A dokumentumok a települést 1209-ben említették először, ekkor még *Nyír* néven. 1236-ban már temploma is volt, innen kapta nevének második felét. A 15. század közepén körülbelül 400 lakosa lehetett. A török időkben az Erdélyi Fejedelemség része volt. Mivel a három országrész határvidékén rendszeresen harcok folytak, sokan elköltöztek.

A város népessége azt követően indult növekedésnek, hogy 1753-ban a település felének birtokosa, gróf Károlyi Ferenc jelentős kedvezményeket ígért az idetelepülőknek. A betelepülők többsége evangélikus tót volt (eredetileg őket nevezték tirpákoknak), akik kezdetben Károlyi Békés megyei, korábban már szintén szlovákokkal benépesített birtokairól érkeztek, majd a Felvidékről, illetve az ország más területeiről is folyamatosan áramlottak ide evangélikusok a Károlyi által ígért szabadság (az örökváltság lehetősége) és a szabad evangélikus vallásgyakorlás miatt. Az 1754. évi összeírás szerint a lakosság száma ekkorra 2485 főre emelkedett a két évvel korábbi, alig ötszáz fős lélekszámról.

A növekedés még jobban megindult, mikor 1786-ban a város II. Józseftől mezővárosi rangot kapott, és négy vásárt tarthatott évente a jelentősebb kereskedelmi utak (Debrecen–Tokaj, Nyírbátor–Nagykálló–Tokaj) találkozásánál fekvő település. Ekkor 7500 lakosával már a vármegye legnépesebb települése volt. A 18. század utolsó évtizedeiben még az állattartás szerepe volt meghatározó, a földművelés terén a homok sok gondot okozott – ezt a Szarvasról hozott akácfával igyekeztek megkötni. A termelőtevékenységet bővítette a kibontakozó szőlőművelés, amihez a telepítők földet és adómentességet kaptak. Ebben az időszakban több vendégfogadó, serház és pálinkafőző is épült. A századfordulóra megszaporodott az iparosok és a kereskedők száma.

A 19. század első felében a város történelmében meghatározó szerepet töltött be az örökváltság, valamint a privilégium megszerzése: Nyíregyháza pénzen megváltotta magát földesuraitól, 1803-ban a Dessewffy, 1824-ben pedig a Károlyi családtól, 1837-ben pedig megkapta a privilégiumot, a különleges királyi kiváltságot.

A város egyre inkább virágzásnak indult, új városháza és kórház épült, iskolák alapultak, a közeli Sóstón fürdő és vendéglő üzemelt. A földművelés és az állattartás mellett számottevő lett a kézművesek beáramlása, s az értelmiség jelenlétének növekedése. Ez az az időszak, amikor például 1832-ben megalakult a Magyar Olvasó Társaság, 1846-ban kisdédóví létesült, megjelentek az első utcai lámpák, megkezdődött a járdák lekövezése.

A 19. század második felében megnövekedett a dzsentimentalitású hivatalnokok, katonatisztek száma; a parasztpolgárság utódai viszont egyre inkább a bokortanyákba húzódtak vissza, kivonulva a közeletről. A mezőgazdasági termelés a város határában és a bérelt pusztákon zajlott, meghonosodott a dohánytermesztés, s egyre nagyobb teret nyert a zöldség- és gyümölcsstermesztés. A mezőgazdasági termelés továbbra is főként kisparscellás formában valósult meg. Az ipar súlya változatlanul elenyésző maradt, összefüggésben a tőke, az ipari nyersanyag és az energia hiányával.

Nyíregyháza mindezekkel együtt is tovább urbanizálódott: 1858-ben vasútvonalat kapott a város, a (Pest–)Debrecen–Miskolc-szakasz állomásaként fővárosi kapcsolathoz jutott, ami tovább erősítette kereskedelmi szerepkörét és városi vonzását is. Rengeteg új épület épült (például a Korona Szálló, a városi kórház, laktanyák), s elindult a villamosközlekedés. A Nyíregyházi Királyi Törvényszéki Fogházat 1891-ben létesítették. Nyíregyháza 1876-ban Szabolcs vármegye székhelye lett. Ekkorra már funkcionálisan is egyértelműen a megye (ekkor még csak Szabolcs vármegye) elsődleges központjává vált a város, nem csak közigazgatásilag.

A jelentős népességnövekedés szintén a város dualizmus kori fejlődését igazolja (a korszak elején, 1870-ben még csak 21 ezer fő, a végén, 1910-ben pedig a duplája, 39 ezer fő). A 20. század elejéig gyors volt Nyíregyháza fejlődése: számottevő népességnövekedés jellemezte, és intézményeinek gyarapodása is lépést tartott ezzel. Ám sajátos, korlátozott fejlődési út volt ez, részben amiatt, hogy gazdasági, kereskedelmi szerepkörét Debrecen mint a térség tradicionális földrajzi, gazdasági, kulturális centruma is korlátozta. Így fejlődése már ekkor – sőt egészen az 1960-as évekig, de bizonyos vonatkozásokban mindmáig – nem elsősorban gazdasági szerepkörökre alapozódott, hanem a jogi-adminisztratív, illetve részben a kulturális szféra határozta meg, és ez határozta meg 1876 utáni megyei szerepét, területi kisugárzását is. Súlyos elmaradásai hasonló népességű versenytársaihoz képest különösen a városi infrastruktúra területén (rossz minőségű házak, az emeletes épületek szinte teljes hiánya, sáros utcák stb.), másrészt a gyáripár szinte tökéletes hiányában mutatkoztak meg: a sok kisüzem ellenére 1910-ben összesen nyolc 20 főnél több munkást foglalkoztató ipartelepet talált a statisztika a 38 ezres Nyíregyházán. A városi munkásság összlétszáma 300 fő körül mozgott – miközben ugyanekkor a 92 ezres, szintén nem ipari alapon fejlődő Debrecenben már 52 db 20 főnél nagyobb iparvállalat működött, és közel ötezer ipari munkás élt.

A 20. század első felében a háborús események, illetve azok következményei alapvetően kedvezőtlenül alakították a város fejlődését. 1919 áprilisától Nyíregyháza tíz hónapig román megszállás alatt állt. A város fejlődését értelemszerűen gátolta az elhúzódo megszállás; a trianoni szerződés következtében közel kerülő országhatár pedig megnövelte a menekültek és az ellátatlan családok számát. A vállalkozások vegetáltak, a lakásépítés szünetelt. Átmeneti fellendülést jelentetett az örökváltság 100. évfordulójának megünneplése 1924-ben: elkészült a MÁV-bérlőház, a pénzügy-igazgatóság, újabb templomok épültek, bővültek az iskolák, rendbe hozták a parkokat. Ekkor Nyíregyháza Szabolcs és Ung közigazgatásilag egyelőre egyesített (k.e.e.) vármegye székhelye volt. A város növekedése – alapvetően a korábbi funkciók (kereskedelem, mezőgazdaság, igazgatási szerepkör) erősödése révén – a Horthy-korszakban is folytatódott, hiszen 1941-ben már 60 ezer lakosa volt.

A második világháború alatt sok épület megsérült; különösen súlyos károkat okozott az 1944. szeptember 6-i szőnyegbombázás, majd a visszavonuló német csapatok

felrobbantották a villanytelepet, a posta, a vasút hivatalait, a Júlia gőzmalmot, a kisvasút viaduktját. A háború után több száz családot telepítettek át a csehszlovák–magyar lakosságcsere keretében.

Az 1950-es években a város gazdaságában továbbra is meghatározó maradt a mezőgazdaság, az ipar az 1960-as évek elejéig kisipari jellegű volt. A földosztás nyomán Nyíregyháza népességének 3,8%-a részesült földjuttatásban, ami a megművelhető földterület 12%-át érintette. Az 1950-es években a lakosság 37%-a még a mezőgazdaságból élt.

Nyíregyháza fejlődésének legintenzívebb szakasza az 1960–1990 közötti három évtized volt, elsősorban a *vidék iparosítási programjának*, illetve a *megyeszékhelyek* ekkori kiemelt fejlesztésének köszönhetően; mindkét folyamatnak abszolút nyertese volt a város. 1962-ben elkészült Nyíregyháza város általános rendezési terve, kijelölve a lakótelepek, ipartelepek, új intézmények helyét.

Az 1960-as években a vidéki ipartelepítési program keretében *számos üzem* került ide, köztük például a gumigyár (1960), a konzervgyár (1964), a papírgyár, a HAFE, a nyomda. A térségi szerepkör növekedése szempontjából kiemelkedő esemény volt 1962-ben a Nyíregyházi Tanárképző Főiskola működésének megkezdése. 1971-ben a Nyíregyházi Felsőfokú Mezőgazdasági Technikum megszűnt, de ugyanitt létrejött a Nyíregyházi Mezőgazdasági Főiskola, kezdetben kertészeti és mezőgazdasági gépészeti karokkal.

A város népességszámának hirtelen *megugrása 1960–1980*, a lakásépítéseké pedig 1970–1990 közé tehető, főként a lakótelep-építéseknek köszönhetően. A közműhálózat kiépülése hosszú folyamat volt, „a megyeszékhelyek közül utolsóként, 1961–1964 között oldotta meg a közüzemi víz- és csatornahálózat kiépítését” (KÓKAI 2004), a döntő lépések e téren is már az 1960-as évektől kezdődtek. 1968-ban átadták a Krúdy Mozit, 1979-ben pedig a skanzen (a Sóstói Múzeumfalut). A kiskereskedelmi rendszer látványos bővülése az 1970-es évtizedet jellemezte. Nyíregyházán „a gazdaság növekedésének és a településhálózat egyes elemei fejlődésének legdinamikusabb évtizede az 1970-es volt” (KÓKAI 2004).

12.2. Geopolitikai helyzet, térségi szerepkörök

Nyíregyháza az ország legkeletibb megyéjében található, a fővárostól mintegy 245 km távolságra; a szlovák határtól 70, az ukrán határtól 60, a román határtól pedig 85 km-re. A város fontos kelet–nyugati kereskedelmi útvonal mentén, több közlekedési út csomópontjában fekszik, jelentős a városon átmenő, illetve most már a város melletti tranzitforgalom. Ennek nyomán olyan természetes funkciókkal rendelkezik, amelyek kereskedővárosi jelleget is kölcsönöznek számára, ami megmutatkozik a város gazdasági szerkezetében is: az ipari termelés szerepe relatíve kisebb, a kereskedelem és a szolgáltatások súlya pedig viszonylag magasabb.

Nyíregyháza *közúton* és vasúton is egyszerűen megközelíthető. Közúton Budapest felől az M3-as autópályán, az ország más tájai felől pedig a 4-es, a 36-os és a 38-as főútvonalakon érhető el. Az M3-as autópálya átadásával egy időben átadták a keleti elkerülő utat (403-as főút), amely nagymértékben csökkentette a városon áthaladó tranzitforgalmat. A várost öt országos főútvonal érinti, négy irányban pedig alsóbbrendű útvonalon lehet a környező településekkel összeköttetést teremteni.

Vasúton Budapestre mind Debrecen, mind Miskolc irányába átszállás nélkül is el lehet jutni; a menetidő közel azonos. A nyíregyházi vasútállomás egyike az ország legforgalmasabb állomásainak.⁸⁶ A vasúti kapcsolatok közül a legfontosabb a 100-as (Szolnok–Debrecen–Záhony közötti kétvágányú) villamosított fővonal, amelyből további fő- (80-as: Tokaj–Szerencs–Miskolc) és mellékvonalak ágaznak ki Vásárosnamény és Zajta irányába. (Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy vonattal jelenleg Budapest az Intercity-járatokkal is csak közel 3 és fél óra alatt érhető el.)

Nyíregyháza gazdasága és munkaerőpiaca szempontjából meghatározó a szlovákiai, a romániai és az ukrajnai *határátkelők* közelsége.

Az Európát átszelő páneurópai folyosók közül az V. számú érinti Nyíregyházát, amely fontos szerepet tölt be mind a közúti, mind a vasúti közlekedésben. Az V. folyosó része az M3-as autópálya, amely nemzetközileg két szempontból is fontos. Egyrészt Északkelet-Magyarországgal együtt Kárpátalját, Kelet-Szlovákiát, Észak-Erdélyt és Dél-Lengyelországot bekapcsolja a nemzetközi vérkeringésbe, másrészt a folytatása összekapcsolja Magyarországot Ukrajnával, ezáltal Oroszországgal és a Távol-Kelettel is. A 100-as vasútvonal közvetlenül összekapcsolja Magyarországot Ukrajnával és Oroszországgal.

Nyíregyháza Szabolcs-Szatmár-Bereg megye székhelye, a megye legnagyobb lélekszámú járásának központja és kistérségi centrum. A nyíregyházi járáshoz emellett 14 település tartozik. A térségben a Nyírségi Többcélú Kistérségi Társulás (NYITÖT) keretében közös feladatvállalás is megvalósul.

Nyíregyháza mind elhelyezkedéséből, mind megyeszékhelyi és járási székhelyi funkciójából adódóan meghatározó szerepet tölt be a térség közigazgatási, gazdasági, társadalmi, lakossági ellátási stb. területén.

Mikroregionális szerepkör: Nyíregyháza dinamikusan fejlődő nagyváros, amely szerves összhangban él a városkörnyéki településekkel. A mikrokörzeten belül (ami korábban főként kistérségi, ma jellegzetesen járási lefedettséget is jelent), egyértelműen meghatározó a város feladatköre az élet szinte minden területén: a közigazgatási feladatokban, a humán szolgáltatások, a kommunális ellátás és a közlekedés terén csakúgy, mint a kereskedelem, általában a gazdaság, a pénzügyi-gazdasági szolgáltatások, a munkahelyteremtés vonatkozásában. A mikroregionális szerepkörnek Nyíregyháza egyértelműen eleget tud tenni.

Megyei szerepkör: Nyíregyháza Szabolcs-Szatmár-Bereg megye központja, a mikro-térségen túl számos, az egész megyére kiterjedő feladatkörrel, gondolhatunk itt például az egészségügyi intézmények, a közép- és felsőoktatás, a távolsági közlekedés, a sokszínű pénzügyi, jogi és szakértői szolgáltatások területére. Vitatott, hogy ez a szerepkör mennyiben tud pozitív kisugárzással lenni a megye többi részének fejlődésére, vagy – a korábbi évekhez, évtizedekhez hasonlóan – inkább a város elszívó hatása érvényesül, főként a foglalkoztatás terén.

Regionális szerepkör: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye – felismerve a térségi összefogás erejét s kihasználva a PHARE-programokban rejlő lehetőségeket – kezdeményezőként lépett fel az 1990-es évtized második felében az Északkelet-Magyarországi Fejlesztési Régió létrehozásában, amelyet kezdetben Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar, Heves és Jász-Nagykun-Szolnok megyékkel együtt alkotott (később ehhez az önkéntes, alulról szerveződő

⁸⁶ 2002-ben adták át a mai, modern vonásokat mutató állomást.

térséghez csatlakozott Nógrád megye is).⁸⁷ 1999 augusztusában az Észak-alföldi Regionális Fejlesztési Tanács megalakulásával jött létre hivatalosan az észak-alföldi régió, Debrecen központtal – Nyíregyháza és Szolnok szerepköre azáltal, hogy több regionális intézmény központja Debrecenbe került át, értelemszerűen módosult.

Debrecen és Miskolc tradicionális regionális funkciókat tölt be Északkelet-Magyarországon. Debrecen dominanciája különösen érzékelhető a felsőoktatásban, a kutatás-fejlesztés, illetve az egészségügy területén. *Debrecen és Nyíregyháza* között köztudomású egyfajta rivalizálás, ami a legutóbbi időben oldódni látszik: 2017 végén a két város önkormányzata egy 14 pontból álló együttműködési megállapodást kötött a jövőbeli fejlesztésekre, illetve lehetséges közös tevékenységekre vonatkozóan.⁸⁸

Interregionális/nemzetközi szerepkör: Nyíregyháza számos nemzetközi szervezet működésében vesz részt, s több testvérvárosi együttműködési kapcsolatot ápol. Megye- és sok esetben országhatárokon túli hatású több, a városban működő intézmény (lásd például a Nyíregyházi Egyetem beiskolázási köre vagy az évente megrendezett VIDOR Fesztivál). A város az ukrán állampolgárok számára bevásárlási, kereskedelmi centrum.

12.3. Humán erőforrások – humán infrastruktúra

Nyíregyháza jelenleg Magyarország 7. legnagyobb népességszámú települése. A népesség növekedése – a legtöbb megyeszékhelyhez hasonlóan – az 1960-as években felgyorsult, az 1970-es évtized végére a lakosságszám elérte a 108 ezret, 2001-re pedig közel 119 ezer volt. A köztudatban Nyíregyháza 120 ezres településként él, habár a népességszám ma már csak közelíti ezt az értéket – ennek oka részben az ország távolabbi területeire történő elköltözés, kisebb részben pedig az, hogy itt is megjelent a szuburbanizáció, azaz többen költöznek a környező, az agglomerációt alkotó településekre. Ezzel egyidejűleg – főként az értelmiségiek körében – továbbra is számottevő a beköltözés a megye távolabbi területeiről, valamint a határon túlról.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye lakónépességének 20,9%-a él a megyeszékhelyen. Nyíregyháza népsűrűsége 429 fő/km², az ország 9. legalacsonyabb népsűrűségű megyei jogú városa – ez a nagy kiterjedésű külterületeivel, bokortanyás térségével van összefüggésben.

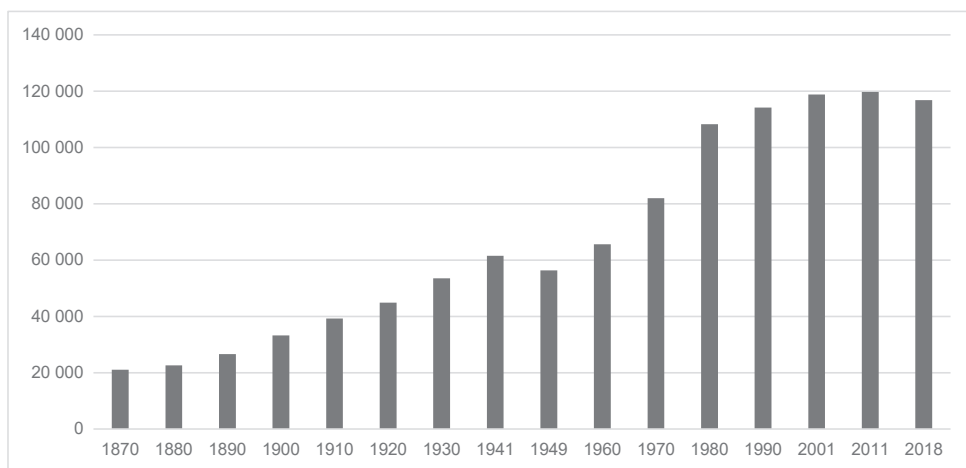
Nyíregyháza demográfiai trendjei (31. ábra) összefoglalóan az alábbiakat mutatják:⁸⁹

- 1949 és 1960 között a népességgyarapodás 85%-a a *természetes szaporodásból* származott;
- 1960 és 1969 között a *természetes szaporodás és a vándorlási különbözet* nagyjából egyforma szerepet játszott a népességszám növekedésében;
- az 1970-es években a növekmény 62%-át a *vándorlási egyenleg* adta, azaz a természetes szaporodás üteme fokozatosan mérséklődött.

⁸⁷ Az egyébként sikeres projekteket megvalósító régió gyakorlatilag a központilag létrejövő tervezési-statisztikai NUTS II. rendszer kialakulását követően szűnt meg.

⁸⁸ Érdemes kiemelni, hogy ez az első megállapodás az országban, ami két szomszédos nagyváros között jött létre.

⁸⁹ KÓKAI (2004) tanulmánya alapján.



31. ábra

*A lakónépesség alakulása Nyíregyházán a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018
(év végi továbbvezetett adat, fő)*

Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig, adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése

1980 után, az 1990-es évek végéig megmaradt a természetes szaporodás, de egyre kisebb mértékben; az ezredforduló után – összefüggésben a gyermekvállalási hajlandóság nagymértékű visszaesésével – már *természetes fogyás* következett be, ami jelenleg is megfigyelhető.

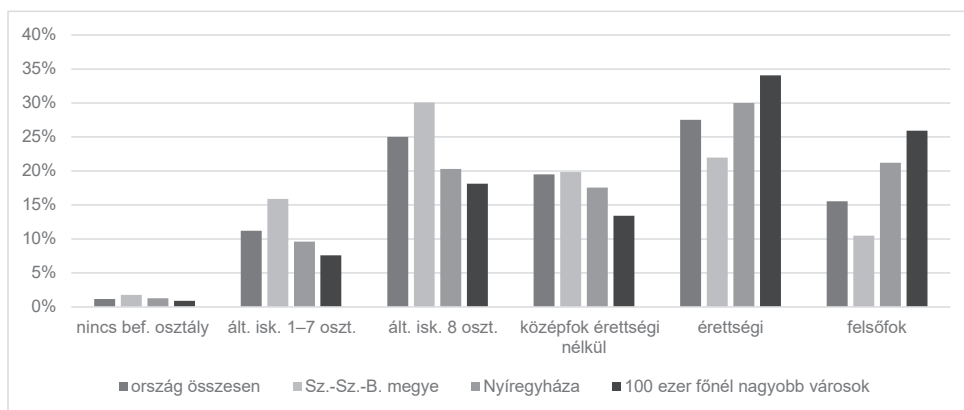
Nyíregyháza *korstruktúrája* az országos átlaghoz és a többi megyei jogú város átlagához képest jóval kedvezőbb képet mutat. Nyíregyháza öregedési indexének (a 60 éven felüliek és a 14 éven aluliak arányszáma) értéke 134, amely alacsonyabb az országos értéknél (161). A lakosság korszerkezete kedvezőbb a megyei átlagnál is, de a társadalmi előregedés jelei itt is megmutatkoznak, amit felerősít a főként fiatal, képzett személyeket érintő szelektív migráció.

A humán tőke minőségének szempontjából a legfontosabb ismérv az *iskolai végzettség*, hiszen a magasabb iskolai végzettség nemcsak a konkrét ismeretanyag elsajátítását jelenti, hanem a munkaerőpiacon egyre nagyobb jelentőségű kompetenciák fejlődését is elősegíti. Az iskolai végzettség emelkedésének a 20. században szinte folyamatos trendje a rendszerváltozás után tovább erősödött Magyarországon, elsősorban a felsőoktatás expanziója, kisebb részben az érettségit adó középfokú képzések kiterjedése miatt.

Nyíregyháza esetében ez 2001 és 2011 között a 7 éves és idősebb népességre (32. ábra) számolva a *felsőfokú végzettséggel* rendelkezők arányának 5,2%-os növekedését eredményezte, miközben az érettségit adó középfokú tanintézetben végzettek aránya a 10 évvel korábbi, nagyjából megegyező arányhoz képest már érdemben meghaladta a szakmunkás-képzőt, szakiskolát végzettekét. Csökkent a legfeljebb 1–7 osztályt végzettek aránya is, aminek két jellemző oka van: az egyik, hogy a legidősebb és így a legnagyobb halálózási

arányszám jellemezte korosztályba tartozók azok, akiknek még a 8-nál kevesebb osztályt kellett kötelezően elvégezniük. A másik, hogy a csökkenő születésszám miatt kevesebb lett a 7 évnél idősebbeken belül azok száma és így a viszonyítási alapul szolgáló népességhez képest azok aránya is, akik még az általános iskolában tanultak. (2011-ben Nyíregyháza népességéből a 7–14 évesek a 2011. évihez képest mintegy 2%-kal kisebb arányban részesültek.) Nem változott viszont a befejezett általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya, holott a demográfiai folyamatok itt is némi csökkenést indokoltak volna.

Összességében láthatjuk, hogy a megyei, de az országos átlagnál is lényegesen *jobb* a város népességének iskolázottsága, és lényegében azonos a másik hét *száz*ezres vidéki város átlagával.



32. ábra

A 7 éves és idősebb népesség megoszlása a legmagasabb iskolai végzettség szerint Nyíregyházán, 2011 (%)

Forrás: A KSH népszámlálási adatai alapján a szerző saját szerkesztése

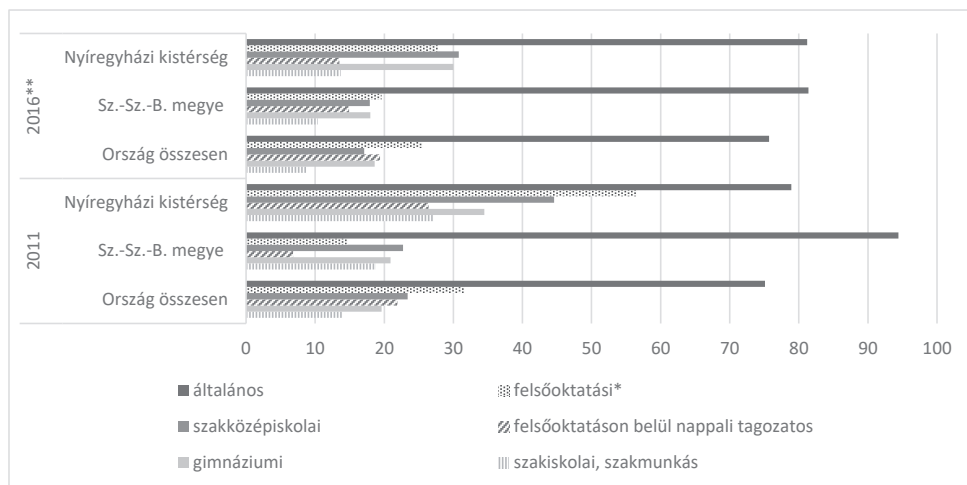
A mai munkaerőpiacon a szakképzettség mellett egyre inkább felértékelődik az *idegen-nyelv-tudás*, és ugyancsak elvárás a digitális kultúra legalább elemi szintű ismerete. A 2011. évi népszámlálás szerint azok aránya, akik saját bevallásuk szerint beszéltek egy idegen nyelvet, országosan 25% volt (6%-kal magasabb, mint 2001-ben), Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében azonban az átlagtól jóval elmaradó arányban, mindössze 13%-ban mondták azt a válaszolók, hogy anyanyelvükön kívül beszélnek valamilyen más nyelvet is.

Mivel a nyelvtudás és az iskolai végzettség között szoros összefüggés van, nem meglepő, hogy Nyíregyházán, ahol a megye diplomásainak több mint 2/5-e él, a nyelvismeret is jóval a megyei átlag feletti, közel 22% – meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy az országos átlagtól még ez is elmarad, ellentétben a többi megyei jogú várossal.

Az elmúlt két évtizedben az angol nyelv hegemon helyzetbe került, s különösen áll ez a megállapítás a megyeszékhelyen élőkre. Az angol után – a megye egészében és a megyeszékhelyen is – a népszerűségi sorrendben a német nyelv áll. A megyében 2001-ben a harmadik helyet az orosz foglalta el, 2011-ben azonban az oroszhoz nagyon hasonló előfordulási aránnyal a cigány nyelv már egy kicsit megelőzte. Nyíregyházán viszont franciául, oroszul, olaszul, románul, ukránul, de még spanyolul is többen beszéltek, mint ahányan

beas vagy roma nyelven. Ez a nyíregyházi roma lakosságnak a megyei átlagnál kisebb arányát éppúgy jelezheti, mint integrációjukat (a többségi társadalomba való beolvadásuk folyamata előrehaladottabb).

2011 és 2016 között a nyíregyházi kistérségben valamennyi iskolatípus esetében jelentősen csökkent az *1000 lakosra jutó tanulók* száma (33. ábra). Jóllehet ez a tendencia nagyjából az országos adatokra is igaz, a nyíregyházi kistérségben a változás jóval nagyobb arányú volt, és igen erőteljesen érintette a felsőoktatást, mégpedig a nappali és a nem nappali képzést egyaránt.



33. ábra

Az ezer lakosra jutó tanulók száma (2011, 2016, fő)

* Csak Nyíregyházán van a megyében felsőfokú képzés

** szakközép-, szakiskola, szakmunkás: a régi elnevezésnek megfelelően, közelítő érték

Forrás: KSH-adatok alapján a szerző saját szerkesztése

Nyíregyházán *öt felsőfokú oktatási intézmény*, a Nyíregyházi Egyetem, a Debreceni Egyetem Egészségügyi Kara (DE-EK), a Szent Atanáz Görög Katolikus Hittudományi Főiskola, a Görög Katolikus Papnevelő Intézet, valamint a Gábor Dénes Főiskola és számos középfokú intézmény működik – a felsőoktatási intézmények beiskolázási köre kiterjed a határon túlra (Kárpátalja, illetve Erdély), a középiskoláké sok esetben megyei szintű. Volumenében a Nyíregyházi Egyetem messze a legnagyobb, de a legújabb felvételi adatok alapján zsugorodni látszik, komoly gondokkal küzd a hallgatóhiány miatt, s ez nagyon komoly veszély Nyíregyháza további fejlődése szempontjából is.

12.4. A gazdaság

A 2011. évi népszámlálás idején az éppen aktuális, a rendszerváltozás óta a legsúlyosabbnak minősíthető *gazdasági válság* következményeként a *foglalkoztatás* visszaesett,

a munkanélküliség pedig újra megugrott. Ez utóbbinak oka csak részben volt az, hogy a korábbi foglalkoztatottak egy része álláskeresőként megjelent a munkaerőpiacon, emellett növelte a munkanélküliek számát az is, hogy a gazdasági kilátások kedvezőtlené válása okozta sokk miatt a korábban inaktívak egy része is munkát szeretett volna vállalni (LAKY 2003).

2013/14-re a foglalkoztatás a válság előtti szintre állt vissza, de ehhez jelentősen hozzájárult a kiterjesztett és feltételrendszerében módosult közfoglalkoztatás. A viszonylag gyors konszolidációs szakasz után 2016 második felétől e munkaerő-túlkínálatot munkaerőhiány váltotta fel, legalábbis makroszinten. A munkaerő-kereslet és -kínálat között azonban mind annak struktúrájában, de főleg területi eloszlásában jelentős diszkrépancia mutatkozik. Míg a hiány a központi régióra, valamint a Közép- és Nyugat-Dunántúlra koncentrálódik, addig Északkelet-Magyarországon, így Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében továbbra is jelentős tartalék van. Ez utóbbiba beletartoznak a közfoglalkoztatottak is. A közfoglalkoztatásból az ország kedvezőtlen helyzetű megyéi, így Szabolcs-Szatmár-Bereg megye is az átlagosnál jóval nagyobb arányban részesültek, ami itt jelentős szerepet kapott a foglalkoztatási helyzet javulásában.

2011 és 2018 között egyetemlegesen nőtt a foglalkoztatás, és csökkent a munkanélküliség, de a területi különbségekben gyökeres változás nem következett be.

31. táblázat

Nyíregyháza, a megye és az ország népességének gazdasági aktivitása, 2016 (fő)

	Foglalkoztatott	Munkanélküli	Ellátásban részesülő inaktív	Eltartott	Összesen
Ország	4 503 449 (45,9%)	250 464 (2,6%)	2 728 292 (27,8%)	2 321 632 (23,7%)	9 803 837 (100,0%)
Sz.-Sz.-B. megye	241 882 (43,5%)	18 430 (3,3%)	150 243 (27,0%)	144 974 (26,1%)	555 529 (100,0%)
Nyíregyháza	55 865 (47,3%)	3 046 (2,6%)	28 107 (23,8%)	31 132 (26,3%)	118 150 (100,0%)

Forrás: a KSH mikrocenzus (2016) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; adatok forrása: TeIR

2011-ben *Szabolcs-Szatmár-Bereg megye főbb munkaerőpiaci mutatói* az országos átlagnál lényegesen kedvezőtlenebbül alakultak. Jóllehet a Nyíregyházára jellemző értékek a megyei átlagnál lényegesen jobbak voltak, de a foglalkoztatottak népességen belüli aránya így is mindössze 0,8%-kal múlta felül az országos átlagot, miközben a munkanélkülieké 0,6%-kal meghaladta azt. A válság természetéből következett – mivel főleg a termelő szektort érintette, míg a női foglalkoztatotti dominancia jellemezte szolgáltatási területen a hatása mérsékeltebb volt –, hogy a férfiak munkaerőpiaci mutatóinak az országos átlagtól való eltérése némileg meghaladta a nőkéét.

A *kiemelt városokkal összehasonlítva* Nyíregyháza foglalkoztatási mutatói 2011-ben átlagosnak voltak mondhatók. A foglalkoztatottak népességen belüli aránya a két tipikus, jól prosperáló ipari centrumban, Győrben és Székesfehérváron volt kiugró, a többiben a nyíregyházihoz hasonló vagy annál alacsonyabb részét jelentették a népességnek a foglalkoztatottak. A mezőgazdaságban dolgozók aránya valamennyi nagyobb lakosságszámú városban, így Nyíregyházán is igen alacsony volt már 2011-ben is. Az ipar a foglalkoztatási

súlyát tekintve közepes jelentőségű volt (24%), ahol az azóta eltelt időszakban történhetett némi elmozdulás, tekintettel arra, hogy a külföldi tőke feldolgozóipari (jellemzően össze-szerelő jellegű tevékenységeket végző) kapacitásokba fektetett be. Nyíregyházán például a Michelin mellett a legnagyobb munkáltatónak számító LEGO 2014-ben bővítette érdemben kapacitását és így munkahelyeinek számát. A legfontosabb szektor Nyíregyházán is a szolgáltatási szektor volt 2011-ben, közel 74%-os foglalkoztatási súlyával.

32. táblázat

Nyíregyházán 250 főnél többet foglalkoztató gazdálkodók (2019. március)

Név	A cég teljes létszáma	Ebből Nyíregyházán dolgozik
SZSZBMK (Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kórházak és Egyetemi Oktatókórház)	5 222	kb. 3 000
LEGO Manufacturing Kft.	2 126	2 126
Nyíregyházi Tankerületi Központ	kb. 2 500	kb. 2 000
Michelin Hungária Kft.	1 289	1 289
Electrolux Lehel Kft.	2 990	kb. 1 200
SZSZBMKH (Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal)	2 209	kb. 1 200
Hübner-H Kft.	806	806
Nyíregyházi Szakképzési Centrum	kb. 900	kb. 800
Pro-Team Nonprofit Kft.	1 979	kb. 800
Eissmann Automotive Hungaria Kft.	732	732
Jász-Plasztik Kft.	3 003	kb. 500
Start Nonprofit Kft.	867	kb. 500
ContiTech Magyarország Kft.	kb. 420	kb. 420
Nyíregyházi Törvényszék	485	kb. 350
Észak-alföldi Környezetgazdálkodási Nonprofit Kft.	441	kb. 350
Nyírségvíz Zrt.	641	kb. 400
Sematic Hungária Kft.	321	321
NYÍRVV Nonprofit Kft.	302	302
Felső-Tisza Vidéki Vízügyi Igazgatóság	429	kb. 300
Kelet-Alfi-Ker Kft.	602	kb. 300
Nyíregyháza MJV Polgármesteri Hivatala	kb. 280	kb. 280

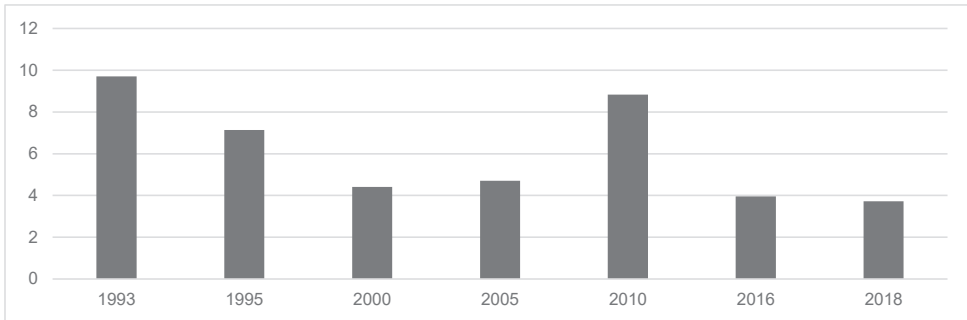
Forrás: www.ceginformacio.hu

A két census között a foglalkoztatás településszintű alakulásáról csak adminisztratív forrásból áll rendelkezésre – s így értelemszerűen meglehetősen korlátozott számban – adat. A foglalkoztatási helyzet javulását jól jelzi, hogy 2016-ban a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat (NFSZ) adatai szerint a 100 munkavállalási korúra jutó regisztrált álláskereső aránya mintegy fele volt a 2011. évi értéknek.

Nyíregyháza *relatív pozíciója* azonban úgy a megyén belül, mint az országos adatokhoz képest lényegében nem változott. Viszonylag magas mind a pályakezdőknek, mind a diplomásoknak a regisztrált álláskeresőknél belüli aránya. Vélhetően a munkahelykínálat bővülésével függ össze, hogy – az országos tendenciával szemben – Nyíregyháza esetében 2011 és 2016 között csökkent a diplomás munkanélküliség.

Munkanélküliségként (34. ábra) a megyében kiugróan magas a hosszú évek óta azonos összegben (22 800 Ft/hó) folyósított foglalkozást helyettesítő támogatásban részesülők száma, illetve aránya, míg Nyíregyháza esetében „csak” nagyjából az országos átlag körüli, és a 2011–2016 közötti változás is átlagosnak mondható.

Az 1000 lakosra jutó adózók száma, ami szoros kapcsolatban van a foglalkoztatottak számával, a nyíregyházi lakosok esetében az országos átlagnál kisebb ütemben nőtt. 2011-ben az 1000 lakosra jutó 460 fő még meghaladta, a 2016. évi 507 fő pedig már megegyezett az országos átlaggal.



34. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Nyíregyházán 1993 és 2018 között (%)

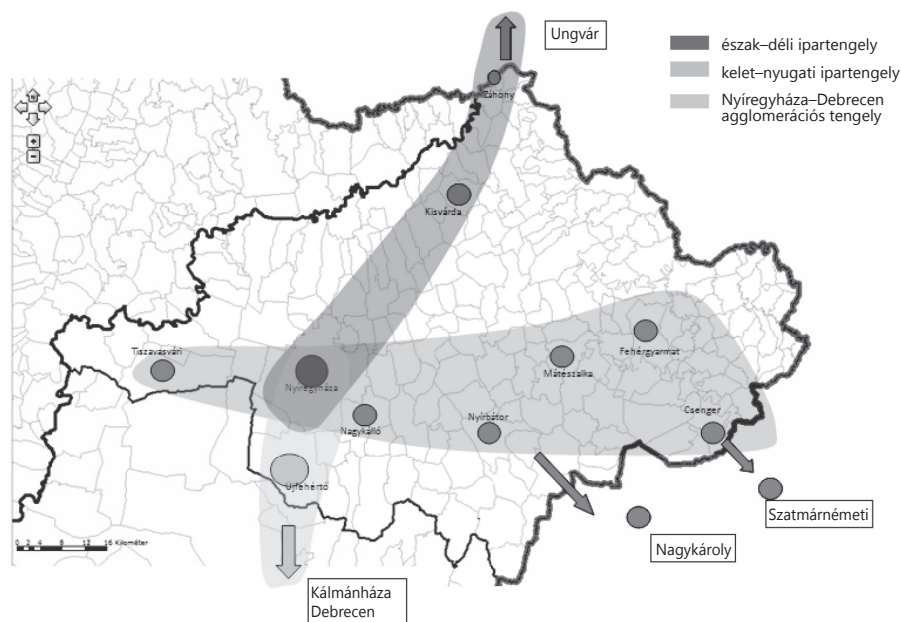
Forrás: T-STAR (é. n.) és PM adatai alapján a szerző saját szerkesztése

A munkaerőpiac fogadó oldalán a *munkáltatók* állnak, amelyek lehetnek vállalkozások, költségvetési intézmények vagy nonprofit szervezetek. A regisztrált vállalkozások 1000 lakosra jutó száma Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében és Nyíregyházán is jóval átlag felett volt 2011-ben éppúgy, mint 2016-ban, viszont a működő vállalkozásoknál ez a megállapítás már csak a nyíregyházi székhelyűekre igaz. A nagyszámú regisztrált vállalkozás és a működő vállalkozások ehhez képest alacsony száma vélhetően azt jelzi, hogy megfelelő munkáltató hiányában sokan próbálkoznak saját vállalkozás indításával, de ennek nyereséges működtetése (nagy)városi környezetben esélyesebb. 2011 és 2016 között Nyíregyházán az *országos átlagnál gyorsabban csökkent* a működő vállalkozások fajlagos száma, miközben nőtt a munkahelykínálat.

12.4.1. Gazdasági szerkezet, vállalkozások

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében *három gazdaságfejlesztési tengely* (35. ábra) azonosítható, ezek metszéspontjában helyezkedik el Nyíregyháza. Az északi–déli tengely kulcsponjtait a megyeszékhelyen kívül Kisvárdra és Záhony alkotják, a kelet–nyugati tengelyt Tiszavasvári, Nagykálló, Nyírbátor, Mátészalka, Fehérgyarmat és Csenger; a harmadik vonal a Nyíregyháza–Debrecen agglomerációs tengely. A Nyíregyházát Debrecennel közösen körülvevő agglomerálódó térség 17 Hajdú-Bihar megyei és 31 Szabolcs-Szatmár-Bereg

megyei települést foglal magában, és a két megyeszékhely a központja. A közös agglomeráló térség gazdasági funkciója egyre erőteljesebb.



35. ábra

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye gazdaságfejlesztési tengelyei

Forrás: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területfejlesztési koncepció 2013

A megyei iparban, kereskedelemben, turizmusban, feldolgozóiparban és a K+F vonatkozásában egyaránt meghatározó a város jelentősége. Nyíregyháza a megyén belül a legjelentősebb befektetési célpont, a külföldi működőtőke beáramlásának legfőbb területe és egyúttal ingázási célpontja.

A rendszerváltozást követően Nyíregyházán az első években főként *infrastrukturális fejlesztések* valósultak meg (közmű- és útfelújítások, a belvárosi Kossuth tér átalakítása), majd az 1990-es évek második felében áttörést jelentett az *ipari park* létrehozása, ahol az első betelepülő a Flextronics International Kft. volt, majd ezt követte az Electrolux Lehel Kft. több mint 1000 fő foglalkoztatottal. 2003-ban a városban már hat olyan nagy iparvállalat működött, amelyek árbevétele meghaladta az egymilliárd Ft-ot, létszáma pedig a 200 főt.

Nyíregyháza gazdaság szerkezete diverzifikált, viszonylag *nagy a vállalkozássűrűség*, s magas a szolgáltató szektorban és a feldolgozóiparban működő vállalkozások aránya. Az elmúlt évtizedekben számottevően nőtt a *városba betelepülő vállalkozások száma*; eleinte jelentős részük számára fontos telepítő tényező volt a helyben elérhető, országos viszonylatban alacsonyabb bérszínvonal.

A magasabb képzettséget igénylő és magasabb jövedelmet biztosító, úgynevezett *fehérgalléros* álláshelyek száma továbbra is korlátozott a városban, emiatt a képzett munkavállalók szelektív migrációja jelentősen felerősödött. Ebben szerepet játszik az is, hogy

Nyíregyháza lakóhelyként sokak számára kevésbé vonzó célpont (bár ez a megállapítás vitatott, hiszen egyre inkább az élhető vidéki nagyvárosok közé tartozik!), és viszonylag magasak az ingatlan- és albérléstartások.

Nyíregyházán 2016-ban 24 206 regisztrált vállalkozást tartottak nyilván, amelynek 28%-a társas vállalkozás. A vállalkozássűrűség, vagyis az ezer lakosra jutó regisztrált vállalkozások száma 202, ami magasabb valamennyi magyarországi nagyvárosénál. A ki-magasló értékhez az östermelők magas száma jelentősen hozzájárul.

A működő vállalkozások (33. táblázat) száma a regisztrált vállalkozások számának 44%-a volt 2016-ban (10 697 db); a működő vállalkozások fele társas vállalkozás. A teljes állomány döntő többségét a korlátozott tőkével rendelkező mikrovállalkozások adják.

A város területén a *legtöbb vállalkozás* a kereskedelem, gépjárműjavítás nemzetgazdasági ágazatában működik (22,03%), ezt követi a szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (16,13%), majd jelentős mértékben lemaradva az oktatás (8,1%), az építőipar (7,56%) és a feldolgozóipar (6,68%). Megemlítendő még a városban a humánegészségügyi, szociális ellátás, valamint az adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység nemzetgazdasági ágakban betöltött súlya. Az adatokat azonban árnyalja, hogy az egyes ágazatokban igen eltérő lehet a *vállalkozások átlagos mérete* és foglalkoztatási kapacitása: a kereskedelem, gépjárműjavítás nemzetgazdasági ágazatában például viszonylag sok a mikrovállalkozás, míg a feldolgozóiparban jellemzően nagyobb létszámú vállalkozások működnek.

33. táblázat

A vállalkozások főbb jellemzői

Megnevezés	Ország összesen	Sz.-Sz.-B. megye	Nyíregyházi járás
	2016 (db)		
Regisztrált vállalkozások száma összesen	1 697 236	114 254	34 062
• ebből mezőgazdasági	470 356	73 463	13 396
• ipari, építőipari	166 878	6 246	2 755
• szolgáltatási	1 060 002	34 545	17 911
1000 lakosra jutó vállalkozások száma	173	203	206
Működő vállalkozások száma összesen	668 858	27 968	13 134
• ebből: társas	379 154	10 995	6 050
1000 lakosra jutó működő vállalkozások száma	68	50	79
	2016/2011 (%)		
Regisztrált vállalkozások száma összesen	103,0	103,2	119,5
• ebből mezőgazdasági	108,8	107,5	154,4
• ipari, építőipari	94,9	91,0	102,5
• szolgáltatási	102,0	97,4	104,5
1000 lakosra jutó vállalkozások száma	104,8	101,0	103,5
Működő vállalkozások száma összesen	96,0	99,7	104,3
• ebből: társas	98,5	101,4	104,8
1000 lakosra jutó működő vállalkozások száma	97,1	92,6	89,8

Forrás: Terület Statisztikai Évkönyv 2011, 2016

A megye *nagyobb létszámú munkáltatóinak többsége* Nyíregyházán működik, ahol a rendszerváltozást követően több külföldi érdekeltségű cég jelent meg, így például a Hübner Kft., a Flextronics Kft., a Hirsch Kft. Ma a megyeszékhely három legnagyobb dolgozói létszámmal rendelkező cége a LEGO Manufacturing Kft., a Michelin Hungária Abroncsgyártó Kft., valamint az Electrolux Lehel Kft. A legfrissebb Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei székhelyű top 100 cég közül 2017-ben 41 a megyeszékhelyen működött – ezen belül is a 10 legnagyobb közül 7, a 20 közül 12 nyíregyházi.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében három *kutatóintézmény* működik, ebből kettő a megyeszékhelyen. A Nyíregyházi Főiskola az alap- és alkalmazott kutatási potenciáljának fejlesztése érdekében 2004-ben alapította meg az Agrár- és Molekuláris Kutatóintézetet. Az AMKI a kémia, biológia, agrár- és élelmiszer-tudományágakhoz kapcsolódó interdiszciplináris K+F+I-intézet. A másik kutatóintézet a Debreceni Egyetem Agrár- és Gazdálkodástudományok Centruma Kutatóintézetek és Tangazdaság – Nyíregyházi Kutatóintézet, amely 1927 óta működik, és több szervezeti átalakítás után került a Debreceni Egyetemhez. A kutatás-fejlesztésre vonatkozó adatok kizárólag megyei szinten állnak rendelkezésre. Mivel Nyíregyházán koncentrálódik a megye K+F kapacitásának nagy része, ezért alkalmazhatók ezek a mutatók városi szintű következtetések levonására is. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében összesen 40 kutatóhely van (2016), a kutatóhelyeken 604 fő dolgozik – közülük 328 kutató, illetve fejlesztő – ezek a számok 20%-nyi csökkenést mutatnak 2012-höz képest.

Nyíregyháza *első iparterülete*, az úgynevezett déli ipartelep a Kállói utca, a Tünde utca és a Lapály utca által közrefogott területen található, a borbányai kertvárosi rész mellett. A város másik jelentős iparterülete Nyíregyháza délnyugati részén, a vasút és a Huszártelep mellett található; itt kapott helyet a Taurus Gumigyár (ma Michelin), ami fokozatosan maga után vonzotta más vállalatok betelepülését is.

Mind a déli, mind a délnyugati iparterület rekonstrukciós iparterületnek minősül, jelentős kiterjedésű barnamezős területekkel rendelkezik, amelyek benépesítése Nyíregyháza iparfejlesztésében kiemelt szerepet játszik.

A városközponttól északnyugatra található területen (a Tokaji út és a Tiszavasvári úti felüljáró között) egyre nagyobb számban jelennek meg kereskedelmi profilú vállalatok. Jelentős ipartelepítés zajlott korábban a városközponttól északkeletre található Pazonyi úton is, azonban ennek a területnek egyfajta profilváltása történt, a termelővállalatokat fokozatosan kereskedelmi profilú cégek váltották. A városközpontból kelet felé kivezető Orosi út szintén kiemelt szerepet töltött be korábban az ipartelepítésben, azonban mára elvesztette ezt a jellegét.

Nyíregyháza volt az első város a megyében, amely ipari parkot hozott létre, ez már az első pályázati évben, 1997-ben elnyerte az ipari park címet. A város déli határában, a 4. számú főút mentén létrehozott *Nyíregyházi Ipari Park* mára teljesen benépesült, ma itt működik a város meghatározó iparvállalatainak többsége: itt található a LEGO régebbi gyára, az Electrolux hűtőgépgyára, a Jász-Plasztik és néhány további középvállalat.

2013-ban vette kezdetét Nyíregyháza egyik legjelentősebb ipari fejlesztési övezetének kialakítása, miután a *LEGO-cégcsoport* bejelentette, hogy zöldmezős beruházként bővíti a termelőkapacitását, és új gyáregységet hoz létre a Tiszavasvári út mentén megvásárolt 100 hektáros területen. A Tiszavasvári út menti területen már korábban is volt jelentős gazdasági tevékenység, hiszen több nagyobb vállalatnak van itt telephelye, fióktelepe.

Az M3-as autópályától induló nyugati elkerülő út 2013-ban indított és jövőre befejeződő építése Kelet-Magyarország egyik legjelentősebb gazdaságfejlesztési övezetének létrehozását teheti lehetővé, bár egyelőre csak a LEGO üzeme működik a területen.

12.5. Infrastruktúra

Nyíregyháza infrastrukturális helyzetét alapvetően befolyásolja a város *bokortanyás sajátos településszerkezete*. A város területén 61 külterületi lakott hely található.

A vezetékes vízellátás kiépítése 1961-ben kezdődött. Az elmúlt időszakban évről évre bővül a közüzemi ivóvízhálózat, emelkedik a bekapcsolt lakások száma is, ennek aránya 2001-ben 96,87%-ot tett ki, jelenleg már a teljes állományra kiterjed.

Nyíregyháza legnagyobb volumenű infrastrukturális fejlesztését az elmúlt évtizedben a szennyvízhálózat fejlesztése jelentette. A szennyvízhálózatba bekötött lakások aránya 2000-ben még nem érte el a 70%-os arányt sem, 2016-ra 93% lett. A szennyvízhálózat kiépítettsége már csak néhány perem-, illetve külterületen hiányos.

A vízhálózatba és a csatornahálózatba bekapcsolt lakások arányának különbsége, azaz a *közműöllő* Nyíregyházán az elmúlt évtizedek alatt folyamatosan záródott, a 2001-es 27%-ról 2011-re 11%-ra csökkent, jelenleg pedig 6,4%.

A városban szervezett, zárt technológiájú szemétszállítás folyik. A lakások több mint 90%-ából gyűjtik össze a hulladékot, amit az előírásoknak megfelelő hulladéklerakó telepre szállítanak. A város területén 62 szelektív gyűjtősziget található.

A város *energiafelhasználásának szerkezete* a távfűtés hőenergia-igényét figyelembe véve is viszonylag kedvezőnek tekinthető. A földgázfelhasználás aránya 70% fölötti, a szilárd tüzelőanyag és az olaj tüzelési célú felhasználása egyre kisebb. Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy a legsúlyosabb egészségügyi problémákat okozó szállóporszennyezés terén ennek ellenére is az egyik legrosszabb helyzetű nagyvárosunk (amihez talajadottságai is hozzájárulnak).

A távfűtés 1966-ban indult a városban; jelenleg ezzel a fűtési móddal és melegvízellátással több mint 15 ezer lakás (a lakások közel harmada) és 750 középület rendelkezik – itt koncentrálnak a megye távfűtésbe bekapcsolt lakásainak 80%-a.

Az *infokommunikációs infrastruktúra* a rendszerváltás után robbanásszerűen fejlődött, és folyamatosan fejlődik ma is Magyarországon. A lakosság internethez való hozzáférése folyamatosan javul, ma már a lakosság harmada rendelkezik otthon internet-előfizetéssel, és még ennél is többen férnek hozzá a világhálóhoz egyéb helyeken (munkahelyről, könyvtárból, nyilvános helyekről, illetve – elsősorban – mobiltelefonon). Ezek a technológiai fejlődéssel járó tendenciák Nyíregyházán is megmutatkoznak. Az internet-előfizetések száma Nyíregyházán az utóbbi tíz évben a hatszorosára nőtt. Az ezredforduló éveiben az előfizetések száma alig érte el a 7000 darabot, míg 2010-ben ez a szám közel 44 ezer db volt. Ezer lakosra jelenleg 323 internet-előfizetés jut Nyíregyházán.

A lakosság életkörülményeinek egyik meghatározó tényezője a *lakásviszonyok* alakulása. Nyíregyháza lakásállománya 2012-ben 51 480 db volt. Ez a 2001-es adathoz képest 14%-kal magasabb érték, ami a város épített környezetének jelentős mértékű növekedését mutatja. Összességében elmondható, hogy a város lakásállománya folyamatosan növekszik, de 2008 óta már egyre kisebb mértékben, ami egyértelműen a gazdasági recesszióval

és az ingatlanválsággal van összefüggésben. 2016-ban 51 885 lakás volt a városban, ebből 161 az adott évben épült.

A lakásállomány (34. táblázat) korösszetétele kedvező és egyre fiatalodó. A lakások 7%-a épült a második világháború előtti időszakban, az 1970-es, illetve az 1980-as évtizedben épült lakások aránya a legmagasabb (együtt az összes nyíregyházi lakás közel felét adták 2011-ben).

34. táblázat

A lakások tulajdonosi jellemzői, 2015 (%)

	Nyíregyháza	Nyíregyházi járás
Saját tulajdon	87,1	91,5
Bérelt lakás	8,0	1,5
Önkormányzati bérlemény	1,9	0,1
Szívésségi lakáshasználat	1,2	2,6
Egyéb	1,8	4,3

Forrás: Nyíregyháza Megyei Jogú Város helyi esélyegyenlőségi programja. Nyíregyháza Életminősége 2015

Nyíregyházán az önkormányzati tulajdonú lakások száma 2012-ben 1929 db volt, azaz az 51 ezer darabos lakásállomány 4%-a. A bérlakások negyede Nyíregyháza két szegregátumában, a Huszártelenen (299 db) és a Keleti lakótelepen (129 db) található. Ezek túlnyomórészt alacsony komfortfokozatúak.

12.6. Trendek és irányok

Nyíregyháza alapvetően már ma is élhető, gazdaságában, intézményrendszerében, kultúrájában színes és egyre színesedő város. *Vonzerőleltára* – köszönhetően történelmi múltjának és egyre komplexebb társadalmi-kulturális és természetesen gazdasági szerepkörének – egyrészt *látnivalóiból*, másrészt *rendezvényeiből* tevődik össze.⁹⁰ Nem véletlen, hogy *idegenforgalmi mutatói* az utóbbi években, évtizedekben számottevően javultak, például a kereskedelmi szálláshelyek vendégéjszakáinak száma 2010 óta háromszorosára bővült (2017-ben 182 ezer volt) – bár ez is csak a 25. legmagasabb érték a magyar települések között. A *látnivalók* között részben a belvárosban fellelhető építészeti és egyéb emlékeket érdemes kiemelni, részben a természeti értékeit, ezen belül is a Sóstót, a város természetes tavait és fürdőit, a Falumúzeumot, valamint az Állatparkot.

A városban több, a világpiacon is megjelenő *nagyvállalat telepedett le*, amelyek szervesen beépültek a megye gazdaságába, illetve munkaerőpiacába. Az önkormányzat deklaráltnan igyekszik a fejlesztések során erősíteni a különböző *szereplők közötti együttműködést* – példa erre a Nyíregyházi Civil Fórum működése, amely jelenleg már 230 szervezetet tömörít.

⁹⁰ Ezek között a legismertebbek: a Vidor Fesztivál, a Nyírségi Ősz, a Cantemus Fesztivál, a Tirpák Fesztivál, valamint a „Kóstoljuk meg Magyarországot!” rendezvény.

A kormány széles körű lehetőséget adott a *Modern Városok Program* keretében jelentős források biztosításával valamennyi nagyváros fejlesztéséhez. Jelen tanulmányban a területi korlátok miatt nincs lehetőség azzal foglalkozni, hogy fajlagosan, komparatív összehasonlításban Nyíregyháza miként fejlődött – önmagához képest vitathatatlan a fejlődése. A *Miskolc–Nyíregyháza–Debrecen*-agglomeráció erősödése érzékelhető, ugyanakkor annak kiderítéséhez, hogy ebben a szabolcs-szatmár-beregi megyeszékhely esetleg erőteljesebben is élhetett volna-e a lehetőségekkel, alaposabb összehasonlító elemzésekre lenne szükség például a jövedelmi, munkahelyi, megélhetési lehetőségek mutatói tekintetében.

Vákát oldal

13. Pécs

Rácz Szilárd – Kovács Sándor Zsolt – Horeczki Réka

13.1. A múlt

Pécs Baranya megye és a Dél-Dunántúl legnépesebb városa, *teljes értékű regionális központ*. A tanulmány tartalmazza azokat a mérföldköveket, amelyek a város szempontjából a fejlődési pályára hatást gyakoroltak.

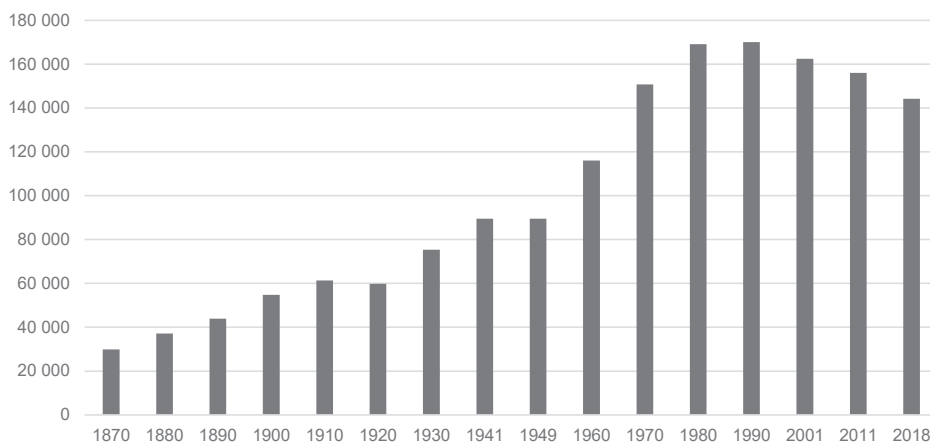
Az urbanizáció szélesedése a 18–19. században a Dél-Dunántúl városaiban példamentőnek számított; Pécs a régió legnépesebb városa a vizsgált időszakban. 1780-ig, a szabad királyi városi rangra emeléséig a pécsi püspökség tulajdona, egyházi mezőváros volt. A vallási egyoldalúság⁹¹ nemzetiségi sokszínűséggel párosult, amit Pécs a mai napig őriz. Az 1840-es években a magyar, horvát és német nemzetiségek aránya egy-egy harmadot tett ki. A lakosságnövekedés üteme a 19. század közepén látványos, a növekmény legnagyobb része a környékbeli falvakból, beköltözésekből származott. A Duna Gőzhajózási Társaság 1854-ben építette meg a mai városrészek és a városközpont közötti, valamint a Mohács–Pécs-vonalakat, ami közvetlen hajókikötői szállítást tett lehetővé. Az első világháborúban jelentős károkat nem szenvedett a város, a trianoni határváltozások miatt a népesség gyarapodott (36. ábra).

A *háború utáni* népességrobbanást a válság és a második világháború sem tudta megtörni. Pécs dinamikusan fejlődött, a bányászat, az ipari-építőipari munkaerőigény a falusi lakosság fokozódó beköltözését eredményezte. Nagy-Pécs kialakítása, a környező falvak (Mecsekszabolcs, Pécsújhegy, Mecsekalja, Vasas, Málom, Nagypárad) becsatolása 1947–1955 között zajlott le. Jelentős aktív korú bevándorlás áll az 1955–1960 közötti időszak népességnövekedése mögött (*1960. évi népszámlálás 3.a...* 1961). A népesség az 1980-as évek végére érte el maximumát, a rendszerváltáskor kezdődő fogyás kihatással volt a társadalom, a gazdaság állapotára.

Pécs *három országos főút ért össze*: a Pécs–Nagykanizsa–Sopron–Bécs-útvonal (kereskedelmi-katonai-postai funkció); a Budáról érkező (gazdasági érrendszerbe való betagozódás); a Balkán felől érkező (külkereskedelmi) út (ERDŐSI 2018). A város piaci vonzáskörzete már ebben az időszakban is túlmutatott a vármegyén. A modern életvitel technikai alapjai az 1900-as évek fordulójára kiépültek. Szpecifikumnak számított a város életében kimagasló mezőgazdasági szerepkör, a szőlő- és borkultúrán felül a mezőgazdasági termények eladásából befolyó bevételek a város költségvetésének jelentős hányadát jelen-

⁹¹ A városi jogszabályok tiltották a zsidóság beköltözését, ami a kereskedelmet és a kisipari tevékenységet kedvezőtlenül érintette (MÓRÓ 1995).

tették. A szabad királyi városi cím elnyerését követően új kereskedelmi modellt alakított ki Pécs, az 1850-es évekre épültek ki meghatározó üzemei: Zsolnay Manufaktúra, Hamerli Kesztyűmanufaktúra, Angster Orgonakészítő Manufaktúra, amelyek révén ipari várossá vált (KAPOSI 2006; 2007a). Az első világháborút követő időszakban a város nehezen tudott igazodni a megváltozott helyzethez (KAPOSI 2018). 1930-ra mérsékelt fellendülés indult, szállók nyíltak, újultak meg (Hotel Kikelet, Nádor Hotel). A világválsággal nem „mozgott” együtt a város, hatalmas építkezések zajlottak le (repülőtér, autóbusz-pályaudvar, modern lakó- és irodaépületek). Pécs egyike volt a regionális közigazgatási, fejlesztési és határvédelmi központoknak; felsőfokú ipari képzés kezdődött; a bányászat „hedonizmusa” jellemezte (ERDŐSI 2018).



36. ábra

Pécs népessége 1870–2018

Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig. Adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése

A nemzetközi, sok esetben a nemzeti trendekre Pécs a méreténél fogva nincs hatással, így nem beszélhetünk megkövült struktúrákról, minden korszakban létezett egy belső korrekció, erős módosítási hajlandóság. A regionális-országos-nemzetközi folyamatok gyakoroltak hatást a város társadalmára, belső térszerkezetére, a gazdaságra és a környezeti állapotokra. Pécs tipikusnak tekinthető a folytonosság és *megszakítottság* példájára az állami beavatkozások tekintetében (HAJDÚ 2001). Az államszocializmus egységes, de differenciáltól terhes korszaka volt hazánkban. A városok tudatos fejlesztése zajlott, amiből Pécs városa is jelentősen profitált (bányászváros képe – az egyoldalú fejlesztések „bezárták” a várost). Az átalakulás a sarkalatos pontja Pécs nehézségeinek, hiszen a nagyvárossá válásra sem szerkezetileg, sem a társadalmi felfogásban, sem a gazdasági struktúrában nem készültek fel megfelelően. A *lakosság megduplázódása* új városrészek megépülésével járt (Mecsek beépítése, Uránváros, Kertváros; utóbbi az ország hatodik legnagyobb lakótelepe).

A bányászati ágazat mellett a könnyűiparban (bőr-, porcelán-, kesztyűipar) működő vállalatok hazai és nemzetközi sikerei jellemezték az 1970–1980-as éveket. A pécsi vállalatok gyorsan fejlődtek a reform előtti és alatti korszakban, vállalatirányítási decentralizáció zajlott, növekvő külső kereslet mellett. A gazdasági reform agráriumot érintő intézkedései pozitívan hatottak, így a pécsi *élelmiszeripar* (húsipar, baromfifeldolgozó, tejüzem, kenyérgyár, sörgyár) is igen gyorsan fejlődött az 1970-es években (KAPOSI 2007b). A részben mesterségesen fenntartott piaci együttműködés (szovjet export) az 1980-as években egyre bizonytalanabbá, az új piacok keresése pedig nehezkessé vált. A szovjet piac összeomlása gazdasági teherként nehezedett a városra, jelentős munkanélküliséget hozva (35. táblázat).

35. táblázat

Pécs foglalkoztatási szerkezete gazdasági ágazatonként (fő)

Ágazat	1960	1980	1990
Mezőgazdaság	5 818	2 615	2 200
Ipar és bányászat	47 416	38 669	30 490
Kereskedelem és üzleti szolgáltatások	14 188	14 592	13 632
Bank- és pénzügyek	387	598	882
Közszolgáltatások	12 237	12 144	13 813
Közlekedés, szállítmányozás	10 943	7 197	7 418
Oktatás	n. a.	6 181	5 958

Forrás: NÉMETH 1995; TeIR (é. n.) alapján a szerző saját szerkesztése

13.1.1. A rendszerváltozás időszaka

A rendszerváltozást követő ágazati problémák a bányászat összeomlásával egy időben érintették Pécsset. Talán az egyik legnagyobb városmenedzsment-probléma ekkor az új önkormányzati rendszer kialakulásával együtt jelentkezett, ugyanis *az első öt évben* stratégia és elképzelés nélkül, a piaci mechanizmusok által vezérelve alakult a város gazdasága. Pozitívuma a minőségi változásokat is felmutató *spontán terciarizáció előretörése*, azonban a bányászat és az ipar leépülésével létrejött űrt nem voltak képesek ellensúlyozni a változások hatására legjelentősebbé váló élelmiszeripar (tej-, sör-, bor-, hús-, dohányipar), de a könnyűipar (bőripar), a kerámiagyártás, valamint a külföldi zöldmezős beruházások sem (TRÓCSÁNYI 2006; RÁCZ 2008).

A *külföldi tőke* megjelenése Pécs városában is a rendszerváltozás időszakára tehető, amely a privatizáció során komoly szerephez jutott (36. táblázat).

Külföldi tőke nemcsak az állami vagyon privatizációja során érkezett a városba. Az 1990-es évek elején megszűnt a Mechanikai Laboratórium nevű, katonai elektronikát, rádióstúdió-berendezéseket gyártó pécsi üzem. A telephelyet az olasz monitorgyártó vállalat, a Hantarex vásárolta meg. A közel 1000 főt foglalkoztató gyár világszínvonalú termékeit a legnevesebb számítógépgyártóknak szállította. A firenzei anyacég csődjét követően a pécsi üzemet 1994-ben a Nokia vásárolta meg, és Nokia Monitor Magyarország Kft. néven már saját fejlesztésű monitorokat gyártott, és folyamatos fejlesztéseket

hajtott végre. A gyár megszenvedte a Nokia szerkezetváltását (bővebben lásd Lux 2017), ami Pécs elhagyását, az üzem eladását jelentette 2001-ben. A vevő, az Elcoteq, 1998-ban hozta létre pécsi vállalkozását, amely a Pécsi Ipari Park legnagyobb üzeme lett. A termelés felfutásával együtt a foglalkoztatottak száma is emelkedett, ami jelentősen hozzájárult Pécs ingázási körzetének bővüléséhez. A 2008-as válság idején az Elcoteq a megye legnagyobb foglalkoztatója volt, több mint hétezer fős (saját, illetve bérelt) munkaerővel, akik többségében betanított munkát végeztek. Az évtized végére a pécsi gyár már nemcsak a termelés helyszíne volt, egyre több mérnök foglalkozott termék- és technológiafejlesztéssel. Az új termékek gyártását is itt kezdték, de a tömegtermelés Kínába, Brazília, Mexikóba került. Az Elcoteq anyacége csődbe ment, így 2011 végén a pécsi gyáregység is megszűnt (ez a székesfehérvári IBM és a komáromi Nokia mellett a legnagyobb hazai multikivonulás volt).

36. táblázat

A jelentősebb pécsi gyárak, üzemek átalakulása

Vállalat	Változások
Hunor Kesztyűgyár	A privatizáció során a gyár egyes üzemei elváltak egymástól, csak a Hunglove Kft.-ben jelent meg svéd tőke, de a vállalkozást 2002-ben felszámolták. A többi privatizált kisüzem hazai tulajdonosi körrel és a korábbinál lényegesen alacsonyabb foglalkoztatotti létszámmal tovább üzemel. A <i>Pécsi kesztyű</i> márkanévet a Pécs–Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara (PBKIK) védte le és adta tovább a Pécsi Kesztyű Klub tagjainak.
Pécsi Bőrgyár	Csődeljárás, újraindulás, majd újabb válság követte egymást, amely folyamat végén a tevékenység a spanyol tőkebefektetések ellenére is megszűnt 2007-ben.
Állami Húsipari Vállalat/Möbiusz Rt./Délhús Rt./Baromfifeldolgozó	Osztrák tőkével, jelentősen csökkentett kapacitással és létszámmal sem sikerült a vállalat megmentése, a tevékenységet 1997-ben befejezték. Később részben régi, részben új tulajdonosokkal sikeresen újjászervezték, 2013 óta osztrák többségi tulajdonnal működik.
Baranya Megyei Tejipari Vállalat/Baranyatej/MiZo	A gazdasági gondok átszervezések útján sem oldódtak meg, így felszámolási eljárás alá vonták, amely végén a SOLE Zrt.-be olvadt be a cég, ami a pécsi tevékenység megszűnését jelentette, de a MiZo márkanév fennmaradt.
Pannónia Sörgyár	Az ország legrégebbi sörfőzdéje 1993-ban az Ottakringer–Wenckheim osztrák csoport tulajdonába került, a technológia és termékfejlesztés ellenére a termelés és a foglalkoztatottak száma csökkent, de a fő tevékenység Pécsi Sörfőzde Zrt. néven ma is folyik. 2017 óta a cég ismét hazai tulajdonba került, új (kézműves) termékekkel minőségi irányba mozdult a termelés.
Pécsi Dohánygyár	A Sopianae termékéről ismert piacvezető vállalatot 1992-ben megvásárolta a British American Tobacco, Magyarország legnagyobb dohányipari befektetője, a világ legnagyobb, tőzsdén jegyzett dohánygyártó vállalata. Azóta BAT Pécsi Dohánygyár Kft. néven működik, nemzetközi márkákat is gyártanak, 2014-ben új gyáregység épült, komoly technológiai fejlesztést hajtottak végre, a kapacitásbővítés miatt a foglalkoztatotti létszáma is növekedett mintegy 840 főre. A vállalatirányítás és a kereskedelem budapesti központtal működik. A gyár PLC-képzési műhelyt alakított ki a PTE Műszaki és Informatikai Karán.
Sopiana Gépgyár	A gyárat az 1990-es évek eleji csődjekor értékesítették, s a pályázaton a Hauni Maschinenbau GmbH vásárolta meg. Folyamatos termék- és technológiafejlesztés, valamint kapacitásbővítés révén a társaság HAUNI Hungaria Gépgyártó Kft. néven a város legnagyobb ipari foglalkoztatójává (és legnagyobb adófizetőjévé) vált, mára mintegy 1300 főt foglalkoztatva. Ma a Hauni az egyetlen, 1000 főt meghaladó ipari foglalkoztató Pécsen. A nagyipar ekkora hiánya teljesen egyedülálló a nyolc magyar nagyváros között.

Vállalat	Változások
Zsolnay Gyár	A jeles múlttal rendelkező vállalat a rendszerváltozást követően állami tulajdonban maradt. A gazdasági nehézségek miatt részvénytársasággá alakították, amelynek tulajdonosa egy állami bank lett. Ezt követően a tevékenységek alapján három önálló társaságot hoztak létre. Újabb tulajdonosváltást követően az önkormányzat lett a fő tulajdonos. A porcelánmanufaktúra végül egy külföldi állampolgáré lett, de jogi, névhasználati viták a mai napig vannak.
Pécsi Hőerőmű Vállalat/ Pannonpower/ Pannon Hőerőmű Zrt.	A vállalatnál a társasággá alakítását követően jelentős szerkezeti változást jelentett, hogy három bányüzemmel összevonták, amivel az alapanyag-ellátását kívánták javítani, és egyúttal a bányabezárás miatti gondokat enyhíteni. A céget csak 1998-ban sikerült értékesíteni, amerikai tulajdonosnak. A bányabezárás után átálltak földgázüzeműre, és biomasszablokk is épült. Folyamatosak voltak az át- és kiszervezések. Jelenleg a Veolia-csoport, a magyar energiapiac egyik vezető szereplője a tulajdonos. A tevékenységet négy társaság látja el (Pannon Hőerőmű Zrt., Pannon-Biomassza Kft., Pannongreen Kft., Pannon-Hő Kft.).

Forrás: Pécs Megyei Jogú Város 2016 és a vállalatok weboldalai alapján a szerző saját szerkesztése

13.2. A gazdaság napjainkban

A külföldi tőke beáramlásának korlátait mutatja, hogy a jelenleg Pécsen működő közel 9000 társas vállalkozásból mindössze 250 vállalat működik külföldi jegyzett tőkével (37. táblázat).

37. táblázat

A Pécsen külföldi jegyzett tőkével rendelkező jelentősebb vállalatok adatai, 2018

Vállalat	Tevékenység	Jegyzett tőke, millió Ft	Foglalkoztatottak, fő
A Beton Viacolor Kft.	Építési betontermék gyártása	290	121
BAT Pécsi Dohánygyár Kft.	Dohánytermék gyártása	6 497	835
E.ON Dél-dunántúli Áramhálózati Zrt.	Villamosenergia-elosztás	22 894	968
E.ON Dél-dunántúli Gázhálózati Zrt.	Gázelosztás	4 570	235
eFeF Kft.	Baromfihús-feldolgozás	160	197
Grawe Életbiztosító Zrt.	Életbiztosítás	800	33
Harman Professional Kft.	Elektronikus fogyasztási cikk gyártása	1 454	432
HAUNI Hungária Kft.	Élelmiszer-, dohányipari gépek gyártása	320	1 135
HB-Kapcsolószekrény-gyártó Kft.	Fémszerkezet-gyártás	3	516
HONSA Kft.	Egyéb műanyag termék gyártása	83	219
Pannon-Hő Kft.	Villamosenergia-termelés	6 040	n. a.
Pannon Hőerőmű Zrt.	Gőzellátás, légkondicio- nálás	666	176
Pannon-Biomassza Kft.	Üzem-, tüzelőanyag-nagy- kereskedelem	50	81

Vállalat	Tevékenység	Jegyzett tőke, millió Ft	Foglalkoztatottak, fő
Pannongreen Kft.	Villamosenergia-termelés	2 373	n. a.
Semler Kft.	Lábbeligyártás	3	192
Sola-Metal Kft.	Egyéb gépgyártás	50	27
Unisys Pécs Kft.	Információtechnológiai szaktanácsadás	110	61
Zsolnay Porcelánmanufaktúra Zrt.	Háztartási kerámia gyártása	2 153	79

Forrás: www.ceginformacio.hu adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Ebben a gazdasági helyzetben az új ipari kapacitások kiépítése, Pécsre települése lehetett volna a kiút egyik lehetséges forgatókönyve. A telephelyválasztási elméletek kitérnek arra, hogy az esetleges új ipari vállalatok megtelepedésének egyik fontos telepítési tényezője már ebben az időszakban is az elérhetőség és a képzett munkaerő megléte (LENGYEL–RECHNITZER 2004; KOLTAI 2007). A végbement strukturális átrendeződés, az állami iparvállalatok megszűnése egyúttal azon gyakorlati oktatási helyek megszűnésével is járt, ahol a leendő szakmunkások elsajátíthatták a szakmájuk esszenciáját. Az ipari hagyományok tovább élése így még kevésbé biztosított. Pécsnek nagy álma volt a betelepülő külföldi (tíz- ezres foglalkoztató) nagyvállalat, de belátható, hogy erről már lekésett. Amely nagy cég betelepült, azt nem sikerült itt tartani, nagyrészt külső okok miatt. Az Elcoteq bezárása óta a Pécsi Tudományegyetem (PTE) a legnagyobb foglalkoztató.

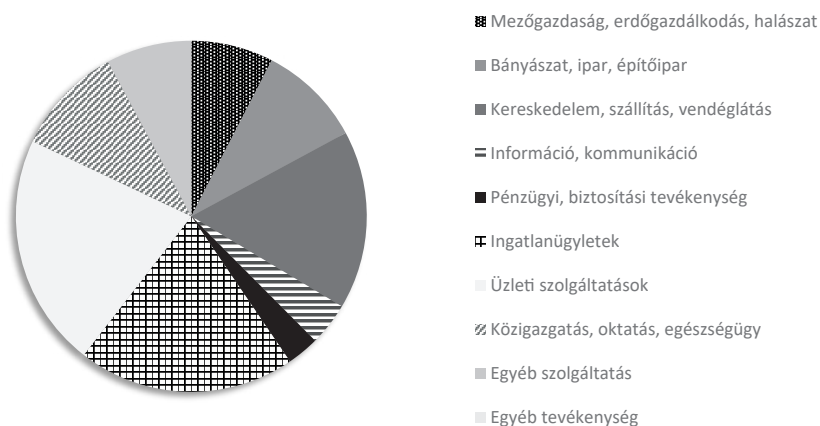
Pécs az ipartelepítési tényezői, különösen a vonalas infrastruktúrájának hiányosságai miatt *kimaradt* az 1990-es évek második felének *zöldmezős beruházási hullámából*. A mégis betelepült EMS-szektor azonban nagymértékben munkaerőköltség-érzékeny és piacilag volatilis volt, így a globális piaci környezet romlásával ez az ágazat gyakorlatilag elhagyta a várost (és jórészt az országot is). Pécs a közép-európai magtérsegen kívül helyezkedik el, ami gyenge hazai működőtőke-befektetésekben, az újraparosítás elmaradásában, a munkahelyek lassú leépülésében mutatkozik meg (LUX 2017). Elérhetőség terén Pécs jelentős hátrányokkal küzdött, a régióközpontok közül az utolsó volt, amelyet elért az autópálya. A várva várt *M6–M60-as autópálya késői (2010) átadása* éppen arra az időszakra esett, amikor megszűnt az országba irányuló új FDI-beáramlás, és inkább a profitrepatriálás, illetve a meglévő telephelyekbe történő további beruházás vált a pénzmozgások fő formájává. Mindezekből Pécs teljesen kimaradt.

Jelentős előrelépés történt azonban az *ipari infrastruktúra* fejlesztése terén. A város *három ipari parkja* (Déli Ipari Park, Pécsi Ipari Park, Pannova Ipari Park) nagy volumenű ipar letelepítését teszi lehetővé, kihasználtságuk azonban máig nem magas, ezért elsősorban a termelő szektort erősítő és jelentős munkahelyteremtő képességgel rendelkező vállalkozások betelepülésének ösztönzése indokolt, amihez az önkormányzat adókedvezményeket nyújt 5 évre. Az ipari parkokon kívüli zöldmezős beruházásokra 2 év adómentességet, a termelő beruházásokra és bizonyos preferált iparágakra (például az SSC-központok) pedig kedvezményes építmény- és telekadómértéket alkalmaznak a Pécsre település ösztönzése érdekében (MEZEI 2017). A kép ennek ellenére felemás, bár az infrastruktúra adott, *komoly befektetők csak kis számban érkeztek a városba*. A nagyobb befektetők zöme külföldi, elsősorban német, osztrák közép-vállalatok, amit nehezményeznek a helyi kkv-k képviselői. A Pécsi Ipari Park betelepülése a kezdetek óta problémákkal teli, ennek legfőbb oka, hogy

a város nem tudta a befektetők szándékait befolyásolni, mindig azok akarata tudott érvényesülni. Az önkormányzat eddig nem találta meg azokat az eszközöket, amelyekkel képes lett volna elérni, hogy az általa ipartelepítésre preferált területeken történjenek a beruházások, ezért a legfontosabb feladat ennek az eszközrendszernek a kidolgozása, az ipari parkok és a barnamezős területek privilegizálása a beruházások számára.

A külföldi tulajdonosi háttérrel rendelkező vállalkozások mellett a *hazai, illetve önkormányzati cégek* is fontos szerepet játszanak Pécs gazdaságában, foglalkoztatási szerkezetében. Ki kell emelnünk a legnagyobb profitorientált foglalkoztatót, a Mecsek-Füszért Zrt.-t, amely 1,6 milliárd Ft-os jegyzett tőkével és 1500 foglalkoztatottal rendelkezik, vagy a legnagyobb hazai tulajdonú gépipari foglalkoztatót, a 140 főnek munkát adó Matro Kft.-t. Hasonló méretű a bányászati és rekultivációs tevékenységet végző Mecsekérc Zrt. (129 fő). A három nagy önkormányzati szolgáltató (Biokom Kft., PÉTÁV Kft., Tettye Zrt.) közel 1000 főt foglalkoztat, összesített jegyzett tőkéjük meghaladja a 4,5 milliárd Ft-ot. Meg kell említenünk, hogy a *közszféra foglalkoztatási szerepe kiemelkedő Pécsen*, a megye legnagyobb foglalkoztatója a PTE 6700 fővel, kiemelkedő PMJV Önkormányzata 2250 fővel, és számos dekoncentrált szerv (NAV, MÁK stb.) ad közepes és felsőfokú végzettségűeknek adminisztratív, jogi és gazdasági munkalehetőséget.

A változások következményeképp a pécsi *gazdasági társaságok* ágazati szerkezete jelentősen megváltozott. Az elérhető legfrissebb adatok szerint a városban 2016-ban 25 322 vállalkozást tartottak nyilván, a főbb ágazatok tekintetében a szolgáltatások vezető szerepe megkérdőjelezhetetlen, összességében 82,87%-uk sorolható ehhez a szektorhoz. A korábban a várost meghatározó ipari tevékenységekkel a vállalkozások tizede sem, míg agráriummal a regisztrált vállalkozások 7,58%-a foglalkozik (37. ábra).



37. ábra

Pécsen regisztrált vállalkozások ágazati megoszlása, 2016

Forrás: KSH T-STAR-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; adatok forrása: TeIR

13.3. Trendek és irányok

A város jövőbeli lehetőségeinek tárgyalása előtt fontos áttekinteni, hogy *az érvényben levő stratégiái* milyen célkitűzéseket, irányokat jelöltek ki, s az eltérő dokumentumok mennyiben harmonizálnak egymással.

Pécs Megyei Jogú Város integrált városfejlesztési stratégiájának hívószava a *fenntarthatóság* elérése a gazdaság, a környezet és a társadalom területén. A gazdasági fenntarthatóság az ipari tevékenységek újrapozicionálásával, újraiparosítással, a már a Pólus Programban is megjelent elemek (egészség-, környezet-, kulturális ipar) fejlesztésével érhető el olyan kiegészítő feltételek mellett, mint a hatékony gazdasági és társadalmi erőforrás-allokáció, a megújuló (adósságspirállal megküzdő) önkormányzati gazdálkodás, illetve a turizmus fejlesztése. A környezeti fenntarthatósági cél a stratégia szerint a természeti értékek és erőforrások védelme, korábbi környezeti károk helyreállítása, az energiafelhasználás átalakítása, az energiahatékonyság növelése és a megújuló energia hasznosításának bővítése, a közösségi és kerékpáros közlekedés fejlesztése, a közúthálózat és a parkolási helyzet javítása révén érhető el. A társadalmi fenntarthatóság érdekében pedig az alábbi erőfeszítésekre lenne szükség: a lecsúszó társadalmi csoportok segítése, a szakképzés és felnőttképzés fejlesztése, a fiatalok helyben maradásának ösztönzése, a társadalmi kohézió és a civil, nem állami szerepvállalás erősítése. Megjegyezhetjük, hogy a helyi értelmiség körében létezik egyfajta lokálpatriotizmus (pécsi *tüke* – tősgyökeres – mentalitás), és általánosságban tetten érhető a civil szféra átlagon felüli aktivitása.

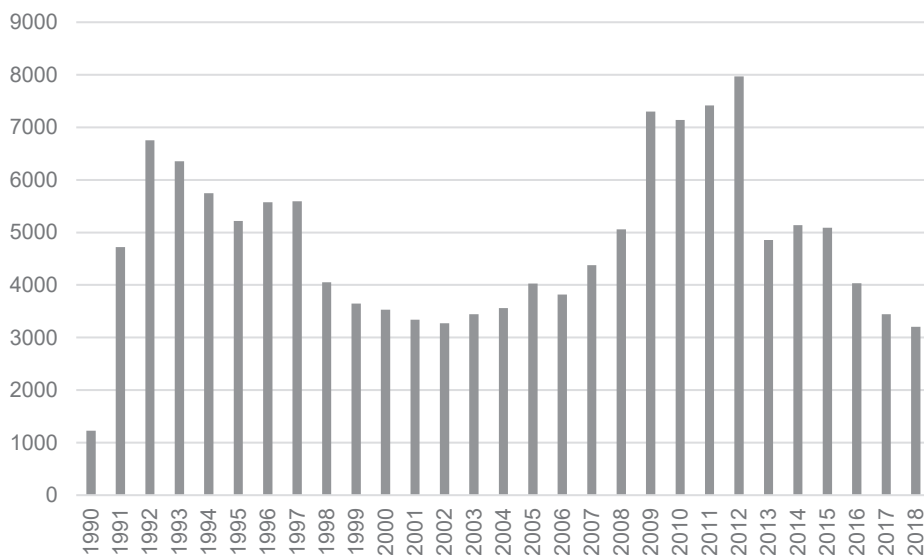
A *Pécs Megyei Jogú Város városfejlesztési koncepció 2014–2030* (2014) jövőképe szintén a fenntarthatóságot célozza, ahol fenntartható fejlődésű városnak a belső motivációk által generált fejlődésre és önmaga fenntartására képes várost tekintik, amely belső erőforrásainak hatékony hasznosítása révén, egyedi döntésű működési támogatások nélkül képes pozitív jövedelemáram létrehozására és fenntartására, a külső kockázatok kezelésére, a változásokhoz való rugalmas alkalmazkodásra, az alapvetően független működésre (*Pécs Megyei Jogú Város városfejlesztési koncepció 2014–2030* 2014).

A *Pécs Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégiája 2014–2020* (2014; TINER 2000) (ITS) célrendszere egyezésben van a fejlesztési koncepcióval. Új elem a *kormányzás mozgásterének bővítése*, ami nagyban összefüggött Pécs 45 milliárd forintos adósságával (az önkormányzati konszolidáció, a kormány adósságátvállalási adatai alapján Pécs volt a legeladósodottabb vidéki város).

Az ITS a városon belül kijelöli az egyes célokhoz tartozó beavatkozási területeket is, előbb négy zónára, majd kisebb egységekre bontva a város területét. Az egyes problématerületeket az ITS-ben a kulcsprojektek és az azokhoz kapcsolódó fejlesztések keretében határozták meg (például nagyfoglalkoztatók Pécsre vonzása). Emellett pontokba szedve jelzi a stratégia végrehajtásával kapcsolatban felmerülhető kockázatokat is (negatív demográfiai trendek; városvezetés változásmenedzsmenthez való hozzáállása; szinergiák hiánya; pénzügyi kockázat stb.). Összegzésként elmondható, hogy a város stratégiai dokumentumai a komplex társadalmi, gazdasági, környezeti fenntarthatóság elérését tűzik ki célul, azok megvalósítása irányába kívánnak erőforrásokat csoportosítani, utat mutatni.

A város gazdasági fenntarthatóságának elérése *új nagyfoglalkoztatók* városba vonzásával, így a foglalkoztatás növekedésével és annak multiplikatív fogyasztásnövekedést előidéző hatásával érhető el. Bár az elmúlt években a gazdasági válság okán megugró

helyi munkanélküliség újra csökkenő tendenciát mutat (38. ábra), az kevéssé az újonnan megjelenő nagyvállalkozásoknak köszönhető, mert azok az utóbbi években is elkerülték a várost. A foglalkoztatás növekedése a meglévő nagyfoglalkoztatók (Hauni, BAT, PTE) fejlesztéseiből, munkaerőigényéből fakadt elsősorban, a vállalatok idevonzását még az autó-pálya-fejlesztés sem hozta meg, sőt egyes új elemzések szerint még inkább a főváros elszívó hatására erősített rá. Az elmúlt időszakban a legnagyobb visszhangja a Magnus Aircraft Zrt. megjelenésének volt, amely elektromos repülőgépgyárat hozott létre a pécs–pogányi repülőtér mellett. A kisszámú, speciális munkaerőt igénylő vállalat az innovativitása miatt kiemelendő. A legfrissebb hírek szerint a dél-koreai tulajdonú, autóalkatrész-gyártó Hanon Systems Hungary Kft. összesen 36,7 milliárd forint új beruházással Székesfehérváron, Pécsen és Rétságán hoz létre új kapacitásokat, összesen mintegy 500-520 munkahellyel, ami abból a szempontból pozitívum Pécs számára, hogy mindebből nagyságrendileg 450 állás-hely a városban realizálódhat (Majdnem félezer munkahelyet hoz létre Pécsen egy dél-koreai autóalkatrészgyártó 2018).



38. ábra

A regisztrált munkanélküliek száma Pécsen, 1990–2018

Forrás: ITM adatai alapján a szerző saját szerkesztése; adatok forrása: TeIR

A nagy, multinacionális vállalatok Pécsre csábításában a városi lobbinak is nagy szerepe van, mégsem sikerült még csak versenybe sem szállni a BMW magyarországi üzeméért, holott a Debrecenben tervezett beruházáshoz szükséges infrastruktúra (közművesített ipari park, terület) itt már adott volt, a győztes Debrecen esetében pedig csak ezután fogják kialakítani.

A pécsi ipari szerkezet újragondolásában a *Modern Városok Program* kihasználása sem történt meg, az jórészt a PTE fejlesztéseiben és a kórházak kapacitásainak javításában valósult meg.

A társadalom fenntarthatósága terén az egyik legfontosabb tennivaló a *városi népesség* megtartása. Bár a nagyvárosok esetében napjainkban jellemző a szuburbanizációs tendenciák lejátszódása, a környező településekre való kiköltözések, Pécs esetében ennél többről is szó van. A szomszédos, agglomerációs települések (Kozármisleny, Hosszúhetény, Keszü, Pellérd, Orfű stb.) mellett jellemző – leginkább a magasan kvalifikált lakosság részéről – a fővárosba, illetve külföldre költözés. Fontos tendencia az is, hogy a város egyre kevésbé képes a végzett hallgatók megtartására, erős Budapest és a vidéki növekedési centrumok munkaerő-elszívó hatása. Ez előrevetíti azt is, hogy a helyi fiatalok már a felsőoktatási tanulmányaikat is másutt végzik. A PTE részéről üdvözölt, s valóban fontos momentum a város életében is ezzel párhuzamosan a *külföldi hallgatók számának folyamatos növekedése*, ami 2018-ban már a 4000 főt is meghaladta, döntő többségük az orvostudományi, illetve kapcsolódó képzésekben (gyógy-szerész, egészségügy) vesz részt. Fontos tudatosítani, hogy ezeknek a hallgatóknak csak kis hányada marad Pécsen, nagyobb részük nem válik a helyi társadalom részévé, de becslések szerint az egyetem és hallgatóinak a költése a pécsi GDP mintegy 15-20%-át teszi ki. Az elvándorlás legnagyobb oka a versenyképes jövedelemszerzés lehetőségeinek keresése, ami a város gazdasági újraindítása nélkül nem valósulhat meg. Az *egyetem és a város kölcsönhatása vitathatatlan* a regionális szerepkör elérése és megtartása érdekében. A PTE széles képzési palettával, nemzetközi kapcsolatokkal az ország egyik legnevesebb intézménye. Pécs esetében a *tudásklaszter kialakításához* komplex gazdasági-társadalmi környezet fejlesztése szükséges, ahol a vállalkozókészség, a bizalmi szint egyéni és intézményi környezetben található. Az egyetemeken kialakuló szellemi bázis megtartásához nélkülözhetetlen a bizalom és a kölcsönösség kiépítése (SITÁNYI–LUDESCHER 2009).

Pécs multikulturális múltjából és az egyetem jelenlétéből adódóan perifériális helyi társadalom, ahol a projektesítés mint az európaiság fokmérője az integráció elősegítője lett (NAGY KALAMÁSZ 2007). Az ideák tekintetében a város a helyi gazdaságfejlesztési modellek, a helyi projektosztály, az éltek és a stakeholderok interakciójára épít (FÜZÉR 2016). A város társadalmi tőkéjének kutatásakor kialakult főbb góccok: a részvételi városfejlesztés (FÜZÉR 2017), a kirekesztettség elleni küzdelem (*Pécs, a befogadó város...* 2013), az egészségi állapothoz fűződő kontextus (FEHÉR 2007), az egyetem szerepe (SITÁNYI–LUDESCHER 2009; MEZEI 2005). A városban az ezredforduló után három kiemelkedő városfejlesztési folyamat zajlott le: a *PÉCS2010 Európa Kulturális Fővárosa (EKF) program*, a *Pécs2020 és 2030 városfejlesztési stratégiák*, a *Pécs2020 szociális városrehabilitáció a szegregátumokban*. A városfejlesztési stratégiák részvételi tervezési folyamat eredményei.

Számos nagyberuházást és városrész-megújulást köszönhet Pécs az Európa Kulturális Fővárosa címnek: *Tudásközpont*, *Zsolnay Kulturális Negyed*, *Múzeumok utcája*, *Kodály Központ* és számos kisebb elem, amelyekkel együtt vált Pécs pezsgőbb regionális központtá. Ezek bár az eredeti programban vizionált céljukat maradéktalanul nem valósították meg (működés problémái), a társadalom formálásában mégis fontos szerepet kaptak. A projekt maga egy *városfejlesztési folyamat*, kedvezményezett fejlesztéssel összekapcsolva, amelynek számos fejlesztési stratégia alárendelődött (FARAGÓ 2011). A részvételi folyamat keretében kidolgozásra váró *integrált városfejlesztési terv* és *antiszegregációs terv* sajnos nem megfelelően készült el; ahogyan a szakmai fórumok, a partneri kapcsolatok sem valósultak meg megfelelően a projektesítés során (FÜZÉR 2017). Az egyik fontos elvárt EKF-eredmény a turizmus fellendülése lett volna, azonban a vendégéjszakák számában ez nem mutatkozott meg.

A város *környezeti fenntarthatóság* érdekében tett erőfeszítései értékelhetők talán a legpozitívabban, ami például a helyi távhőszolgáltatás teljesen megújuló alapokra helyezéséből fakad, 2013-tól Európa legnagyobb tisztán zöldalapú, kapcsoltan hőt és áramot termelő (úgynevezett kogenerációs) erőműve a pécsi. Emellett kiemelendő az önkormányzati tulajdonú BOKOM Kft., amely stratégiai és szolgáltatási szempontból is Magyarország legsokoldalúbb és legelismertebb *hulladékgazdálkodási vállalata* volt (amely az utóbbi években *stadtwerke típusú* vállalattá alakult), tevékenységéhez számos úttörő jelentőségű fejlesztés és tevékenység kapcsolódott. Ezeken felül a bányászattal összefüggő rekultiváció is folyamatos már. Úgy tűnik, a működés beváltotta a hozzá fűzött reményeket, a városi intézmények energiahatékonysági és energetikai beruházásai, a létesített naperőmű, a korábbi uránbányák rekultivációja (például Tüskésréti park kialakítása) mind-mind ebbe a sorba állíthatók.

A *helyi önkormányzati* adósságállomány az állami adósságrendezéssel sem oldódott meg. Pécs továbbra is gazdasági nehézségekkel küzd, gazdálkodása lényegében fenntartathatatlan. A 2014. évi adósságátvállalás után a város cégei adósodtak el milliárdos nagyságrendben, amiről az önkormányzat 2017. decemberi, 2018–2022-re szóló vagyongazdálkodási terve tanúskodik. A kormány ismét segített 9,5 milliárd forinttal, de ezúttal visszatérítendő támogatás formájában tette [1943/2017. (XII. 12.) Korm. határozat], komoly garanciák mellett (államkincstári felügyelet, a teljes vagyon biztosítékként szolgál), a polgármester mellé (egyes vélekedések szerint fölé) pedig új stratégiai irányító testületet állítottak fel. Nagy kérdés, hogyan fogja három év alatt visszafizetni ezt Pécs, ami átlagosan évi 3 milliárd forint spórolást és 3 milliárd Ft új bevételt igényelne. A város gazdálkodásában alapvető fontosságú lenne a következetesség magasabb fokát elérni, hogy ne legyen szükség újra és újra az adósságkonszolidációra.

Ezzel szemben megállapítható, hogy a fejlesztési dokumentumaiban lefektetett célok és irányok *nem elhibáztak*, csak bizonyos szintű módosításra szorulnak. A nagyfoglalkoztatók bevonása a városba és megtartásuk egy-két leírt kivételtől eltekintve évtizedek óta nem sikerült. Pécs *politikai lobbijereje* közel sincs azon a szinten, mint az EKF elnyerésekor (akkor Toller Lászlóról [1950–2010] mint a legerősebb vidéki polgármesterről beszéltek a sajtóban, és a politikai elit több tagja is pécsi vagy pécsi kötődésű volt; azóta a polgármesterek politikai súlya ezt a szintet meg sem közelíti). Ez egyértelműen látszik az elmúlt években Magyarországra telepedő nagy cégek telephelyválasztásaiból. Így a lépték megváltoztatása lenne szükséges, a kis- és középvállalkozásoknak kellene megfelelő helyi támogatási konstrukciókat kitalálni, illetve e vállalkozók idevonzásában a már működő klaszterek profiljára és segítségére is támaszkodni kellene.

Úgy véljük, ha Pécs gazdasága felívelő pályára áll, és a kialakuló vállalkozói kör számára a megfelelő képzettségű munkavállalók (a szakiskolák és a PTE oktatási palettájának finomhangolásával) rendelkezésre állnak, akkor és csak akkor tud Pécs kijutni abból a gazdasági helyzetéből, amelyet a rendszerváltozás utáni szerkezetváltással el kellett szenvednie.

Pécs esetében úgy fogalmazhatunk, hogy az *államszocialista* időszak fejlesztéspolitikájának relatív *nyertese* volt, alapvetően a szénbányászat és az uránbányászat erőltetett fejlesztése révén hazai összehasonlításban nagyváros lett, kimozdult korábbi fejlődési trendjéhez képest. Ugyanakkor ez a monofunkcionális gazdaságszerkezetet eredményező „szerencsés időszak”, sajátosság – alapvetően az 1960-as évektől folyamatos diverzifikációs törekvések sikertelensége miatt – a *rendszerváltás időszakától megterhelte Pécs átalakulását*. Ez a konszolidációs időszak tulajdonképpen ma is tart, és az egyik legfontosabb kérdés az, hogy

levonva a konzekvenciákat, Pécs visszatér-e „eredeti” trendjéhez? Képes-e az elkerülhetetlen zsugorodást tervszerűen és minőségi átstrukturálódással lebonyolítani? Ez a nemzeti és helyi demográfiai tendenciák alapján hosszú távon elkerülhetetlen *fenntarthatósági kérdés*. A másik kérdés az, hogy Európa Kulturális Fővárosaként – miután bemutatkozott Európának – miként találja meg a maga reális helyét a kontinens hálózatában és folyamataiban.

Pécs fejlődésének történeti mozgatórugóit összegezve három tényezőcsoport azonosítható (FARAGÓ 2010): 1. a *központi hely*, a regionális funkciók mindenkori megléte; 2. a *kultúra és a multikulturalizmus*; 3. az *ipari fejlődés*. Pécs kétezere éves város, történetileg bizonyos központi (egyházi, kulturális, kereskedelmi, adminisztrációs) funkciókkal bír, amelyek egymást erősítve regionális centrummá fejlesztették.

Ezeket a *történetileg megszerzett funkciókat* a Dél-Dunántúl térségében egyértelműen, de a többi hazai versenytárs-nagyvároshoz viszonyítva is alapvetően meg tudta őrizni a rendszerváltozást követően. Pécs fejlődésében mindig jelentős mozgatóerő volt a szélesen értelmezett kultúra, a számos innovatív gondolat, újdonság révén. A kultúra tekintetében Pécs a legjobb, legkomplexebb adottságokkal rendelkező vidéki város. Az ipar az elmúlt másfél évszázadban vált fontos strukturáló (fejlesztő, alakító, válsággeneráló, majd hiányzó) erővé.

A város *újjáéledésének* két fontos korlátja azonosítható. Az egyik a sokrétű *külső környezet*, ideértve a piacot, a globális folyamatokat, hatóerőket és az állami viszonyrendszereket, fejlesztéspolitikát. A másik a *belső adottságok rendszere*, amely hosszú ideje a személyfüggőségében, a helyi elit felelősségében és az intézményi környezet minőségében (gyengeségében) fogható meg.

Pécs, a Dunántúl legnagyobb városa egy permanensen *átalakuló város*, amely történelme folyamán változó funkciókkal rendelkezett. Napjainkban a dél-dunántúli régió informális székhelye és tényleges regionális funkciókkal rendelkező központja. Az újraiparosítás, az új növekedési pályára állítás mindmáig várat magára. Bár a realitásokkal szembenező, innovatív fejlesztési koncepciók jól vázolják Pécs pozícióit és a szükséges feladatokat, a hiányzó belső erőket máig nem sikerült pótolni/mozgósítani, az erős intézmények kiépíthetlensége és az effektív kormányzás hiátusai jelentős bizonytalanságot kódolnak minden tervezési és megvalósítási tevékenységbe.

A bányászat és a nehézipar összeomlását (a korábbi iparváros az ezredfordulóra „ipartalanná” vált) a város tulajdonképpen sikeresen túlélte, a spontán terciarizáció és a közszféra átsegítette a nehéz időszakon. A jelenlegi közszféra erőteljesebb szerepvállalása azonban szükséges, az önkormányzat többször is fenntarthatatlan pénzügyi állapotáról adott egyértelmű bizonyítékot a közelmúltban. Az egyetemre – alapvetően a külföldi hallgatók létszámnövekedésére – alapozott túlélési stratégia jól kiegészítheti a lassan és magyar viszonylatban *elaprózott* újraiparosítási törekvéseket. Pécs valószínűleg nem kerül megint kivételezett, szerencsés helyzetbe a jelenlegi gazdasági periódusban (erről több okból lekésett), ami egy lassú és endogén erőforrásaira alapozott fejlődési, átalakulási utat körvonalaz. Ezen az úton a város már elindult.

14. Szeged

Vida György – Lengyel Imre

14.1. Bevezetés

A történelmi múlt jelentősen meghatározza Szeged fejlődésének és fejlesztésének kereteit is. Tanulmányunkban a napjainkra is kiható események rövid történeti ismertetését követően először a rendszerváltozás utáni főbb folyamatokról és a város aktuális helyzetéről nyújtunk áttekintést. Ezután a történelmi meghatározottságokra is tekintettel Szeged jövőbeli fejlődését vázoljuk fel a helyi és országos fejlesztési elképzelések, valamint a lehetőségek és korlátok tükrében.

14.2. A múlt

Szeged fejlődésének kezdetben a kedvező földrajzi fekvés volt a motorja, hiszen a településnek annak idején a *Tisza és a Maros találkozásánál* az Erdélyből érkező só és fa kereskedelmének az 1222-es Aranybulla szövege által is rögzített királyi monopóliuma volt (MÉSZÁROS 2004). Ez a monopólium stratégiai szerepkörbe helyezte Szegedet, ami egy 1183-ban kelt oklevélben szerepel először, majd 1246-ban *IV. Béla király városi rangra* emelte. Ez kedvező fejlődési folyamatot indított el, szélesebb körben ismert kereskedelmi központtá vált, és az erdélyi termékek mellett már a környező falvak terményeit és termékeit is itt értékesítették, de mindemellett a helyi termékeket is elszállították más térségekbe. Ebből adódóan Szeged *1498-ban szabad királyi városi jogállást kapott* (ABONYINÉ PALOTÁS 2004).

A viszonylag töretlen fejlődésnek a török uralom (1543-ban foglalták el a szegedi várat) vetett véget, és másfél évszázados megpróbáltatás várt a környékre. Ebben az időszakban a város lakossága a harmadánál is kevesebbre, kétezer főre zsugorodott, annak ellenére, hogy végbement egyfajta bevándorlás is Szegedre, hiszen a környező kisebb településekről és távolabbi területekről is a kiváltságos helyzetben lévő *khász* városokba költöztek a török elől (BLAZOVICH 2005). A törökök Szegedről való kiűzését (1686. október 23-a) követően, 1719. május 21-én III. Károly a településnek *visszaadta a szabad királyi városi* címet, amely dátumot azóta a település alapításaként is ünnepelnek. Napjainkban erre a történelmi eseményre épül a Szeged Napja ünneppsorozat, ami egy gasztronómiai és kulturális fesztivál a város szívében.

Településszerkezeti szempontból érdekes, hogy a 18. század első felére alakult ki Szeged *nagy kiterjedésű határa*. A város környékén található egykori, a török időkben elpusztult falvak területét is magában foglaló határ az egyik legnagyobb volt az ország-

ban: a város közigazgatási területének egyes pontjai körülbelül 40 km-re feküdtek a város központjától, és szomszédos volt Kecskemét külterületeivel (BAJMÓCY 2009).

Az 1700-as években és a reformkorban Szeged töretlenül és dinamikusan fejlődött, ami a *kereskedelmi funkciók* bővülésében és diverzifikálásában, így a népesség jelentős növekedésében is megmutatkozott. Szegedet korán, már 1854-ben elérte a *vasútépítés*, a Pest–Temesvár vasútvonal fontos állomása lett. A város kereskedelmi csomóponti jellegét erősítette, hogy 1869–1871-ben megépült a Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Eszék-vasútvonal, amelynek segítségével az Alföld mezőgazdasági terményeit a fiemei kikötőbe gyorsan és olcsón el tudták juttatni. Ezáltal a város a Pest–Temesvár és a Nagyvárad–Fiume-vasútvonal kereszteződése miatt a gabonakereskedelem és a kapcsolódó szolgáltatások (például pénzügyek, szállítmányozás) gazdasági központjává vált, ami magával vonta jelentős polgári, főleg kereskedő réteg kialakulását (BLAZOVICH 2005).

A fejlődést az *1879-es nagy árvíz törte meg*, ami a kor egyik legnagyobb természeti csapása volt. A város akkori 60 ezer lakosából 150-en meghaltak, valamint Szeged *5458 házából csak 265 maradt épen* (ABONYINÉ PALOTÁS 2004). Ezt követően hangzott el I. Ferenc József híres mondata: „Szeged szebb lesz, mint volt”, amivel a város újjáépítését hagyta jóvá. A régi Szeged helyén *Lechner Ödön tervei alapján* a kor egyik legmodernebb szerkezetű, kettős körutas és sugárutas rendszerű városszerkezete jött létre, amiben országos és nemzetközi összefogások is releváns szerepet játszottak (MÉSZÁROS 1998). A *külföldi nagyvárosok* (Róma, Brüsszel, Párizs, London, Moszkva, Bécs) *támogatását* a szegedi körút nevében máig is őrzi. A dualizmus a gazdaság dinamikus fejlődését, a könnyű- és élelmiszeripari profil (bútorgyár, cipőgyár, dohánygyár, gyufagyár, kendergyár, paprikafeldolgozó, Pick, szeszgyár stb.) kibontakozását hozta magával, illetve a Belvárosi híd és a Csillag börtön megépítése is megtörtént. A város lakossága *1910-re 97 ezer főre nőtt*, a vagyonos polgárság megerősödött, Szegedet méltán nevezték *palotás városnak* (MÉSZÁROS 1998).

Az első világháború és az azt lezáró trianoni szerződésben foglalt új határok kialakítása meglehetősen kedvezőtlenül érintette Szeged helyzetét, gazdasági, társadalmi és infrastrukturális fejlődését. A város *elveszítette korábbi vonzáskörzetének* nagy részét, a korábban előnyös közlekedéscsúszóhelyi helyzete megszűnt, mert a vasútvonalakat az új országhatárok kettévágták, s lényegében periférikus térséggé vált. A negatív hatások mellett azonban ez a folyamat elindította Szegeden a regionális szerepkör megerősödését. A város jelenlegi helyzetére és fejlődési mozgatórugóira is markáns hatást gyakorolt, hogy *1921-ben ideköltözött a kolozsvári egyetem* (a mai Szegedi Tudományegyetem elődje), 1923-ban Temesvárról Szegedre tette székhelyét a *csanádi püspökség*, továbbá kulturális és turisztikai céllal 1931-től már *szabadtéri játékokat* rendeztek a Dóm téren (MÉSZÁROS 1998; 2004). *Szent-Györgyi Albertre* gondolva megállapítható, hogy a két világháború közötti időszakban alapozták meg azt a tudásbázist mint alapvető fejlesztési tényezőt, amely most versenyelőnyt jelent Szeged számára, és a fejlődés záloga lehet.

Az 1950-es években hátrányos helyzetbe került, mivel az akkori gazdaságpolitika a nehézipart premizálta, az ország iparosításának első hulláma csak mérsékelten támogatta Szegedet, a korábban is jelentős élelmiszeripar (például szalámigyártás, fűszerpaprika) nagyobb fejlesztéséhez pedig a szükséges nyersanyag hiánya jelentette a korlátot (BOROS 2009). A gazdasági helyzet versenyhátrányait tetézte a *földrajzi elhelyezkedés*, mivel az akkori feszült viszony Jugoszláviával fékezte a város fejlődését (MÉSZÁROS 2004). A szocialista időszakban fordulat az 1960-as években jött el, mivel 1965-ben jelentős mennyiségű

kőolajat találtak a város határában, az Alföld iparosítása keretében pedig több gyár letelepült vagy jelentősen bővült (például gumigyár, Ikarus, kábelgyár, fonalfeldolgozó, textilgyár, ruhagyár, cipőgyár, vegyi üzem, konzervgyár, DÉLÉP). Szeged lett *Csongrád megye székhelye 1962-ben*, ami az intézményhálózat fejlődését is elindította. Tudásközponti jellegét erősítette, hogy itt alakult meg a *Magyar Tudományos Akadémia első területi bizottsága*, és itt jött létre 1973-ban az *MTA Szegedi Biológiai Központja*, amely kiterjedt nemzetközi kapcsolatokat tudott kiépíteni. Mindemellett fontos megemlíteni a felsőoktatás (a pedagógusképzés fejlődése és a zeneművészeti képzés elindulása) szerepének erősödését is.

Gazdasági szempontból sokáig arra számítottak, hogy az algyői olajkincs biztos gazdasági háttérrel nyújt a fejlődéshez, illetve a biológiai kutatások mint *tudástermelés* majd dinamizálja a város gazdaságát. Ezek az elképzelések hozzájárultak Szeged fejlődéséhez rövidebb távon, később azonban nem váltották be a befektetett reményeket. Az *olajmezők kimerültek*, a biológiai kutatásokra épülő innovációk pedig nem helyben teremtettek cégeket, és nem itt hoztak létre tömegesen munkahelyeket.

Fontos változás volt, hogy 1973-ban Szegedhez csatoltak *öt környező községet*, ami sajátos településszerkezetet alakított ki (MÉSZÁROS 1998), napjainkig meghatározva a közösségi közlekedés és az infrastruktúra fejlesztésének kereteit, lehetőségeit. Továbbá a térben kiterjesztett városon belüli társadalmi és gazdasági különbség a településfejlesztési konfliktusoknak is tartósan megágyazott, a városmag és a távolabbi, falusias jellegű településrészek érdekei eltérnek (BOROS 2009).

14.3. Gazdasági és társadalmi fejlődési trendek és elágazási pontok a rendszerváltozás óta

A rendszerváltoztatást követő gazdasági és társadalmi változások Szegedet is *új fejlődési pályára* helyezték. Szemléletünk szerint a nagyváros és vonzáskörzete, a munkaerő-vonzáskörzet szerves egységet alkot, ezért tanulmányunkban több területi szintet veszünk alapul. Szeged helyzetét a hasonló magyarországi városok mellett bizonyos szempontból a vonzáskörzethez, valamint a tágabb megyei és országos átlagértékekhez is viszonyítjuk.

A rendszerváltoztatást követő időszak fejlődésének vizsgálatában alapvető a *demográfiai viszonyok* változása, amiből következtetni lehet egy adott város, térség helyzetére. Budapest, valamint vidéki nagyvárosaink lakónépességének változásából, valamint a 2010 utáni főbb demográfiai viszonyokból fontos fejlődési trendek bontakoznak ki (38. táblázat).

Az adatokból megállapítható, hogy 1990-ben Szeged a lakónépessége alapján az ország *ötödik legnagyobb városa* volt, ekkor még Miskolc és Pécs is megelőzte. 2018-ra az eltérő demográfiai folyamatok miatt Szeged előrelépett, és a harmadik legnépesebb várossá vált Budapest és Debrecen után. Meglátásunk szerint ebben a folyamatban közrejátszik számos gazdasági és társadalmi tényező is. Az egyik ilyen markáns folyamat a szuburbanizáció, ami az 1990-es évektől egyre dinamikusabban formálta nagyvárosaink népességszámát. Mindemellett az 1990-es években gazdasági válságtérségekből (például Miskolc környéke) többen a Dunántúlra és a főváros vonzáskörzetébe vándoroltak, továbbá a 2000-es évek végétől fokozottan tapasztalható egy vidékről városba történő belső vándorlás is.

38. táblázat

Magyarország fővárosának és nagyvárosainak összehasonlító demográfiai viszonyai

Települések	Lakónépesség (ezer fő) 1990	Lakónépesség (ezer fő) 2018	Természetes szaporodás, fogyás (-) 2010–2017. évi átlaga ezer lakosra	Belföldi vándorlási különbözlet 2010–2017. évi átlaga ezer lakosra
Debrecen	212	202	-1,43	-2,28
Győr	129	130	-2,09	3,49
Kecskemét	103	111	-1,12	2,25
Miskolc	196	156	-5,76	-2,57
Nyíregyháza	114	117	-1,26	-1,57
Pécs	170	144	-4,80	-2,24
<i>Szeged</i>	<i>170</i>	<i>161</i>	<i>-2,79</i>	<i>0,84</i>
Székesfehérvár	109	97	-2,68	-0,44
Budapest	2 017	1 750	-3,13	3,37
Magyarország	10 375	9 778	-3,9	-

Forrás: KSH népszámlálási kiadványok és területi statisztikai évkönyvek alapján a szerző saját szerkesztése

A vizsgálatok rámutattak, hogy a *demográfiai folyamatok* szorosan összefüggenek a települések méretével és annak szerkezetével is (KOVÁCS 2005). Fontos kiemelni, hogy amíg Győr, Miskolc és Pécs esetében az agglomerációba költözéssel statisztikai szempontból megvalósult a szuburbanizáció, addig a nagy külterülettel rendelkező alföldi városokban ez kevésbé figyelhető meg. Szeged esetében a településhez korábban csatolt falvak kiterjedése miatt markáns a városon belüli költözés, például a külterületet alkotó volt községek-ből a lakótelepekre, ami a hivatalos statisztikákban nem okoz olyan mértékű kimutatható népességsökkenést, mint az apró- és kistelepülések térségei központjaiban.

Az előző gondolatmenetből és az adatokból következik, hogy a főváros, valamint Győr és Kecskemét esetében markáns *vándorlási többlet* mutatkozott 2010 és 2017 között, ami képes volt a természetes fogyást ellensúlyozni. Ez a jövőre nézve a lakónépesség további növekedését vetíti előre ezekben a városokban.

Szeged esetében is pozitív volt a *vándorlási egyenleg*, azonban ez jelenleg nem képes ellensúlyozni a természetes fogyást, így lassú népességsökkenést prognosztizálhatunk, ami azonban mindenképpen kisebb ütemű. Mindenesetre a jövőben szükséges erősíteni a népességmegtartó képességet. Szeged esetében fontos kiemelni, hogy a relatív népességvonzásban meghatározó a vajdasági magyarok beköltözése is.

A versenyképesség és a nagyvárosok fejlődése szempontjából nemcsak a lakosság szám mennyisége a döntő, hanem annak minőségi paraméterei, úgymint *életkori sajátosságok és iskolázottság*, hiszen ez határozza meg a helyi gazdaság munkaerőforrását. A felsőfokú végzettségük arányának, valamint az öregedési indexnek a változása előre vetíti a területi és ezen belül a társadalmi tőkeelemek megújításának lehetőségeit (RECHNITZER 2016) (39. táblázat).

39. táblázat

Magyarország fővárosának és nagyvárosainak öregedési indexe és a helyi társadalomban a felsőfokú végzettségük arányának változása a rendszerváltoztatás óta

Települések	A 7 éves és idősebb népességből az egyetemi, főiskolai, egyéb oklevéllel rendelkezők aránya (%)			Öregedési index (%)
	1990	2001	2011	2018
Debrecen	10,9	14,1	22,2	130,1
Győr	10,8	14,6	20,8	127,1
Kecskemét	9,7	12,7	19,1	109,3
Miskolc	10,5	13,3	19,3	147,7
Nyíregyháza	10,2	13,4	21,2	114,4
Pécs	10,8	14,3	21,2	159,7
<i>Szeged</i>	<i>11,3</i>	<i>15,7</i>	<i>23,2</i>	<i>141,1</i>
Székesfehérvár	12,0	15,7	22,3	150,0
Budapest	14,5	19,1	28,9	148,5
Magyarország	7,6	9,9	15,5	130,2

Forrás: KSH népszámlálási kiadványai és a területi statisztikai évkönyvek alapján a szerző saját számítása és szerkesztése

Az adatokból kiolvasható, hogy az *öregedési index* tekintetében Szeged az országos átlagnál magasabb értékkel rendelkezik, ami utal a társadalom és így a munkaerőpiac idősebb jellegére, viszont pozitív olvasatban a nagyobb várható élettartamra is. A nagyvárosokban az öregedési index magasabb mértéke következik a szuburbanizációból is, hiszen döntően a kisgyermekes családok települnek ki a vonzáskörzetbe. Győr, Kecskemét és Nyíregyháza még így is kedvezőbb korszerkezettel rendelkezik, míg Pécs és Székesfehérvár a skála másik végén helyezkedik el viszonylag magas öregedési indexekkel. Szeged helyzete a hasonló nagyvárosokhoz viszonyítva közepesnek mondható, azonban hosszabb távon stratégiailag célszerű ezt az értéket javítani a fiatalok településre költözésének ösztönzésével, annak vonzóvá tételével (például lakhatás biztosítása, kulturális rendezvények, a diplomásokat foglalkoztató szolgáltatási szektor erősítése stb.).

Szeged jövőbeli tudásalapú fejlődési pályájának megalapozásakor a társadalom korszerkezete mellett a helyi *lakosság iskolai végzettsége* is mérvadó. Az iskolázottság mértékét statisztikailag az egyetemi, főiskolai, egyéb oklevéllel rendelkezők arányával fejeztük ki. Az adatok alapján megállapítható, hogy Szeged a rendszerváltoztatást követően Budapest után a legiskolázottabb népességű nagyvárossá vált. Amíg 1990-ben Székesfehérvárnak még kedvezőbb értékei voltak, addig 2001 óta egyértelműen megerősödött Szeged pozíciója. A gyártási központokhoz és az ipari profilú nagyvárosokhoz viszonyítva több százalékpontos az előny, de Szeged kiemelkedik a vidéki egyetemi központokkal (Debrecen és Pécs) összehasonlítva is. Ez mindenképpen Szeged egyik versenylőnye, és megteremtheti a tudásalapú fejlődés alapjait.

Az iskolázottság és a társadalmi tőke részben keretet szab a gazdasági szerkezetnek, és hogy milyen jövőbeli profilt érdemes erre építeni. A Szeged város történetében mindig is meghatározó szerepet játszó szolgáltatások jelentik a fő foglalkoztatói ágazatot (40. táblázat). Ezen belül már évtizedek óta a *társadalmi szolgáltatások* is meghatározó tényezők, főként az egészségügy, a közigazgatás és az oktatás (BOROS 2009). Kiemelhető, hogy ezek

a szolgáltatások Szeged életében azért is meghatározók, mert kiterjedt térségi szerepkörrel rendelkeznek. Mindemellett Szeged kereskedelmi szerepe is hangsúlyos maradt, hiszen jelentős térformáló, illetve meghatározó foglalkoztató.

40. táblázat

A foglalkoztatottak összevont nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlásának alakulása Szegeden és zárójelben Magyarországon (%)

Megnevezés	Szeged 1990	Szeged 2001	Szeged 2011
Foglalkoztatottak aránya a mezőgazdaság és bányászat szektorában	6,0 (15,4)	2,0 (5,5)	2,0 (4,5)
Foglalkoztatottak aránya az ipar, építőipar szektorában	38,1 (38,1)	26,5 (32,9)	21,2 (28,3)
Foglalkoztatottak aránya a szolgáltatás szektorában	55,9 (46,6)	71,5 (61,6)	76,8 (67,2)

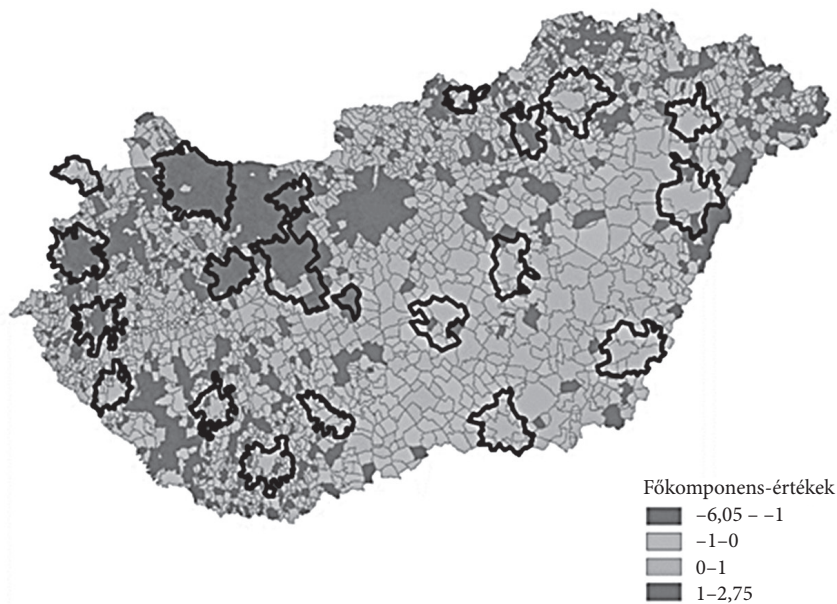
Forrás: KSH népszámlálási adatok alapján a szerző saját számítása és szerkesztése

Szegeden a rendszerváltoztatást követő két és fél évtized fejlődésében is a korábbi trendek érvényesültek, *a humán tényezők és az erre épülő szolgáltatási szektor játszották a főszerepet*. Már a rendszerváltozás hajnalán kimutatható volt, hogy Szegeden a szolgáltatások az országos értékhez viszonyítva jobban domináltak, míg az ipar átlagos volt. Később azonban a korábban jelentős textilipar, élelmiszeripar és vegyipar országosan is átalakult és leépült, ami Szegedre az átlagnál nagyobb negatív hatást gyakorolt. Mindemellett a város ipari jelenét érdemes kiemelni, hiszen a drasztikus csökkenés ellenére azért napjainkban is *jelentős ipari nagyvállalatok* (KÉSZ Holding, Sole-Mizo, Pick, SZEFO, Conti-Tech Rubber, Szegedi Paprika Zrt.) székelnek itt és adnak munkát a térségben.

Azonban az adatsorokból megállapítható, hogy Szeged esetében az *átfogó újraiparosodás* elmaradt. Például Győrrel, Kecskeméttel és Debrecennel ellentétben nem érkeztek a városba az autópárhoz kapcsolódó világcégek összeszerelő üzemek, aminek pozitív vagy negatív megítélése viták tárgyát képezte, és jelenleg is fontos a szegedi fejlesztési diskurzusokban. A feldolgozóipar 13 alágának foglalkoztatotti LQ-indexei alapján a szegedi várostérségben csak az élelmiszeripar (CA: élelmiszer, ital, dohánytermék gyártása) mutat specializációs és koncentrációs jegyeket, azaz nemcsak a megyében, de Szegeden sincs egyéb érdemi feldolgozóipar (VAS–LENGYEL – SZAKÁLNÉ KANÓ 2015). Viták alapját képezi, hogy a múltban *a tudásra építő elképzelések és fejlesztések* (például Biopolisz) több esetben nem váltották be a hozzájuk fűzött gazdasági elvárásokat. Hiába a magasabb iskolázottság és a tudományos intézetek, Szegednek és térségének ez idáig a jövedelmeken, munkatermelékenységen és foglalkoztatottságon alapuló megvalósult versenyképessége elmarad az újraiparosodó nagyvárosokhoz képest (39. ábra).

A gazdasági versenyképességben lévő különbségek elmélyítésében a területi gazdasági folyamatok is szerepet játszanak, így a Budapest–Bécs-tengelyen elhelyezkedő települések helyzeti energiái is kedvezőbbek (VIDA 2016; VIDA–DUDÁS 2017). Továbbá a schengeni határok Európai Uniónak köszönhető kiterjesztése kedvező gazdasági hatásait bizonyos nagyvárosok be tudták csatornázni a fejlődésükbe, ám *Szeged az EU külső határán fekszik*, így csak egy esetleges szerbiai csatlakozástól remélhető, hogy a város versenyképessége

is új lendületet vesz. Megjegyezzük, hogy az 1990-es években a délszláv polgárháború is elijesztette a befektetni szándékozókat.



39. ábra

Magyarország településeinek megvalósult versenyképessége 2016-ban a vidéki nagyvárosi térségek határvonalaival

Forrás: TeIR (é. n.) adatai alapján a szerző saját számítása és szerkesztése

Szegedet helyi és tágabb térségi környezetéhez viszonyítva azonban kiderül, hogy nem annyira negatív a helyzet (41. táblázat). Kirajzolódnak azok a *versenyelőnyök* is, amelyekre építeni lehet, és a jövőben a megvalósult versenyképesség is jelentősen növekedhet. Napjainkban a város legnagyobb foglalkoztatója a körülbelül 21 ezer hallgatóval bíró *Szegedi Tudományegyetem* több mint 7 ezer alkalmazottal (a város egészségügyi intézményei is az egyetemhez kerültek), jelentős még az élelmiszeripar (Pick, Sole), amíg az egyéb feldolgozóipari vállalatok többsége megszűnt. *Egyes regionális szolgáltatóvállalatok* (közlekedési, energetikai) székhelye is itt található. Megjegyezzük, hogy Szegeden viszonylag magas a költségvetési forrásokból fenntartott munkahelyek száma, a közsféra visszafogott bérei miatt ezen szektor termelékenysége alacsony. Fontos továbbá, hogy a Szegeden kiemelkedő nagyságú, egészségügyben keletkező jövedelmek egy része (például hálapénzek) sem jelenik meg a hivatalos statisztikákban. Részben ezekre vezethető vissza az a paradoxon, hogy alacsony munkanélküliség párosul alacsony kimutatott jövedelmekkel.

41. táblázat

Szeged közvetlen környezetéhez és az országos átlaghoz viszonyított relatív helyzete néhány kiválasztott gazdasági és társadalmi mutató alapján

Megnevezett mutató	Szeged	Szegedi település-együttes	Csongrád megye	Magyarország
Egy adózóra jutó SZJA-alapot képező jövedelem (ezer Ft), 2017	2 594	2 481	2 258	2 475
Regisztrált társas vállalkozások ezer lakosra, 2017	56	52	39	54
A nyilvántartott álláskereső aránya a munkavállalási korú állandó népesség-ből (%), 2017	2,6	2,6	2,6	3,9
Egy lakosra jutó vendégéjszakák száma, 2017	2,6	2,1	1,7	3,0
2010–2017 között épült lakások a 2017. évi lakásállomány százalékában	3,4	3,2	2,0	2,1

Forrás: A területi statisztikai évkönyvek adatai alapján a szerző saját szerkesztése

A kelet-közép-európai regionális statisztikai elemzésekből kirajzolódik, hogy a nagy exportképességgel rendelkező, főként járműiparban tevékenykedő gyártási központokban és néhány, Budapesthez közeli ipari profilú térségben jellemzően magasabbak a jövedelmek, és ezáltal a megvalósult versenyképesség is (LENGYEL–RECHNITZER 2013a; 2013b). Ezzel ellentétben érzékelhető, hogy jobban szerepelnek a társadalmi mutatókban a vidéki hagyományos egyetemi központok, azon belül Szeged is. Ha a térségi viszonyokat nézzük meg, akkor egyértelműen érzékelhető Szeged *kedvezőbb jövedelmi helyzete szűkebb és tágabb régiójához* viszonyítva.

Véleményünk szerint, ha Szegeden a tudásra építő vállalatok jobban koncentrálnak, a fejlesztések beérnek, akkor a jövőben a jövedelmek is dinamikusabban növekedhetnek. Erre utal az is, hogy a tudásintenzív tevékenységek egyre nagyobb arányban települnek Szegedre, például a British Petrol 500 főt, szinte csak diplomásokat tervez felvenni a 2017-ben megnyílt szegedi üzleti szolgáltató központjában, az informatikai cégek is megjelentek, becslések szerint 2000-2500 fő informatikust alkalmaznak. Ha Szegeden nincs is világcég összeszerelő üzeme, de a diplomásokat alkalmazó szolgáltatói szektorban hasonló nagyságrendű foglalkoztatás figyelhető meg.

A jövedelmek mellett Szeged gazdasági helyzetének jellemzésében a *regisztrált társas vállalkozások* ezer lakosra jutó aránya is a régióban betöltött meghatározó szerepre utal. Ellenben az is megállapítható, hogy amíg Csongrád megyén belül kiemelkedő Szeged, addig a vállalkozások koncentrációjának szempontjából az országos átlaghoz képest már csak kicsit teljesít jobban. Ez arra utal, hogy Szegeden kisebb a társas vállalkozások sűrűsödése a fővároshoz és a több nagyvárosi térséghez viszonyítva.

A *nyilvántartott álláskereső* arányában a területi egységek értékei közötti relatív kis különbségek kifejezik azt az országos folyamatot, miszerint az utóbbi években a közmunkaprogram bevezetése mellett a foglalkoztatottság is jelentősen emelkedett, és már megjelent bizonyos területeken a munkaerőhiány. Ez a tendencia meglátásunk szerint a közeljövőben is fennmarad, ezért az általános munkanélküliség helyett a munkakörülmények

és szakképzések javítására kellene helyezni a hangsúlyt, amit az indokol, hogy ez hosszabb távon kihathat Szeged népességmegtartó képességére is.

Szegeden az utóbbi években egyre számottevőbbé vált a *turizmus*, azon belül is a *fesztivál-, a konferencia- és sportturizmus*. Erre kiváló példák a teljesség igénye nélkül, hogy a város nyújt otthont a Szegedi Ifjúsági Napoknak, a Szegedi Szabadtéri Játékoknak, de mindemellett többször sárkányhajó-világbajnokságot és kajak-kenu világversenyekeket is rendeznek itt. Az események jelentősége a vendégéjszakák egy lakosra jutó számában is látható. Érzékelhető tehát, hogy a térségben turizmus szempontjából Szeged szerepe meghatározó, az utóbbi időben a növekedési ütem is lényegesen meghaladta az országos átlagot. Így Szeged a hasonló méretű vidéki nagyvárosainkkal is egybevetve *versenyképes*, azonban a főbb hazai desztinációk (Budapest, Balaton, Dunakanyar, gyógyfürdők települései) által felhúzott országos átlaghoz mérve a turizmus fejlődési pályájában még van hova növekedni. Megjegyezzük, hogy a hivatalos statisztikákban nem jelennek meg azok az egyének, akik nem generálnak vendégéjszakát, azonban ez Szeged turizmusában jelentősnek mondható.

A *lakásépítés és lakáspiac* aktuális dinamikája – amelyet a gazdasági folyamatok és kormányzati ösztönzők is támogatnak –, a 2010 és 2017 között épült lakások részaránya arra utal, hogy Szegedre koncentrálnak az építkezések, hiszen Csongrád megye értéke és az országos átlag is jelentősen alacsonyabb. A lakáspiacon a közeljövőben Szegeden és térségében további dinamikus fejlődésre lehet számítani, a külföldi hallgatók lakásbérlésén keresztül az egyetem nemzetközivé válása, valamint a kedvező kormányzati családtámogatási és ingatlanfejlesztési szakpolitika miatt. Például ilyen az új építésű társasházak átadása mellett a modern építészeti megoldásaival a szegedi városképet jelentősen átformáló Cédrus Liget beruházás is. A lakásárak drasztikus és tartós emelkedése megnehezítheti a fiatalok és szegényebb rétegek saját otthonhoz való jutását, ami a társadalmi különbségek kiélezését eredményezheti. Erre a szociális bérlakások adhatnak megoldást, aminek felismerésében és megoldási kísérleteiben Szeged már élen jár az országban, hiszen átfogó programot indított.

Összegezve a főbb mutatókat kiemelhető, hogy a humán tényezők, úgymint *demográfia és iskolázottság* tekintetében az országoshoz és más nagyvárosokhoz képest kedvezőbb helyzetben van a város, míg a vállalkozások sűrűsödésében és a jövedelmi viszonyok terén nem. A rendszerváltoztatást követő fejlődési pálya áttekintése és a napjainkban aktuális adatok tükrében már kirajzolódnak azok a történelmi meghatározottságokból is eredő versenyelőnyök, amelyekre a későbbiekben lehet építeni, és amelyek többsége a helyi és kormányzati fejlesztési elképzelésekben már meg is jelent.

14.4. A tudásalapú fejlődés jelene és jövője

Mint bemutattuk, Szeged esetében kulcsfontosságú, hogy a helyben koncentrálnó tudást hogyan képes kiaknázni és gazdasági szempontból is becsatornázni a város. Erre már korábban is történtek elképzelések, mint az MTA Szegedi Biológiai Központ alapítása vagy a 2000-es évek közepétől kibontakozó, biotechnológiára építő *Biopolisz Pólus Program* és klaszterpolitika (LENGYEL 2007; 2009). Ezek az események kétségkívül hozzájárultak Szeged fejlődéséhez, viszont nem jártak tartós, gazdaságilag helyben megtérülő, átütő sikerrel. Napjainkban ismét egy egyedülálló lehetőség nyílik a tudás kiaknázására, hiszen az Európai Unió döntése alapján 2013-tól megkezdődött az *Extreme Light Infrastructure Attosecond Light Pulse*

Source, vagyis az ELI-ALPS Kutatóközpont beruházásának megvalósítása, amelyre később még kitérünk (LENGYEL–LUKOVICS–IMREH 2018). Kulcskérdés azonban, hogy ezt a beruházást ki tudja-e a város használni gazdasági helyzetének előmozdítására.

Szeged Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégiája (2014–2020) (2014) négy specifikus célt tartalmaz, mindegyikük kapcsolódik az EU2020 tematikus célkitűzéseihez is.

Az első specifikus cél Szeged gazdaságának *dinamizálása a helyi tudásra alapozva* úgy, hogy erősíteni kell a versenyképes üzleti infrastruktúrát, valamint széles körű vállalatfejlesztési eszközrendszert kell működtetni. Mindez úgy valósulna meg, hogy a kkv-szektorot kellene megerősíteni, beruházni az oktatásba, és az egész életen át tartó tanulás koncepcióját érvényesíteni. Ezáltal javulhat a munkaerő minősége, és hosszabb távon a foglalkoztatás is bővíthető. Megjelenik a dokumentumban az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való áttérés támogatása, ami előrevetíti, hogy a város nem premizálja az olyan befektetőket, akik nagy károsanyag-kibocsátással rendelkeznek, annak ellenére sem, ha munkahelyeket és pluszjövedelmet jelentenek a településnek. Ez erősítheti Szegednek azt a márkáját, hogy *élhető város*, amit a geotermikus energia fokozott használata és a Szegedi Tudományegyetem mint évek óta a *legzöldebb magyar egyetem* is alátámaszt.

A második specifikus cél a tudásra épülő versenyelőnyök kiaknázása; a dokumentum kiemeli, hogy Szeged gazdasági növekedését a kiváló helyi kutatói hagyományokra épített innovációs programok lebonyolításával kellene támogatni. Mindemellett kiemelhető, hogy az intézmények közötti együttműködést erősíteni szükséges, ami a területi tőke fejlesztésében is kulcsfontosságú lenne. Meglátásunk szerint is ez kulcsfontosságú megállapítás, hiszen Szegeden erősíteni kellene az együttműködést az egyetem, az önkormányzat és a katolikus egyház között.

A harmadik átfogó cél a város népességmegtartó képességének növelését, a települési környezet fejlesztését emeli ki. Az ehhez kapcsolódó EU2020 tematikus célkitűzések az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást, valamint a környezetvédelem és az erőforrások hatékonyságának elősegítését, a fenntartható közlekedés és a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrák előtti akadályok elhárítását igyekeznek megvalósítani. Az előbbi specifikus intencióhoz kapcsolódik a *negyedik specifikus cél*, amellyel a *társadalmi egyenlőtlenségek mérséklését* tűzik ki célul. Szeged igyekszik a leszakadó társadalmi csoportokat segíteni, főleg a lakhatás problémájának megoldásával.

Szeged város településfejlesztési elképzeléseiben is megjelent, hogy az utóbbi években a nagyvárosok versenyképességének és növekedésének kommunikációjában kulcsfontosságúvá vált a *smart city koncepció*. Itt is készült a város ezzel kapcsolatos vízióját összefoglaló dokumentum: Szeged mint élenjáró tudásközpont a korszerű technológiákra és a helyi innovációs együttműködésekre épít, és olyan szolgáltatásrendszert fog nyújtani, amely a közszolgáltatások javulása révén egyaránt hozzájárul az állampolgárok életkörülményeinek javításához és a helyiek ökológiai lábnyomának mérsékléséhez, valamint a vállalkozások versenyképességéhez (*Szeged Megyei Jogú Város smart city jövőkép és koncepció* 2016). Fontos, hogy a stratégiai irányok kölcsönhatására nagy hangsúlyt fektet a város, hiszen kiemelik, hogy amennyiben bármelyik részstratégiai irány nem, vagy csak kismértékben valósul meg, úgy az negatív hatással lehet a teljes vízióra.

A szegedi *smart city* koncepció alapján az alábbi logikai ív adható: a fő cél, hogy Szeged *kiemelkedő színvonalú, élenjáró K+F- és innovációs központ szerepét töltsse be hazai*

és nemzetközi szinten is. Ezt kiegészítené az összehangolt *smart city* szolgáltatásrendszer fejlesztése, amellyel biztosítható a korszerű szolgáltatás a közszolgáltatások és a piaci szolgáltatások tekintetében is. Ehhez Szeged lakosságának relatíve magas iskolázottsága megfelelő alapot teremt, és elősegíti, hogy a városi közszolgáltatások elektronikussá váljanak, a személyre szabott szolgáltatások és differenciált díjmeghatározások költségharmonizációt is magukkal hozzanak. Ezeket a folyamatokat a smartrendszerekkel folyamatosan ellenőrizni kell, valamint gyorsabban alkalmazkodni a külső hatásokhoz. Mindehhez kapcsolódva megvalósul a fenntarthatóság és a környezetvédelem mint elv, ami erősíti az okosmegoldások és innovációk megvalósítását. Végezetül kulcsfontosságú, hogy ezt kifelé hogyan artikulálja a város, így fontos cél kommunikálni, hogy Szeged okos- és élhető város, széles körben erősítve ezzel is a városról kialakult pozitív képet.

A város fejlődésében fontos szerepet tölt be a *Modern Városok kormányzati programja*, amely több tekintetben is összhangban áll a városi, regionális és európai uniós elképzelésekkel.

Megállapítható, hogy a *Modern Városok Program*ban megfogalmazott fejlesztések kapcsolódnak a Szeged *versenyelőnyeinek megerősítésére és az esetleges hiátusok mérséklésére* irányuló városi célokhoz. Fontosnak tartjuk, hogy a környezetvédelmet, életminőséget és élhető várost létrehozó megállapodás született Szeged tömegközlekedésének elektromos alapra helyezése tervével. Ehhez kapcsolódik a Hódmezővásárhely és Szeged között épülő *tram-train* beruházás is. Ez az okosvárosprojekt szempontjából pozitív törekvés, azonban teljesen elektromos alapokra helyezni Szeged közösségi közlekedését meglehetősen ambiciózus terv, hiszen a város térbeli szerkezete ezt nagyban megnehezíti. Szeged számos kisebb, a központtól távoli városrészrel rendelkezik (Baktó, Gyálarét, Kiskundorozsma, Marostó, Petőfitelep, Szentmihály, Szőreg, Tápé), amelyek többsége „csápként” nyúlik ki a várostestből. Mivel nem kompakt a város kiterjedése, ezért műszaki és gazdaságossági korlátok is behatárolják az elektromos tömegközlekedés fejlesztésének lehetőségét.

A *sportfejlesztések* kapcsolódnak a katolikus egyház által elindított stadionfejlesztést és testmozgást támogató tevékenységekhez. A fedett uszoda és a kézilabdacsarnokkal egybefüggő beruházások hosszabb távon hozzájárulnak Szeged fejlődéséhez és a lakosság egészséges életmódjához. Azonban kérdéses, hogy a lehetőségeket a jövőben valóban kihasználja-e szélesebb társadalmi csoport, vagy inkább a versenysport privilégiuma marad.

A *városrehabilitációs és közlekedési fejlesztési* elképzelések szorosan illeszkednek abba a tágabb térségfejlesztési elképzelésbe, hogy létrejöjjön egy szoros gazdasági interakcióban működő dinamikus régió, amely Hódmezővásárhely és Szeged kapcsolatát kiterjesztené a határon túlra, Szabadka bevonásával. Miként a Debrecen–Nagyvárad-tengely kihasználási lehetőségei erősíthetik a civisváros fejlődését, Szeged esetében Szerbia esetleges európai uniós csatlakozása és a határon átnyúló kormányzati és nemzetközi beruházások a város gazdasági erejére is dinamizálóan hathatnak. Addig is többek között építeni kell Szegednek a szerb oldalról érkező, mostanság is jelentős számú határon túli magyar hallgató vonzására, hiszen ez is egy versenyelőnye a térségnek.

Szeged város fejlődésében és fejlesztésében kiemelt szerepet vállal az *egyetem*, amely a nemzetközi ranglistákon a hazai egyetemek között előkelő helyeken szokott szerepelni. Amint említettük, az SZTE több mint 7 ezer fős alkalmazotti létszámával a térség legnagyobb foglalkoztatója, 21 ezer egyetemi hallgató tanul 12 karon, akiknek 15%-a külföldi, évente 6-7 ezer hallgató végez. Mintegy 130 tanszék működik a tudományágak széles te-

rületén, körülbelül 800 tudományos fokozattal rendelkező oktató-kutatója van, 19 doktori iskolájában 8-900 doktoranduszhallgató tanul, valamint igen jelentős nemzetközi kapcsolati háló jellemzi. Az egyetem a fogyasztáson, tudástermelésen keresztül jelentős multiplikátorhatást generál a városra és szűkebb környezetére egyaránt.

Magyarországon Szegeden található a *vidéki kutatóintézeti hálózat* több egysége. Az SZTE mellett jelentős tudományos kapacitást képvisel az MTA Szegedi Biológiai Kutatóközpontja (260 kutató dolgozik a négy intézetben), amely 2000-ben elnyerte az Európai Unió Kiválósági Központja kitüntető címet. Szintén Szegeden működik a Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft. Biotechnológiai Intézete (BAY-BIO) és a Szegedi Gabonakutató Nonprofit Kft.

42. táblázat

A Szegedi Tudományegyetem aktuális európai uniós pályázatainak céljai és keretösszegei

Fejlesztési célok	Támogatás összege (milliárd Ft)
Egészségfejlesztés	4,12
Oktatásfejlesztés	14,49
K+F+I	29,75
Összesen	48,36

Forrás: A Szegedi Tudományegyetem belső adatbázisa (2018. május 15-i állapot) alapján a szerző saját szerkesztése

A Szegedi Tudományegyetem a Széchenyi 2020 pályázatokból jelentős mértékben részesül, hiszen összesen 48,4 milliárd Ft keretösszeget nyert el, 30 EFOP-, 60 GINOP- és 1 sikeres KEHOP-pályázatból (42. táblázat). Az egyetem Szegedre kiható fejlesztései jelentősek, többek között ezekből a forrásokból valósul meg a fül-orr-gégészeti klinika felújítása és bővítése, mindemellett egy új klinika és úgynevezett *fejközpont* jön létre, ahol európai színvonalú, fejjel kapcsolatos diagnosztikai és onkológiai rész kap helyet. Mindemellett az ELI-központ melletti Science Park fejlesztésére is vállalkozik az egyetem. Az egyetem vezetésének ambíciói és mindezek a fejlesztések alátámasztják, hogy Szeged a jövőben az egészségügyben, az egészségiparban, a klinikai ellátásokban fokozhatja versenyelőnyét a hasonló nagyvárosi térségekhez viszonyítva. Meglátásunk szerint erre reális lehetőség van, és a közeljövőben egy nemzetközi hírű klinikai ellátást biztosító egyetem a város versenyképességét is növelni fogja.

Az egyetemi kapacitások maximalizálása mellett kulcsszerep jut majd Szeged jövőbeli fejlődésében az egyik legnagyobb európai tudományos fejlesztésnek, az *ELI-ALPS lézeres kutatóintézetnek*, 200 millió eurós (körülbelül 60 milliárd Ft) beruházási összeggel. A lézeres kutatóközpont elsődleges küldetése az ultrarövid impulzusokat szolgáltató fényforrások széles skálájának hozzáférhetővé tétele a hazai és a nemzetközi tudományos közösség felhasználói számára. A kutatóközpont 2018-tól működik, részben a Magyarországnak szánt EU-s strukturális forrásokból jött létre. A kutatóközpont épülete közel 3500 négyzetméteres, amelyben a lézeres berendezéseknek helyet adó helyiségek mellett laboratóriumok (biológiai, kémiai, orvosi stb.), műhelyek, számítógépes termek, 200 fős konferenciaterem, 8 szemináriumterem, hivatali helyiségek, könyvtár stb. található. A kutatóközpont nemcsak kutatásoknak, hanem konferenciáknak, workshopoknak, képzéseknek is helyet tud biztosítani. A kutatóközpont az SZTE kezelésében levő volt szovjet laktanya területén kapott helyet;

a város és az egyetem fejlesztési tervében egyaránt szerepel a központ mellett egy inkubátorház és egy tudományos park létrehozása, elsősorban a lézeres alkalmazások fejlesztésére. Körülbelül 220-250 munkatárs dolgozik itt, mintegy felük kutató, akik nemzetközi pályázat alapján kerülnek ide, bérezésük is nyugat-európai szintű. Nemzetközi pályázat alapján 5 lézerberendezés épül, amelyek az ultrarövid impulzusok előállításában a világban korábban alkalmazottakhoz képest jóval nagyobb teljesítményre képesek. A központ irányítását, felügyeletét is nemzetközi szervezet végzi, sem az egyetem, sem a város intézményei nem vesznek benne részt (LENGYEL–LUKOVICS–IMREH 2018). Az itt folyó kutatások részben EU-s forrásokból valósulnak meg, részben a berendezések bérelhetők lesznek vállalati kutatások számára is. Megállapítható, hogy jelenleg még kérdéses az ELI kihasználtsága, hiszen nem állnak sorba a nemzetközi kutatási projektek, és ezt felismerve a magyar kormány sajátos kiválasztási mechanizmussal egy közel 20 milliárdos kutatást finanszírozott meg a lézerközpontban, amit az 1096/2019. (III. 8.) Korm. határozat foglalt írásba.

14.5. Trendek és irányok

A közeljövőben a nagyvárosok versenyében és sikerességében meghatározó szerepe lesz a központi és helyi várospolitikáknak, a versenyelőnyök helyi kihasználásának, az integrált gazdaságélénkítő programoknak. Szeged esetében az integrált településfejlesztési program, a *Modern Városok Program* projektjei és az okosváros-koncepció biztosítja ezt az integrációt, amit jól kiegészítenek az egyetemi és kutatóintézeti fejlesztések.

Szeged fejlődési pályáján a trianoni határok megrajzolását követően egyre nagyobb szerep jutott a tudásbázisnak és az egyetemi funkcióknak, valamint a kapcsolódó beruházásoknak. 1973-ban kiterjedt nemzetközi kapcsolatokkal működni kezdett az MTA Szegedi Biológiai Központja, amely sajnos nem vonta magával a helyi gazdaság dinamikus növekedését. Azóta az oktatási és kutatási funkciók további erősödésével lehetőség nyílt arra, hogy Szegedre költözzön az ELI-lézerközpont, amely kérdőjelekkel ugyan, de minden korábbinál nagyobb lehetőséget nyújthat arra, hogy a helyi gazdaság dinamikus lendületet vegyen. A lézeres központhoz pedig kapcsolódni tudnak a biotechnológiai, informatikai, egészségipari stb. kutatások is, azaz remény van arra, hogy komplex tudományos és üzleti hálózatok alakuljanak ki. Az egyetemről kikerülő fiatal diplomásokat pedig főleg a szolgáltató szektor alkalmazza, amely egyre dinamikusabban bővül az informatikában, egészségiparban, üzleti szolgáltatóközpontokban.

Komplex városfejlesztési stratégiával és pragmatikus menedzseléssel puha áttétes folyamatokon keresztül megvalósulhat a dinamikus gazdasági növekedés is, például Szeged ismertségének növekedésével és a város turizmusának további fejlődésével. A minőségi fogyasztókra, külföldi vállalkozásokra épülő szolgáltatásokon keresztül hosszabb távon gazdaságilag is kifizetődő lesz a tudásba történő befektetés. Minderre a folyamatra a szerbiai határon átnyúló ambiciózus tervek és beruházások is kedvezően hathatnak, és ezek az előnyök is jobban felgyorsíthatják Szeged versenyképességének javulását. Azonban az is fontos, hogy a fejlesztések és beruházások nem minden esetben hatnak lineárisan a térségek és városok megvalósult versenyképességére, amit a gazdasági és területfejlesztési beavatkozások során célszerű figyelembe venni.

Vákát oldal

15. Székesfehérvár

Baranyai Nóra

15.1. Bevezetés

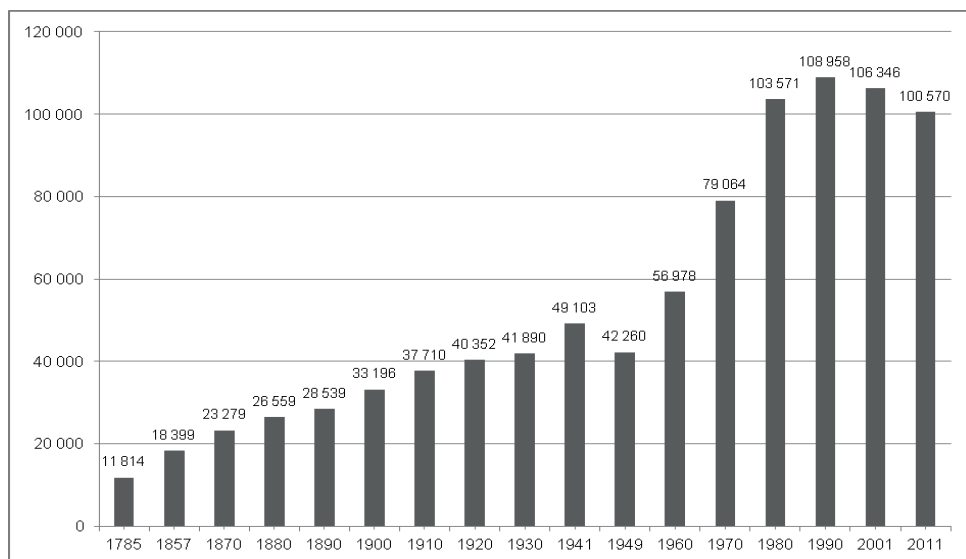
Székesfehérvár a rendszerváltozás után az ország sikervárosainak egyike volt, amit annak köszönhetett, hogy a település adottságainak, múltból fakadó előnyeinek kihasználásával, tudatos várospolitikai alkalmazásával az elsők között tudott úrrá lenni a válságon, s elindulni a növekedés útján. A tanulmány rövid történeti áttekintés után bemutatja a város fejlődése szempontjából meghatározó főbb állomásokat és kulcsfontosságú területeket.

15.2. A múlt

Székesfehérváron szinte a település megalapításával (972) egy időben jelentek meg azok a szerepkörök és funkciók, amelyek később nagyvárossá válásában is meghatározónak bizonyultak. A *központi és szakrális funkciók* kialakulása I. Istvánhoz kötődik, aki Fehérvárt jelölte ki saját egyházának székhelyéül (BÓNIS 1967). E szerepkörök István és Imre szentté avatása után (1083), a hozzájuk köthető szakrális tárgyak, események, valamint a koronázások, temetések révén megerősödtek (DEMETER 2017). A *kereskedelmi és nemzetközi funkció* is korán jelentőséghez jutott: a települést tudatosan a kereskedelmi és zarándokutak találkozásában hozták létre (KRALOVÁNSZKY 1967), s az útvonalak bővülése a későbbiekben is kiemelkedő szerepet játszott a város fejlődésében. A *közigazgatási funkció* a megyerendszer megszervezésével (1009), az *alkotmányos funkció* a Székesfehérváron megtartott törvénylátó napokkal, az 1222-ben kiadott Aranybullával és az I. Istvántól (de valószínűleg inkább III. Istvántól) származó első kiváltságlevéllel erősödött meg (DEMETER 2017). A szakpolitikai feladatok közül az *oktatási funkció* szintén a kezdeti időszakról, az István-kori káptalani iskolák megalakulásától datálódik (SURÁNYI 2004).

A tatárjárást követően IV. Béla áttette a királyi székhelyet Budára, ezzel, valamint a kereskedelmi útvonalak áthelyezésével Székesfehérvár gazdasági és társadalmi értelemben is visszaesett. A város a török alóli felszabadulás után, 1703-ban ismét *szabad királyi várossá* vált, azonban korábbi jelentőségét már soha nem nyerte vissza. A középkori szerepkörök közül az 1700-as évek második felében Székesfehérvár megye- és püspöki székhelyként a közigazgatási, papi szemináriumán keresztül pedig az oktatási funkcióját őrizte meg (BÁCSKAI 1974). Ebben a korszakban a betelepülő német polgárság vezetésével újjáalakult a kereskedelem, kialakult a kisipar, de ezek jelentősége lokális jellegű maradt. A reformkor csupán kulturális téren jelentett fontos előrelépést a város számára.

A dualizmus Székesfehérváron visszafogott és szerény fejlődést hozott, amit a népességszám viszonylag alacsony ütemű bővülése is jelzett. A városban lassan haladt a tőkefelhalmozás, s az ipari üzemekkel, vállalatokkal szembeni céhes ellenállás is lassította a kapitalista folyamatokat. A korszak legnagyobb jelentőségű beruházása, a *vasútépítés* a pozitív eredmények (a város központi szerepkörének újbóli növekedése) mellett magával hozta a főváros elszívó erejének erősödését is (MOLNÁR 2004). A fejlődést egyéb tényezők – többek között a lobbiképes és meghatározó személyek, politikusok hiánya – is hátráltatták (CSURGAI HORVÁTH 2018). A fentiek ellenére Székesfehérvár a századfordulón funkcionális értelemben *teljes értékű, fejlett, központi szerepkörű megyeszékhelyként és törvényhatósági joggal rendelkező fejlett középvárosként* az ország 149 városa közül a 13. helyen állt (BELUSZKY 1999). A település egyik leggyorsabban fejlődő időszaka az 1930-as évekre tehető. A Szent Imre-év (1930) és a Szent István-év (1938) által keretbe foglalt időszakban, s különösen az utóbbira való felkészülés jegyében Csitáry G. Emil polgármester deklarálta a történelmi múltra alapozta a *komplex városfejlesztést*, amelynek eredményeként infrastrukturális, gazdasági és társadalmi értelemben is kialakult az a modern nagyváros, amelyre a későbbiekben alapozni lehetett. Ekkor települtek például Székesfehérvárra azok a *hadüzemek*, amelyek az államszocialista iparosítás időszakában a város legjelentősebb vállalataivá váltak: a vadásztölténygyár (Videoton), a repülőgépjavitó (Ikarus) és az alumíniumgyár (Könnyűfémű). A második világháborúban azonban a vasút, a gyárak területe, a lakóházak jelentős része megsemmisült, megrongálódott, s az 1930-as évekre jellemző jelentősebb népességbeáramlással kedvezőre forduló társadalmi folyamatok is megakadtak.



40. ábra

Székesfehérvár népességének változása 1785 és 2011 között (fő)

Forrás: NÉDA (é. n.)

Az államszocializmus az ipari, ezen belül is a *nehézipari* fejlesztések korszakát hozta el Székesfehérvárra. Az iparosítás jelentősen megváltoztatta a korábban mezőgazdasági dominanciával rendelkező, erőteljesen vidékies város országon belüli gazdasági súlyát (FARKAS–MENYHÁRT–TATÁR 1970). A hadiüzemek talaján újraindított termelés intenzív növekedést generált, ami a nagyvállalatok munkaerőigényének kielégítésére alkalmas munkaképes korú népesség beáramlásában (1949 és 1980 között évtizedről évtizedre 30%-ot meghaladó arányban nőtt a népességszám), s az elhelyezésüket lehetővé tevő lakás-, illetve lakótelep-építések formájában is jelentkezett a városban, végleg átalakítva a településképet. Jóllehet, az évek előrehaladtával Székesfehérvár folyton *szélesedő munkaerőpiaci vonzáskörzetével* egyre fontosabb foglalkoztatóközponttá vált, az ipar térbeli szervezése szempontjából jelentőségében elmaradt a többi nagyvárostól. A városi székhelyű vállalatok településen kívüli tevékenysége minimális volt. A termelőerők erősebb helyi koncentrációja és az iparnak a várostérség szervezésében játszott mérsékelt szerepe miatt Székesfehérvár csak a *gyengébb regionális kapcsolatokkal bíró másodlagos iparirányító központok* közé volt sorolható. A fentiek ellenére a város gazdaságának növekedése töretlen volt az államszocializmus időszakában. Az *ipari foglalkoztatottak* száma alapján Székesfehérvár országon belüli pozíciója is megváltozott, s 1990-ben már az ötödik helyen állt (BARTA 2002). A gazdasági és foglalkoztatási funkciók mellett a városfejlődés egyéb szerepkörök ki-, illetve újjáalakulását is magával hozta. Bár a kulturális funkciók továbbra is gyengék maradtak (például nem volt önálló színházi társulata a városnak), a város képzőművészeti gyűjteménye méltán lett országos hírű és elismert. A népesség bővülése természetesen eredményezte az oktatási funkciók megerősödését, s a közoktatási intézményeken túl az 1970-es években a város régi vágya⁹² is teljesült a *felsőoktatás* megjelenésével. Elsőként a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskola (1970), majd a Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola, valamint a soproni Erdészeti és Faipari Egyetem Földmérési és Földrendezői Főiskolai Kara (1972) indított Székesfehérváron kihelyezett karok formájában képzéseket.

15.3. Fejlődési irányok a rendszerváltás után

15.3.1. A gazdaságfejlődés folyamata és szakaszai

A rendszerváltást követő években Székesfehérváron is a gazdasági és a szerkezetváltási *válság* jelei jelentkeztek. A helyzet súlyosságát fokozta a városban, hogy a nagyvállalatok – miután meghatározó részben mind a KGST-piacokra termeltek – összeomlottak, a munkanélküliség az egekbe szökött. A válságból való kilábalást az államszocialista korszakból fennmaradt alapokon valósította meg Székesfehérvár. A nagyvállalatok megszűnését vagy spontán és állami privatizáció útján megvalósuló túlélését követően a város ipari hagyományai (ipari létesítmények és infrastruktúra, tömegesen rendelkezésre álló szakképzett munkaerő, munkakultúra) képezték a település vonzerejének egyik, s talán legjelentősebb pillérét. Az akkori *városvezetés* (Babai István polgármester 1987–1994)

⁹² A 19. század elején Székesfehérvár több ízben is sikertelenül próbálkozott felsőoktatási intézmény áthelyezéssel történő alapításával; a századfordulón a pécsi jogakadémia, majd 1840-ben a pápai főiskola átvétele is kudarcba fulladt, így a város egyetlen felsőfokú intézménye az 1802-ben alapított papi szeminárium volt (LAUSCHMANN 1995; DEMETER 2017).

ezt és Székesfehérvár egyéb, a külföldi működőtőke számára lényeges telephelyválasztási adottságait⁹³ kihasználva, a befektetni kívánók számára további kedvező feltételeket⁹⁴ ajánlva tudta a városba csábítani az első transz- és multinacionális vállalatokat (BARTA 2002; SZIRMAI et al. 2002; SZŐKE 2018). A fentiek hatására 1993–1998 között nagyarányú tőkebeáramlás indult meg, s Székesfehérvár Budapest és Győr után a harmadik legnagyobb külföldi befektetői területté vált (SZIRMAI et al. 2002).

A *külföldi vállalatok letelepedésével* a munkaerőpiaci problémák megoldódtak, csökkent a munkanélküliség, Székesfehérvár a foglalkoztatás terén kezdte visszanyerni korábbi központi funkcióját, sőt, egy bizonyos idő elteltével a cégek egy része (különösen az IBM) kénytelen volt Kelet-Magyarországról, később pedig már a határon túlról biztosítani a munkaerő-utánpótlást. A lakosság életkörülményei, a városi szolgáltatások ugyanakkor elmaradtak az elvárt szinttől, a vállalatoknak nyújtott közvetlen és közvetett kedvezmények eredményeként a helyi önkormányzat pedig csődközeli állapotba került (BARANYAI 2001).

A gazdasági prosperálás ellenére jelentkező problémák megoldásának szükségességét a helyi önkormányzat is érzékelte, s az 1997 után született *fejlesztési stratégiák és programok* különböző javaslatok formájában mind foglalkoztak ezek kezelésével. Az új prioritások között a korábban alkalmazott mennyiségi helyett minőségi szemlélet bevezetését, extenzív és intenzív növekedést biztosító vállalkozások egyidejű befogadását, a már letelepedett vállalatok helyben tartását, valamint a minőségi életkörülmények megteremtésén keresztül a népesség megtartását, illetve utánpótlását találjuk. A vállalatok (és a vállalati menedzserréteg) *helyi beágyazottságának* megteremtése bizonyos esetekben sikerrel, más esetekben teljes kudarccal (például az IBM kivonulása szinte egyik pillanatról a másikra) zárult. A befektetésösztönzés során alkalmazott eszközök egy része (például az iparüzési adó elengedése, engedélyeztetési eljárások felgyorsítása) ideiglenes jellegénél fogva nem volt képes a város iránti elkötelezettség megteremtésére, így az új fejlődési szakaszban a betelepült cégek megtartása vált központi érdeké. A lehetséges megoldások között szerepelt, hogy bérbeadás helyett átadták a beruházóknak a befektetési területeket, vagy az önkormányzat lemondott elővásárlási jogáról. Az önkormányzati segédlettel kialakított beszállítói kapcsolatok szintén a transz- és multinacionális vállalatok lokális beágyazottságát voltak hivatottak elősegíteni,⁹⁵ míg a cégek vezetőinek szintjén a lakókörülmények, az életvitelszerű Székesfehérváron tartózkodás feltételeinek (például angol tanítási nyelvű iskola) megteremtése szolgálta ezt a célt (SZŐKE 2018).

⁹³ Ezek közé tartozott például a jó földrajzi, közlekedésföldrajzi elhelyezkedés, elérhetőség és infrastrukturális ellátottság.

⁹⁴ Ezek között említhetők például az iparüzési adó alóli felmentés, az engedélyeztetési eljárások felgyorsítása, a zöldmezős beruházások számára szabad területek biztosítása, a kialakított ipari parkok a kapcsolódó szolgáltatásokkal.

⁹⁵ Azok a vállalatok, amelyeknek menedzserrétegében magyarok is szerephez jutottak (Visteon, Alcoa) a termelésbe is bevonták a magyar kis- és közepes vállalkozásokat, ám egy másik, jellemzően a betanított munkára alapozott termelésben érdekelt csoport nem törekedett beszállítói kapcsolatai bővítésére, hiszen tevékenységüket a profitmaximalizálás határozta meg, ekképpen helyi kötődéseik sem alakultak ki (SZIRMAI et al. 2002).

43. táblázat

A regisztrált gazdasági szervezetek megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Székesfehérváron 2008 és 2016 között (%)

Nemzetgazdasági ágazat	2008	2013	2016
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (A)	5,06	6,22	6,78
Bányászat, feldolgozóipar, villamos energia stb. (B+C+D+E)	6,16	5,48	5,53
Építőipar(F)	6,93	5,61	5,15
Kereskedelem, gépjárműjavítás(G)	13,22	12,90	11,20
Szállítás, raktározás(H)	2,61	2,19	2,10
Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (I)	4,67	4,35	3,94
Információ, kommunikáció (J)	3,67	3,63	3,79
Pénzügyi, biztosítási tevékenység (K)	3,61	3,06	2,66
Ingatlanügyletek (L)	22,06	22,51	23,63
Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (M)	13,53	14,42	14,85
Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (N)	5,53	5,17	4,72
Közigazgatás, védelem, kötelező társadalombiztosítás (O)	0,00	0,02	0,01
Oktatás (P)	2,49	4,52	4,67
Humán-egészségügyi, szociális ellátás (Q)	4,19	2,74	3,03
Művészet, szórakoztatás, szabadidő (R)	2,38	3,03	3,26
Egyéb szolgáltatás (S)	3,86	4,13	4,67
Egyéb tevékenység (T+U)	0,02	0,01	0,00

Forrás: KSH T-STAR adatok alapján a szerző saját szerkesztése; adatok forrása: TeIR

A rendszerváltozást követő időszakban mind a városban működő jelentősebb vállalatok, mind a foglalkoztatottak arányait tekintve a feldolgozóipar tekinthető a legjelentősebb ágazatnak. A helyi gazdaságban a globális pénzügyi és gazdasági válság sem okozott jelentősebb átrendeződést, a (regisztrált) vállalkozások ágazatok szerinti megoszlása (43. táblázat) viszonylag stabil a 2008–2016 közötti időszakban. A minőségi fejlődés zálogának tekintett *innovációs tevékenységek* (44. táblázat) elterjesztése, elterjedése sem valósulhatott meg egyik pillanatról a másikra, de az elvárt minőségi előrelépésről tanúskodik, hogy a városban a *high-tech* és a *medium high-tech feldolgozóipar*, valamint a tudásintenzív szolgáltatások területén működő gazdasági szervezetek száma és aránya (a területi szintek, illetve a megyei jogú városok átlagát tekintve is) *magas*. A high-tech feldolgozóiparon belül az elektronikai és híradástechnikai berendezéseket gyártó, míg a medium high-tech iparon belül a járműgyártást végző vállalkozások aránya magas (*Székesfehérvár Megyei Jogú Város településfejlesztési koncepciójának...* 2018).

Az új évezredben tehát a termelésben egyre dominánsabbá váltak a *minőségi szempontok*, s megnyílt az út a társadalmi igényeknek megfelelő, az (ágazati, területi) együttműködésen alapuló, fenntartható *várospolitikai* irányába (SZIRMAI et al. 2002). Ennek az újra felfelé ívelő s a városvezetés elvárásaihoz is jobban illeszkedő időszaknak vetett véget a 2008-ban kirobbant globális pénzügyi és gazdasági válság. A begyűrűző krízis elsősorban a külföldi tulajdonú gazdasági szervezeteken, transz- és multinacionális vállalatokon keresztül éreztette hatását (BARTA–LŐCSEI 2011; EGEDY 2012), így gyorsan elérte a külföldi tőkebefektetéseket elsődlegesen vonzó közép-dunántúli régiót, benne Székesfehérvárt. A válság megmutatta, hogy a város *gazdasága sérülékeny*, s nagy a világgpiaci folyamatoknak való

kitettsége. A 45. táblázat adatai közül szembeötlő a székesfehérvári cégek kiugró külföldi tulajdoni hányada (emellett az egyéb eredmények tekintetében a nagyvárosok között első-harmadik helyen teljesítenek), ami a pozitívumok mellett negatívumokkal is párosulhat. Az esetleges negatívumok egyrészt a profit jelentős részének külföldi hasznosulásában, másrészt pedig – adott körülmények között – a város gazdasági sebezhetőségében (például kedvezőtlen piaci folyamatok miatti kivonulás vagy termelésáthelyezés, lásd az IBM esetét 2002-ben) ragadhatók meg. Az adatokhoz további kiegészítésként szolgál, hogy a városban országosan is kiemelkedő eredménnyel rendelkező vállalatok működnek. A HVG 2017-es, árbevételek alapján készített országos listáján a Harman Becker Kft. a 19., a Denso Gyártó Magyarország Kft. a 48., az Arconic-Köfém Kft. az 51. helyen végzett. A *Forbes* magazin 2018. novemberi száma a legértékesebb, 100%-ban magyar tulajdonban lévő cégekről közölt összeállítást; a lista élén a székesfehérvári székhelyű Videoton Holding Zrt. állt 231,4 milliárd forinttal, míg az Alföldi Tej Zrt. 8,7 milliárd forintos értékével a 85. helyen végzett.

44. táblázat

Az innovációs teljesítmény mutatói 2013-ban (db, %)

		Székes- fehérvár	Fejér megye	Megyei jogú városok özs- zesen	Ország
működő vál- lalkozások száma (db)	high-tech feldolgozóipar	45	84	744	2357
	medium high-tech feldol- gozóipar	72	196	1080	4503
	tudásintenzív szolgálta- tások	3 984	8 892	55 957	154 355
vállalkozások aránya az özs- zes működő vállalkozáson belül (%)	high-tech feldolgozóipar	0,56	0,36	0,54	0,37
	medium high-tech feldol- gozóipar	0,89	0,84	0,78	0,7
	tudásintenzív szolgálta- tások	49,24	38,15	40,55	24,11

Forrás: Székesfehérvár Megyei Jogú Város településfejlesztési koncepciójának... 2018, 173. alapján a szerző saját szerkesztése

45. táblázat

A vállalkozások gazdasági ereje a nagyvárosokban 2015-ben (ezer Ft és %)

	adózás előtti eredmény (m Ft)	értékesítés nettó árbevétel (m Ft)	bruttó hozzá- adott érték (m Ft)	exportérté- kesítés ará- nya (%)	külföldi tu- lajdoni há- nyad (%)
Debrecen	196,34	1 580,40	457,16	34,27	13
Győr	336,66	3 939,38	1 134,30	76,79	18
Kecskemét	73,53	1 974,23	311,81	69,02	16
Miskolc	38,12	1 158,32	268,66	37,48	15
Nyíregyháza	56,78	928,82	211,77	40,2	37
Pécs	38,50	606,43	192,21	14,58	9
Szeged	73,18	1 098,59	265,94	16,07	22
Székesfehérvár	1 136,55	1 725,49	464,98	67,04	63

Forrás: TeIR (é. n.) 2015-ös NAV-adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Szintén a helyi, illetve letelepült gazdasági szervezetek erősségére, jelentőségére utal, hogy megfizetett *iparűzési adójukon* keresztül mennyire tudnak hozzájárulni a városok fejlesztéséhez, fejlődéséhez, hiszen ezek a pénzüsszegek jelentik a helyi költségvetésben a szabadon felhasználható forrásokat. 2007-ig Székesfehérváron volt a legnagyobb összegű ez az adónem, azóta azonban Győr áll a képzeletbeli ranglista élén.

15.3.2. Demográfiai és munkaerőpiaci folyamatok

Székesfehérvár népességszáma az 1990-es népszámlálás idején érte el a *csúcását* (108 958 fő), bár már az ezt megelőző évtizedben is jelentősen visszaesett a népmozgalom (a természetes szaporodás és a vándorlási egyenleg) dinamikája. Ennek egyik oka a város munkaerőpiacának telítődése, így vonzerejének csökkenése, a másik pedig a már az 1980-as években meginduló szuburbanizáció volt; már az 1980–1989 közötti időszakban számos, jellemzően szomszédos település vándorlási többletet könyvelhetett el.

Az 1990-es évek elején eszkalálódó, a gazdasági szerkezetváltásból (46. táblázat) fakadó válság, majd annak viszonylag gyors konszolidálása alapvetően nem alakította át a helyi társadalmat, bár a népmozgalmi adatok az 1990–2001 közötti időszakban negatív irányba fordultak. A folyamatok háttérében ekkor már egyértelműen az évtizedben egyre erőteljesebbé váló *szuburbanizáció*⁹⁶ húzódott meg, ami a várostérség szinte valamennyi településén pozitív migrációs szaldót eredményezett. A lakóhelyi szuburbanizációs folyamatok eredményeként a kisebb települések (változó mértékű) társadalmi nyereségeket könyvelhettek el, amelyek a demográfiai mutatók mellett például a lakásépítések vagy a személyi jövedelemadó változásaiban is megnyilvánultak. A kiköltözők azonban nem vesztek el Székesfehérvár szempontjából sem, hiszen a várostérségi népesség nagy része a városban dolgozik, annak szolgáltatásait és intézményrendszerét használja. A rendszerváltozást követő évtized végére Székesfehérváron az előregedés folyamata jelentős mértékben előrehaladt, a születések számának csökkenése, valamint az elsősorban a fiatal családokat érintő szuburbanizáció miatt a gyermekkorúak aránya 15%-ra apadt.

Az említett folyamatok a 2000-es években folytatódtak, dinamikájuk erősödött, a lakónépesség száma 2011-re 100 570 főre *csökkent*. A természetes népmozgalom mutatója egyértelműen negatív irányba fordult, a szuburbanizáció ebben az időszakban is jellemző maradt. A folyamatok együttes hatásaként a város népessége még inkább *előregedett*: ekkor a 60 éven felüliek alkották már csaknem a helyi társadalom egynegyedét, miközben a gyermekkorúak aránya alig haladta meg a 13%-ot (az öregedési index értéke 123,9 volt). Az utolsó népszámlálás óta eltelt években a népesség fogyása töretlenül folytatódott, a helyi társadalom összlétszáma 100 ezer fő alá csökkent (2017-ben a lakónépesség 97 382 fő).

⁹⁶ A szuburbanizációs folyamatokat két településcsoport, a 2004-ben és a 2014-ben lehatárolt nagyvárosi településgyűjtés folyamatainak elemzésén keresztül érzékeltetjük. A 2004-ben lehatárolt (úgynevezett belső) várostérség települései: Csőr, Iszkaszentgyörgy, Moha, Pákozdi, Pátka, Sárkeresztes, Sárkeszi, Sárszentmihály, Szabadbattyán, Tác, Úrhida és Zámoly. A 2014-es új lehatárolásnál a fentiekén kívül az alábbi települések kerültek a településgyűjtésbe (úgynevezett külső várostérség): Aba, Bakonykúti, Csősz, Fehérvárcsurgó, Füle, Gánt, Isztimér, Jenő, Kincsesbánya, Kőszárhegy, Lovasberény, Magyaralmás, Nádasdladány, Nagylók, Polgárdi, Sárkeresztes, Sárszentágota, Sárosd, Seregélyes, Soponya, Söréd, Sukoró.

Székesfehérvár korszerkezete a természetes és a népmozgalmi folyamatok hatására még inkább az idősebb korosztályok túlsúlya felé mozdult el.⁹⁷

46. táblázat

A lakóhelyi szuburbanizáció főbb mutatóinak alakulása a székesfehérvári várostérségben 1990 és 2011 között (fő és db)

	időszak	Székesfehérvár	belső várostérség	külső várostérség
lakónépesség változása	1990–2001	–2 612	3 224	2 555
	2002–2011	–5 776	2 330	960
természetes szaporodás	1990–2001	–51	–291	–1 016
	2002–2011	–1 428	–290	–1 636
vándorlási egyenleg	1990–2001	–2 561	3 265	3 041
	2002–2011	–4 348	2 628	2 162
lakásállomány változása	1990–2001	2 546	939	905
	2002–2011	3 655	1 588	1 655

Forrás: KSH T-STAR adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR

Az *iskolázottság szintjének emelkedése* már az államszocializmusban is dinamikus volt, s a folyamat a tankötelezettség 18 évre emelésével, a felsőoktatás kapuinak kinyílásával stb. tovább folytatódott a rendszerváltozás után. A felsőfokú végzettségűek növekedésének dinamikája Székesfehérváron meghaladta az országos és a megyei értékeket is, a település számára azonban gond a népesség, s kiemelten a kvalifikált népesség megtartása. Hagyományosan a munkanélküli rétegen belül is jelentős arányt képviselnek a *szellemi foglalkozásúak*⁹⁸ (47. táblázat), s a – feltehetően és jellemzően – *Budapestre ingázó* felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya szintén magas.

47. táblázat

A székesfehérvári vonatkozású foglalkoztatottak jellemzői 1960 és 2011 között (fő)

	1960	1970	1980	1990	2001	2011
Helyben lakó foglalkoztatott	29 435	41 668	51 753	52 352	48 493	45 242
Lakóhelyén dolgozó foglalkoztatott	28 012	39 868	48 719	49 009	43 334	37 902
Eljáró foglalkoztatott	761	1 800	3 034	3 343	5 159	6 897
Bejáró foglalkoztatott	7 511	17 249	19 964	19 589	28 214	30 829
Helyben dolgozó foglalkoztatott	37 946	57 117	68 683	68 598	71 548	68 731
Lakónépesség	55 828	79 064	103 571	108 958	106 346	100 570

Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése

Ezt a jelenleg is központi problémát érinthetjük a magasan képzett lakosság és a munkaerőpiaci igények ütköztetésével. A székesfehérvári munkaerőpiac foglalkoztatotti igényeinek

⁹⁷ Az öregedési index 2017-ben már 150, miközben az országos átlag 128,5 volt.

⁹⁸ A szellemi foglalkozású álláskereső aránya az ezredfordulót követően 30% feletti volt, s több alkalommal megközelítette a 40%-ot. Az országos arány ugyanebben az időszakban a 20%-ot sem érte el.

kielégítésére – sem létszámában, sem strukturális jellemzői alapján – a helyi aktív népesség önmagában nem képes. A hiányzó, döntően a városinál kevésbé kvalifikált, ipari foglalkozású rétegeket (2011-ben 30 829 főt) a *várostérség* egyéb településeiről, valamint a helyi munkaerőpiaci vonzaskörzetbe kapcsolódó (PÉNZES–MOLNÁR–PÁLÓCZI 2014; HARDI 2015), viszonylag közeli városokból, Várpalotáról, Sárbogárdról és Gárdonyból húzzák be a várlalakat. A Székesfehérvárról egyre nagyobb számban eljárók esetében azonban a fentivel éppen ellentétes a helyzet. Legjellemzőbben az egyetemi vagy főiskolai diplomával rendelkezők, s a magasan kvalifikált munkaerőt igénylő munkakörökben dolgozók járnak el nap mint nap másik településre a városból. E területen erősen érvényesül *Budapest elszívó hatása*,⁹⁹ s sokszor az ottani kedvezőbb karrierlehetőség, illetve a fővárosban megszerezhető magasabb jövedelem játszik szerepet az egyéni döntésekben.¹⁰⁰

15.4. Trendek és irányok

A programszinten megfogalmazott célok, de az egyes konkrét fejlesztendő területek és projektek esetében sem történt nagy változás a rendszerváltozás óta eltelt csaknem három évtizedben. Székesfehérvár második, 1997-ben megszületett *gazdasági programja* már azonosította azokat a problémákat és kihívásokat, amelyek a mai napig meghatározzák a város fejlesztési stratégiáinak és programjainak tartalmát. A program alapelveként a konszolidációt, a korábbi időszakban elért eredmények beágyazódását, a következő fejlődési szakasz alapfeltételeinek kialakítását rögzítette. Mindez azt is jelentette, hogy a hosszú távú, fenntartható fejlődés elemei már megtalálhatók voltak Székesfehérváron, ám szükségessé vált az extenzív növekedési szakaszról áttérni az intenzívra, amelyben a *regionalitás* (másképpen fogalmazva: az együttműködés) és az *innováció* stratégiai irány, kulcsszavak voltak a meghatározók. Már ebben a korai időszakban is problémaként jelentkeztek a humán erőforrással és a városfejlődéssel kapcsolatos hiányosságok, ami egyrészt a népesség számában és folyamatos csökkenésében, másrészt pedig a gazdaság igényeinek nem megfelelő mennyiségű és minőségű (azaz végzettségű) munkaerő-állományban mutatkozott meg. Ennek megfelelően a célok között szerepelt a lakónépesség növelésének kezdeményezése és támogatása¹⁰¹ mint a várospolitika hangsúlyos eleme (*Székesfehérvár középtávú gazdaság- és területfejlesztési programja* 1997). A későbbi programok gyakorta ugyanezeket a területeken foglalmazták meg problémákat és azok megoldását segítő eszközöket, amelyeket aztán a fentieket erősítő olyan egyéb stratégiai irányok és célok is kiegészítettek, mint például a környezetvédelem vagy a minőségi életkörülmények kialakítása (*Székesfehérvár MJV önkormányzat gazdasági programja 2007–2010* 2007; Székesfehérvár MJV IVS 2008).

E sorba illeszkedik a 2014–2020-as uniós tervezési időszakra vonatkozó *integrált településfejlesztési stratégia* is; az alapcél (az ezeréves Székesfehérvár társadalmi-

⁹⁹ A szellemi foglalkozású álláskereső aránya az ezredfordulót követően 30% feletti volt, s több alkalommal megközelítette a 40%-ot. Az országos arány ugyanebben az időszakban a 20%-ot sem érte el.

¹⁰⁰ A 2011. október 1-jei adatok szerint a Székesfehérvárról eljáró 7340 munkavállaló 25,8%-a, 1893 fő dolgozott Budapesten.

¹⁰¹ A legújabb (2019. február) elképzelések szerint a Magyar Honvédség Parancsnoksága Székesfehérvárra teszi át székhelyét. Ez a különböző fejlesztések, szükséges infrastrukturális és intézményi beruházások megvalósítása mellett a várakozások szerint mintegy 9000 fővel növeli majd a város népességének számát.

gazdasági-környezeti életképességének fenntartása vonzó, egymást erősítő gazdasági és lakossági letelepedési célterületként való megerősítése) elérését négy átfogó cél segíti:

- gazdasági: Székesfehérvár európai szinten is számontartott gazdasági erőcentrummá történő fejlesztése;
- társadalmi: Székesfehérvár népességmegtartó erejének megőrzése a társadalmi szolgáltatások és környezet feltételeinek javításával;
- környezeti: Székesfehérvár a városi környezeti és infrastrukturális elemek jó állapotával szolgálja a helyi lakosságot és gazdasági szereplőket;
- területi: Székesfehérvár térségi központi szerepének kibontakozása szolgáltató várossá válás útján (*Székesfehérvár Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégiája 2014–2020* 2014).

Az ITS-ek (48. táblázat) megalkotása után, 2015-ben hirdette meg a kormány a *Modern Városok Programot*, amely valamennyi megyei jogú város számára forrásokat biztosít a kormány és a helyi önkormányzat által közösen meghatározott fejlesztésekre. Az egyes székesfehérvári programelemek (összesen hét fejlesztést) tartalmazó 1383/2015. (VI. 12.) Korm. határozat 2015. június 12-én jelent meg. Az MVP-csomagban lefektetett fejlesztések közül négy program (három kulcsprojekt és egy akcióterületi projekt) korábban már szerepelt az ITS-ben, de arra is van példa, hogy az MVP-ben meghatározott fejlesztések projektte formálódva jelentek meg a 2018-ban felülvizsgált ITS-ben. Azonban a *Modern Városok Program* keretében meghirdetett beruházások egyike sem lépett még a megvalósítás útjára.

48. táblázat

Székesfehérvár integrált településfejlesztési stratégiája (2014, 2018) és a Modern Városok Program főbb projektelemei

ITS 2014	MVP 2015	ITS 2018
Nemzeti emlékhelyhez, egykori királyi koronázó bazilikához kapcsolódó látogatóközpont kialakítása		Nemzeti Emlékhely, kőtár, Árpád-ház-kutatóintézet és ideiglenes látogatóközpont megvalósítása
Intermodális csomópont kialakítása		Intermodális csomópont kialakítása
Kórház fejlesztése	Fejér Megyei Szent György Egyetemi Oktatókórház belgyógyászati és onkológiai célú fejlesztése	Fejér Megyei Szent György Egyetemi Oktatókórház belgyógyászati és onkológiai célú fejlesztése
Multifunkcionális rendezvénycsarnok és kapcsolódó úthálózat*	Új multifunkcionális rendezvény- és sportcsarnok	Multifunkcionális sport- és rendezvénycsarnok, kapcsolódó úthálózat
Repülőtér fejlesztése*	Székesfehérvár-börgöndi repülőtér és ipari terület	Székesfehérvár-börgöndi repülőtéri és iparterületi fejlesztés
Királyosi fűtőerőmű kapacitásának kitelepítése, városrész rehabilitációja*		Királyosi fűtőerőmű kapacitásának kitelepítése, városrész rehabilitációja

ITS 2014	MVP 2015	ITS 2018
Munkaerővonzó képesség erősítéséhez szükséges infrastruktúra (lakókörnyezet) megteremtése*	Középfokú oktatási intézményeket, művészeti és sportfunkciókat is integráló campus kialakítása	Munkaerővonzó képesség erősítéséhez szükséges infrastruktúra (lakókörnyezet) megteremtése
	A Velencei-tó és környezete hatékonyabb turisztikai kihasználását biztosító rehabilitációját, valamint infrastrukturális fejlesztését szolgáló intézkedések	A Velencei-tó és környezete hatékonyabb turisztikai kihasználását biztosító rehabilitációját, valamint infrastrukturális fejlesztését szolgáló intézkedések (hálózatok projekt)
Vitális belváros (akcióterületi projekt)	A város kulturális és turisztikai vonzerejének növelése	Vitális belváros (akcióterületi projekt)
	Zöld Város – Fehérvár Tüdeje program	Zöld Város – Fehérvár Tüdeje program (akcióterületi projekt)

* a projektet ekkor még részleteiben nem dolgozták ki

Forrás: a fejlesztési programok alapján a szerző saját gyűjtése

15.5. A jövő; fejlesztési irányok

15.5.1. Felsőoktatás és gazdasági fejlődés

A gazdaság területén jelenleg a munkaerőhiány, a szakemberhiány és a legújabb ipari forradalom jelentenek a város életében kihívást. A munkaerő utánpótlását a többi dunántúli céghez hasonlóan ukrainai vendégmunkásokkal oldja meg a székesfehérvári nagyvállalatok egy része.¹⁰² A jövőben a város – a minőségi váltás jegyében – az innováció, az *Ipar 4.0* megoldások, az ipari digitalizáció és automatizáció, a digitális technológiák és a robotika területein kíván eredményessé válni. A felsőoktatási intézmények székesfehérvári jelenlétének erősítése, egy *önálló, székesfehérvári székhelyű felsőoktatási intézmény megteremtése* régóta vágyott cél volt. A rendszerváltozás után alapítványi formában megalakult a 2018 augusztusa óta egyetemként működő Kodolányi János Főiskola,¹⁰³ azonban nem tudta azt a szerepet betölteni, amelyet a város egy helyi felsőoktatási intézménytől remélt. A Szent István-émlékév (2013) keretében megrendezett kihelyezett kormányülésen téma volt a város felsőoktatása is, ami végül egy, a székesfehérvári műszaki felsőoktatás fejlesztéséről szóló kormányhatározat formájában öltött testet. Ennek eredményeként 2014. július 1-jén megalakult az Óbudai Egyetem Alba Regia Műszaki Kara az éppen a városból való kivonulást tervező Nyugat-magyarországi Egyetem Geoinformatikai Kar és az Óbudai

¹⁰² A városban alkalmazott vendégmunkások létszáma az önkormányzat közgyűlésén elhangzott szakszervezeti becslés szerint már több mint 2000 fő (Jegyzőkönyv... 2019). A városi szöbeszéd szerint ukránok jelentősebb számban a Densóban, a Hydrónál és a Videotonnál dolgoznak.

¹⁰³ A főiskola 2016-ban egy szenátusi döntés nyomán Orosházára helyezte át székhelyét. A 2018. augusztus 1-jétől egyetemként működő intézményen belül Székesfehérvár a művészeti oktatás központjává vált.

Egyetem Alba Regia Egyetemi Központ egyesülésével. Hosszú tárgyalásokat követően 2016 szeptemberétől szintén jelen van a városban a Budapesti Corvinus Egyetem, ekkor hat szakon indult meg az oktatás a *székesfehérvári campuson* (Jegyzőkönyv... 2015). A két egyetem Székesfehérváron egymás mellett helyezkedik el, s ez a szintér alkalmas lehet arra is, hogy megteremtse, szorosabbra fűzze az ipar és a tudomány közötti kapcsolatokat, elősegítse a K+F- és a külföldről származó tudás beépülését a helyi gazdaságba. (A városban működő három felsőoktatási intézményben a hallgatói létszám 2018-ban már meghaladta az 1550 főt.)

Az elmúlt időszakban a gazdasági élet egyéb problémáira és kihívásaira a település különböző szektorainak egyre sikeresebb együttműködése adta meg a választ. Úgy tűnik, az idő és a körülmények mostanában alakultak kedvezően a *triplehelix-modell* megjelenéséhez, működésének azonban az elindult folyamatok egyértelmű jelei. Az önkormányzati közvetítéssel kialakult kapcsolatok egyelőre leginkább a *képzések*, különösen a duális képzés keretében működnek, de már megjelentek a vállalkozások, vállalatok technológiai fejlesztései is az oktatási intézményekben. Az önkormányzat egyelőre kulcsszerepet játszik az együttműködések megteremtésében és működtetésében, azonban a későbbiekben visszaléphet valódi, Székesfehérvár érdekeit szem előtt tartó és azt érvényesítő koordináló szerepébe.

15.5.2. Turizmus és gazdasági fejlődés

Székesfehérvár jövőjét és fejlődését a történelmi városhoz méltó turisztikai és kulturális kínálat megteremtése is biztosíthatná, ami nyilvánvalóan nem választható el az e célt szolgáló rendezvények, programok megszervezése és kellő promotálása mellett az épített *környezet illő kialakításától, az infrastrukturális háttér kiépítésétől*. Mindenekelőtt azonban az irány, a tematika jó és komplex megválasztása szükséges. Ezzel kapcsolatban intő jel, hogy az eddigi két magyarországi Európa Kulturális Fővárosa pályázati kiírás során a város nem tudott olyan koncepcióval előállni, amellyel legalább a második fordulóra jutott volna.

Székesfehérvár történelmi jelentőségének kifejezését célozzák az utóbbi évtizedben kialakított, különösen a *Szent István-emlékéhez* kapcsolódó rendezvények és programsorozatok, amelyek áttételesen és közvetlenül is illeszkednek a korábbi korszakokban megrendezett emlékévek (1938, 1988) történelmi-szagrális alapokon nyugvó identitásteremtő koncepcióinak és eseményeinek sorába. Minden valószínűség szerint ezt az irányt erősíti majd az Aranybulla kiadásának 800. és a város megalapításának 1050. évfordulója alkalmából megrendezendő 2022-es, valamint az ismét Szent Istvánhoz kötődő 2038-as emlékév is.

Szintén e sorba illeszkedik és a fenti célt szolgálja az *Árpád-ház Program* (2013–2038), amelynek keretében – többek között – ismét megnyílik az esély a *Középkori Romkert – Nemzeti Emlékhely méltó kialakítására* és a történelmi-kulturális örökség bemutatására. Az egykor a koronázásoknak és a temetéseknek is helyet biztosító terület rendezésére az 1980-as évek végétől készül Székesfehérvár, azonban a meghirdetett építészeti pályázatok sora, valamint a kudarcral (azaz bontással) végződött, mind ez ideig egyetlen megvalósított terv ellenére, a szakmai, politikai és társadalmi konszenzus hiánya miatt megnyugtató – a romok állagát megőrző és funkcionálisan is megfelelő – megoldást még nem sikerült találni.

Bár Székesfehérvár évtizedek óta próbálkozik a *helyi társadalom identitásformálásának*, valamint a város fejlesztésének szolgálatába állítani történelmi múltját, szellemi és épített örökségét, a turizmus területén jelentős eredményeket nem könyvelhet el. Jóllehet 2014 óta a turisztikai mutatószámok (például vendégek és vendégéjszakák száma) egyértelműen javuló tendenciát mutatnak, tehát a város iránti érdeklődés a városvezetés elképzeléseivel és akaratával összhangban láthatóan megnőtt, ez az országos idegenforgalomból való részesedés terén jelentéktelen előrelépést jelent.¹⁰⁴ A növekedés ellenére tehát látszik, hogy a város nem tud érdemben változtatni azon, hogy turizmusföldrajzi fekvéséből adódóan nagy az átmenő idegenforgalma, s attrakcióival nem tudja hosszabb időre a településre vonzani/a településen tartani a turistákat. A fenti folyamatokat támasztja alá az idegenforgalmi adó alakulása is, amelynek a helyi adókon belüli részesedése kismértékben megnövekedett ugyan az elmúlt években, de továbbra is a legalacsonyabb a nagyvárosok között.

15.6. Összegzés

Székesfehérvár fejlődése nem nevezhető sem egyenletesnek, sem lineárisnak. A kezdeti központi szerepkör a hozzá kapcsolódó sokszínű funkcióval kivételes helyzetű várossá emelte, azonban később jelentősége nagymértékben csökkent. Az ezután következő történelmi évszázadok nem utaltak arra, hogy az ország életében a város még valaha meghatározó szerepet játszhat, azonban a véletlenek összjátéka során a korábbi korszakok talaján mindig újjá tudott éledni a gazdaság (ez történt a második világháború és a rendszerváltozás után is). Ma még nem tudjuk, hogy a jelenlegi gazdasági prosperitás hosszú távon fenntartható-e. Az egyik lehetséges, ugyanakkor a város szempontjából legkedvezőtlenebb fejlődési út, hogy *Székesfehérvár feloldódik a Budapestet körülvevő térségben, az úgynevezett csapágyvárosi övezetben*. Kétségtelen, hogy a főváros árnyéka ránehezül a városra, s évszázadok óta ellentmondásos a távolság/közelség megítélése, megfelelő stratégiával, kitörési pontok meghatározásával azonban el lehet kerülni a nem kívánt helyzetet. Ehhez talán elegendő az, ha a gazdaság megújításán (például az önkormányzat által is megfogalmazott cél, a magas hozzáadott értékű ipari-szolgáltatási tevékenységek bővítése) túl a város próbálja a *történelmi múltat is a fejlődés szolgálatába állítani*, s olyan utat választ, amely a két elem (gazdasági-szolgáltató központ, történelmi város) összeegyeztethető, harmonikus egyensúlyán alapul. A városvezetés elkötelezettsége és akarata e területen 1988 óta egyértelmű, az eredményesség azonban még hiányzik.

Székesfehérvár sérülékenysége a globális pénzügyi és gazdasági válság idején megmutatkozott, s a viszonylag gyors konszolidáció ellenére a városban jelen lévő nagyarányú külföldi működőtőke, illetve a vállalatok ágazati mintázata a jövőben bármikor újra válsághelyzetet teremthet. Az azonban némi biztonságot nyújthat, hogy a város jelenét és jövőjét nem egy óriásvállalat, s nem egy gazdasági ág határozza meg, hanem *számos ágazat közép- és nagyvállalata képviselteti magát a város hét ipari parkjában* (országos szinten itt található az ipari parkok legnagyobb koncentrációja) és egyéb területein, s közöttük

¹⁰⁴ Az országos részesedés 2008 és 2017 között a vendégek számának esetében 0,48%-ról 0,66%-ra, a vendégéjszakák tekintetében 0,42%-ról 0,52%-ra nőtt, de ez még mindig a legalacsonyabb érték a nagyvárosok között.

számos olyan céget is találunk, amelyek évtizedek vagy (a szükséges átalakulás után) akár az államszocializmus óta működnek Székesfehérváron.

A főváros már említett árnyéka a városra számos szempontból rávetül, a demográfiai, munkaerőpiaci, kereskedelmi-szolgáltatási tényezők mellett megtapasztalható ez a kultúra, az idegenforgalom és a felsőoktatás terén is. Már önmagában ahhoz, hogy Székesfehérvárt ne érje további hátrány, határozott elképzelések és irányok kidolgozása, valamint *folyamatos érdekérvényesítő tevékenység szükséges*, eredmények eléréséhez pedig elengedhetetlen a helyi érdekeken alapuló, hosszú távú és következetes tervezés, fejlesztés.

Felhasznált irodalom

1960. évi népszámlálás 3.a – Baranya megye és Pécs személyi és családi adatai (1961). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- ABONYINÉ PALOTÁS J. (2004): *Szeged gazdasági fejlődésének mérföldkövei*. II. Magyar Földrajzi Konferencia konferenciakötete. Szeged, Szegedi Tudományegyetem. 1–10.
- A fiatalok munkaerőpiaci helyzete* (2011). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- ALBERT TÓTH A. (2018): *A szállodaipar fejlődésének területi dimenziói*. Doktori értekezés. Győr, Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola.
- A magyar településhálózat helyzete és távlatai. Országos Település-fejlesztési Koncepció megvalósítása* (2008). Kézirat. Pécs–Budapest, MTA RKK – VÁTI.
- AMBRUS Z.-né – KISSNÉ MAJTÉNYI M. – KÓLYÁNÉ SZIRÁKI Á. – MALAKUCZINÉ PÓKA M. (2008): Nagyvárosok összehasonlító vizsgálata. *Területi Statisztika*, 11. (48.) évf. 2. sz. 136–163.
- A Szegedi Szabadtéri Játékok 2017. évi programsorozatának szakmai értékelése* (2017). Szeged, Szegedi Szabadtéri Nonprofit Kft. Elérhető: http://szegediszabadtteri.hu/upload/inline/Besz%C3%A1mol%C3%B3Elsz%C3%A1mol%C3%A1s_garantalt%20%20eves_2017.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Az 1970. évi népszámlálás 10.a – Hajdú-Bihar megye és Debrecen számlálókörzeti és külterületi adatai* (1972). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- Az Európai Unió Területi Agendája 2020. Egy sokszínű régiókból álló, befogadó, intelligens és fenntartható Európa felé* (2011). Gödöllő, 2011. május 19. Elérhető: <https://ngmszakmaiteruletek.kormany.hu/download/a/a4/b0000/Ter%C3%BCleti%20Agenda%202020.pdf> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Az Európai Városok Chartája a fenntarthatóság felé* (1994). Fenntartható Városok Európai Konferenciája. Aalborg, 1994. május 27. Elérhető: www.nyf.hu/others/html/kornyezettud/megujulo/Fenntarthato%20fejlodes/Aalborg%20Charter.htm (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- BÁCSKAI V. (1974): Fehérvár fejlődése a XVIII. században és a XIX. század elején. In FARKAS G. szerk.: *Fejér megyei történeti évkönyv 8*. Székesfehérvár, Fejér Megyei Levéltár. 350–369.
- BAJMÓCY P. – KISS J. (1999): Megyék, régiók és központjaik – modellek tükrében. *Tér és Társadalom*, 13. évf. 1–2. sz. 31–51.
- BAJMÓCY P. (2009): Szeged város fejlődésének társadalomföldrajzi aspektusai a kezdetektől a 20. század közepéig. *Földrajzi Közlemények*, 133. évf. 4. sz. 447–452.
- BAJMÓCY Z. (2011): *Bevezetés a helyi gazdaságfejlesztésbe*. Szeged, JATEPress.
- BALÁZS P. (1980): *Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- BALOGH I. (1973): *A civisek világa. Debrecen néprajza*. Budapest, Gondolat Kiadó.
- BÁNHEGYI Gy. szerk. (1956): *Miskolci kalauz*. Miskolc, Miskolc Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága.

- BARANYAI G. – CSAPÓ T. (2011): Zöldterületek a hazai városokban, hatásuk az életminőségre, különös tekintettel a városklímára. In KÓKAI S. szerk.: *Geográfiai folyamatok térben és időben. Tanulmánykötet Dr. Hanusz Árpád 65. születésnapja tiszteletére*. Nyíregyháza, Nyíregyházi Főiskola Természettudományi és Informatikai Kar Turizmus- és Földrajztudományi Intézete. 63–75.
- BARANYAI L. (2001): *Székesfehérvár gazdasági fejlődése a globalizáció korában, 1990–2001*. Kézirat.
- BARTA Gy. – LŐCSEI H. (2011): The Effect of the Recent Economic Crisis on the Spatial Structure of Hungarian Industry. *Regional Statistics*, Vol. 1, No. 1. 99–109.
- BARTA Gy. (2002): *A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- BARTKE I. (2007): A társadalom és a gazdaság települési (térbeni) koncentrálódása, ennek hatásai és megítélése. *Magyar Tudomány*, 168. évf. 6. sz. 730–739.
- BECSEI J. (1983): *Békéscsaba, Békés, Gyula és tanyavilágának településmorfológiája*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- BELUSZKY P. – GYÖRI R. (1999): A magyarországi városhálózat és az EU-csatlakozás. *Tér és Társadalom*, 13. évf. 1–2. sz. 1–30.
- BELUSZKY P. – GYÖRI R. (2004): Fel is út, le is út... (Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században). *Tér és Társadalom*, 18. évf. 1. sz. 1–41.
- BELUSZKY P. (1999): *Magyarország településföldrajza*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- BELUSZKY P. (2001): *A Nagyalföld történeti földrajza*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- BERKI M. – GONDA T. (2006): A kulturális turizmus magyarországi városi helyszíneinek pozicionálása. *Földrajzi Értesítő*, 55. évf. 1–2. sz. 127–140.
- BLAZOVICH L. (2005): *Szeged rövid története*. Szeged, Csongrád Megyei Levéltár.
- BÓNIS Gy. (1967): Székesfehérvár, az Árpádház székhelye. In KRALOVÁNSZKY A. szerk.: *Székesfehérvár évszázadai 1. Az államalapítás kora*. Székesfehérvár, Fejér Megyei Múzeumok Igazgatósága. 49–61.
- BORBÍRÓ V. – VALLÓ I. (1956): *Győr városépítéstörténete*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- BOROS L. (2009): Szeged belső térformái az 1950-es évektől napjainkig. *Földrajzi Közlemények*, 133. évf. 4. sz. 453–465.
- BORSOS Á. (2007): Megyei jogú városaink kulturális vonzereje. *Területi Statisztika*, 10. (47.) évf. 3. sz. 252–266.
- Bristol Accord* (2005). Conclusions of Ministerial Informal on Sustainable Communities in Europe. Bristol, 6–7 December 2005. Elérhető: www.eib.org/attachments/jessica_bristol_accord_sustainable_communities.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Cég-kód-tár (2003). A KSH céginformációs adatbázisa. Elektronikus dokumentum. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- CLERVAL, A. – COLOMBE, C. – VAN CRIEKENGEN, M. (2011): La gentrification à Londres, Paris et Bruxelles. In PUMAIN, D. – MATTEI, M. F. eds.: *Données Urbaines 6*. Paris, Anthropos. 151–167.
- Conclusions of the French Presidency of the European Union at the End of the Informal Meeting of Ministers Responsible for Urban Affairs at the Conference 'Europe, Spatial and Urban Development'* (2000). Lille, 2 November 2000.
- CSAPÓ T. – LENNER T. (2016): Egyházi központjaink településmorfológiája. In GÁL A. – FRISNYÁK S. – KÓKAI S. szerk.: *A Kárpát-medence történeti vallásföldrajza*. Első kötet. Nyíregyháza–Szerencs, Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajztudományi Intézete – Bocskai István Katolikus Gimnázium. 211–223.

- CSAPÓ T. (2002): A magyar megyei jogú városok regionális funkciói. *Területi Statisztika*, 5. (42.) évf. 3. sz. 228–253.
- CSAPÓ T. (2004): Néhány gondolat a hazai városok beépítéséről. *Területi Statisztika*, 4. (44.) évf. 4. sz. 332–351.
- CSÉFALVAY Z. (2008): *Kapuk, falak, sorompók. A lakóparkok világa*. Budapest, Gondolat Kiadó.
- CSIZMADIA A. (1943): Győr küzdelme a szabad királyi rangért. In JENEI F. szerk.: *Emlékkönyv Győr szabad és királyi rangra emelésének kétszázadik évfordulója alkalmából*. Győr, Győr Szabad Királyi Város Közössége. 10–34.
- CSIZMADIA Z. (2009): Térbeli társadalmi egyenlőtlenségek és társadalmi konfliktusok. In SZIRMAI V. szerk.: *A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- CSOMÓS Gy. (2009): A regionális központok szerepének változása Magyarország városhálózatában a szabad királyi városoktól a NUTS-régióközpontokig. *Tér és Társadalom*, 23. évf. 2. sz. 97–111.
- CSOMÓS Gy. (2013): Magyarország gazdasági központjainak pozícióváltozása 1992 és 2001 között. *Területi Statisztika*, 16. (53.) évf. 6. sz. 529–550.
- CSOMÓS Gy. (2015): A világvárosok rangsorolása az irányító és ellenőrző funkciójuk alapján, és a formálódó új gazdasági erőközpontok. *Tér és Társadalom*, 29. évf. 3. sz. 115–134.
- CSURGAI HORVÁTH J. (2018): *A dualizmus korának mérlege Székesfehérváron*. Előadás a *VárosKép – Székesfehérvár a 20. században* című kiállításon. Székesfehérvár, Szent István Király Múzeum, 2018. május 31.
- Debreceni Regionális és Innovációs Ipari Park* (1994). Debrecen, Debreceni Regionális Gazdaságfejlesztési Alapítvány.
- Debrecen Megyei Jogú Város hosszú távú városfejlesztési koncepciója* (2000). Budapest, VÁTI.
- Debrecen Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégiája* (2017). Debrecen, Euro-Régió Ház Közhasznú NKft. Elérhető: www.debrecen.hu/assets/media/file/hu/7308/strategia.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Debrecen Megyei Jogú Város településfejlesztési koncepciója 2014–2020* (2014). Debrecen, Euro-Régió Ház Közhasznú NKft. – INNOVA NKft. Elérhető: www.debrecen.hu/assets/media/file/hu/7309/koncepcio.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Declaration of Ministers towards the EU Urban Agenda* (2015). Riga, 10 June 2015. Elérhető: <https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/riga-declaration.pdf> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- DEMETER Zs. (2017): *A derék város. Székesfehérvár Anno... 3*. Székesfehérvár, Szent István Király Múzeum.
- DOBROSSY I. (2002): Miskolc 19–20. századi városrendezési tervei és megvalósulásuk. In VERES L. – VIGA Gy. szerk.: *A Herman Ottó Múzeum évkönyve XLI*. Miskolc, Herman Ottó Múzeum. 171–205.
- Doing Business az Európai Unióban 2017: Bulgária, Magyarország és Románia* (2017). Washington, D. C., Világbank. Elérhető: <https://hungarian.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Subnational-Reports/DB17-EU-Overview-HU.pdf> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- DOKTOR Zs. (2010): Útkeresés: a magyar „pólus-városok” helyzete és fejlesztési irányai. In BUDAY-SÁNTHA A. – BALOGH S. – HORVÁTH M. – KOVÁCS Sz. – PÁGER B. szerk.: *Évkönyv 2010*. III. kötet. Pécs, PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. 280–297.
- DÖBRÖNTE K. (2018): A közép-európai városok pozíciója a magas szintű üzleti szolgáltatók lokációs döntéseiben. *Területi Statisztika*, 21. (58.) évf. 2. sz. 200–219.

- DRÓTOS L. – LÓRÁNT K. (2016): *Miskolc város és vonzáskörzete iparszerkezetének átalakulásáról, kiemelten az egykori Lenin Kohászati Művek (LKM) állami vállalat megsemmisítésének körülményeiről*. Tanulmány. Budapest–Miskolc, RETÖRKI. Elérhető: <http://archivum.retorki.hu/upload/2016/10/miskolc-varos-es-vonzaskorzete-iparszerkezetenek-atalakulasarol.pdf> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- EGEDY T. (2009): *Városrehabilitáció és életminőség*. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet. Elérhető: www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Varosrehabilitacio_életminoseg.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- EGEDY T. (2012): A gazdasági válság hatásai városon innen és túl. *Területi Statisztika*, 15. (52.) évf. 4. sz. 335–352.
- EGRI Z. (2014): A város- és várostérség-tipizálás alapjai Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom*, 28. évf. 2. sz. 87–104.
- EKE P. (1994): Debrecen földterületének gazdaságföldrajzi jellemzése. In SÜLI-ZAKAR I. szerk.: *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából*. Debrecen, Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék. 133–158.
- EKE P. (1994): Debrecen népességföldrajzi jellemzői. In SÜLI-ZAKAR I. szerk.: *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából*. Debrecen, Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék. 73–81.
- ENYEDI Gy. (1997): A sikeres város. *Tér és Társadalom*, 11. évf. 4. sz. 1–9.
- ENYEDI Gy. (2010): Városok a közép-európai átmenetben. In BARTA Gy. – BELUSZKY P. – FÖLDI Zs. – KOVÁCS K. szerk.: *A területi kutatások csomópontjai*. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja. 223–243.
- ENYEDI Gy. (2012): *Városi világ*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- EPERJESSY K. (1971): *Városaink múltja és jelene*. Budapest, Műszaki Könyvkiadó.
- ERDŐSI F. (2018): *Pécs ellentmondásos fejlődésének energiái és stációi*. Előadás. Pécs, MTA KRTK RKI DTO szeminárium, 2018. március 28.
- ESDP. European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union* (1999). Agreed at the Informal Council of Ministers Responsible for Spatial Planning in Potsdam, May 1999. Luxembourg, the European Commission. Elérhető: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Establishing the Urban Agenda for the EU. Pact of Amsterdam* (2016). EU Ministers Responsible for Urban Matters. Amsterdam, 30 May 2016. Elérhető: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- FARAGÓ L. – LUX G. (2014): Kurrens portéka vagy múzeumi tárgy? Növekedési pólusok és iparági körzetek a fejlesztéspolitikában. *Tér és Társadalom*, 28. évf. 2. sz. 11–30.
- FARAGÓ L. (2007): Térstruktúra: térideák és megvalósításuk a településhálózat-fejlesztésben. *Tér és Társadalom*, 21. évf. 4. sz. 21–38.
- FARAGÓ L. (2008): A funkcionális városi térségekre alapozott településhálózat-fejlesztés normatív koncepciója. *Falu Város Régió*, 3. sz. 27–31.
- FARAGÓ L. (2010): Pécs fejlődési pályája – Egy pécsi polgár szemével. *Területfejlesztés és Innováció*, 4. évf. 1. sz. 2–14.

- FARAGÓ L. (2011): Az Európa Kulturális Fővárosa program városfejlesztési, városirányítási tanulságai. In *Elemző értékelés a Pécs2010 Európa Kulturális Fővárosa program tapasztalatairól*. Pécs, PMJV. 61–74.
- FARAGÓ L. (2014): Növekedési pólusok/centrumok a fejlesztéspolitikában. In HARDI T. – SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. szerk.: *Városfejlesztési trendek és állami szerepek*. A Győri Járóipari Körzet mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze c. kutatás monográfiái 2. Győr, Universitas-Győr Nonprofit Kft. 168–182. Elérhető: https://gyik.sze.hu/images/Monogr%3%a1f%3%a1k/Hardi_Varosfejlodesi_trendek_es_allami_szerepek.pdf#page=169 (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- FARAGÓ L. (2016): Az EU területi politikájának a változásai közép-kelet-európai nézőpontból. *Tér és Társadalom*, 30. évf. 2. sz. 3–23.
- FARKAS G. – MENYHÁRT GY. – TATÁR D. (1970): *Székesfehérvár 1945–1970. Emlékkönyv a város felszabadulása 25. évfordulójára*. Székesfehérvár, Székesfehérvár Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága.
- FEDOR V. – RÓZSA E. (2002): *Vendégségben Miskolcon városmarketing-program*. PR-mappafüzetek. Miskolc, Geomédia Kiadó. 2–5.
- FEHÉR SZ. (2007): Társadalmi tőke és egészségi állapot Pécsbányatelepen. *Acta Sociologica*, 2. évf. 1. sz. 41–56.
- FEKETE D. – RECHNITZER J. (2019): *Együtt nagyok. Város és vállalat 25 éve*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó.
- FEKETE D. (2013): Az EU regionális politikájának városfejlesztést támogató új eszközei a 2014–2020-as programozási időszakban. (New Tools for Developing Cities of EU Regional Policy in the Period of 2014–2020). In RECHNITZER J. – SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. – KOVÁCS G. szerk.: *A hely szelleme – a területi fejlesztések lokális dimenziói*. A Fialat Regionalisták VIII. Konferenciáján elhangzott előadások. Győr, Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola. 145–154.
- FEKETE D. (2017a): A Modern Városok Program elemzési lehetőségei. *Polgári Szemle*, 13. évf. 1–3. sz. 94–105.
- FEKETE D. (2017b): Európai járóipari térségek gazdasági kormányzási modelljei. *Tér és Társadalom*, 31. évf. 3. sz. 125–142.
- FEKETE D. (2017c): *Nagyvárosi régiók gazdasági kormányzása. Új megközelítések európai járóipari központok elemzésével*. Doktori értekezés. Győr, Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola.
- FEKETE D. (2018a): Economic Development and Economic Governance Through the Example of the City of Győr. *DEUROPE*, Vol. 10, No. 1. 97–115. Elérhető: www.deturope.eu/img/upload/content_09798623.pdf (A letöltés ideje: 2018. 11. 02.)
- FEKETE D. (2018b): Latest Results of the Győr Cooperation Model. *Polgári Szemle*, Vol. 14, Special Issue, 195–209. DOI: <https://doi.org/10.24307/psz.2018.0413>
- FILEP B. – KOVÁCS ZS. – KARA Á. – TÖMBÖLY T. (2013): 'City – University – Company' Coordinated Strategic Development. Industry Zone in Győr Focused on the Vehicle Industry. In DERMOL, V. – ŠIRCA, N. T. – ĐAKOVIĆ, G. szerk.: *Active Citizenship by Knowledge Management & Innovation: Proceedings of the Management, Knowledge and Learning*. Bangkok–Celje–Lublin, ToKnowPress. 797–808.
- FILEP B. (2014): *A nagyvárosok az európai és a magyar területi politikában*. Regionális és Gazdaságtudományi Kismonográfiák. Pécs–Győr, Publikon Kiadó.

- Final Statement by the Ministers in Charge of Urban Development* (2008). Marseille, 25 November 2008. Elérhető: www.eib.org/attachments/jessica_marseille_statement_en.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Foglalkoztatottság és munkanélküliség regionális különbségei* (2012). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- Főmterv (2011): *Kecskemét közlekedésének tervezése*. Elérhető: <https://kecskemetivarosfejleszto.hu/wp-content/uploads/2011/07/fomterv.pdf> (A letöltés időpontja: 2018. 10. 18.)
- FÜZÉR K. (2016): *A társadalmi tőke fel- és elhasználása városfejlesztési folyamatokban: elitek, kirekesztettek és a projektosztály az ezredforduló utáni Pécsen*. Előadás. MRTT XIV. Vándorgyűlés, Nagyvárad, 2016. november 9.
- FÜZÉR K. (2017): *A projektcsiszolt város. Részvételi városfejlesztés az ezredfordulós Pécsen*. Pécs, Publikon Kiadó. Elérhető: http://szociologia.btk.pte.hu/sites/default/files/attached_files/fuzer_katalin_a_projektcsiszolt_varos.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- GROSZ A. – RECHNITZER J. szerk. (2005): *Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon*. Pécs–Győr, MTA RKK.
- GRZEGORCZYK, A. – JACZEWSKA, B. (2015): Measures of Social Segregation in the Context of Warsaw, Berlin and Paris Metropolitan Areas. *Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development*, Vol. 19, No. 3. 22–35.
- Hajdú-Bihar megye statisztikai évkönyve 1990* (1991). Debrecen, Központi Statisztikai Hivatal Hajdú-Bihar Megyei Igazgatósága.
- HAJDÚ Z. (2001): *Magyarország közigazgatási földrajza*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- HARDI T. – BARÁTH G. – CSIZMADIA Z. – USZKAI A. (2014): A városnövekedés területi eltérései Európában, különös tekintettel a járműipari városokra. *Tér és Társadalom*, 28. évf. 2. sz. 45–67.
- HARDI T. (2015): A munkaügyi ingázás területi mintái Észak-Dunántúlon. *Területi Statisztika*, 18. (55.) évf. 2. sz. 122–141.
- Három évre megújították a POSZT vezetésének mandátumát (2018). Bama.hu, 2018. 10. 09. Elérhető: www.bama.hu/kultura/harom-evre-megujitottak-a-poszt-vezetesenek-mandatumat-1524119/ (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Helyzetkép az ország városairól, 1971* (1971). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- HERCZEG T. (2009): A Szegedi Szabadtéri Játékok turisztikai jelentősége és látogatóinak jellemzői. *Turizmus Bulletin*, 13. évf. 3. sz. 14–19.
- HJORTHOL, P. – BJORNKAU, T. (2005): Gentrification in Norway: capital, culture or convenience? *European Urban and Regional Studies*, Vol. 12, No. 4. 353–371.
- HORNYIK J. (1860): *Kecskemét város története, oklevéltárral*. Első kötet. Kecskemét, Gallia Fülöp. 279.
- HORVÁTH, Gy. (2014): *Spaces and Places in Central and Eastern Europe. Historical Trends and Perspective*. London, Routledge.
- HORVÁTH J. (1998): A győri jogakadémia és jogi oktatás 1754 és 1892 között. *Győri Tanulmányok*, 20. sz. 18–25.
- HORVÁTH Z. (2011): *Kézikönyv az Európai Unióról*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- Itt a beruházási lista, ami felrázza Magyarországot (2018). *Portfolio.hu*, 2018. szeptember 22. Elérhető: www.portfolio.hu/gazdasag/20180922/itt-a-beruhazasi-lista-ami-felrazza-magyarorszagot-298610# (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- IVÁNYOSI SZABÓ T. (1991): *Kecskemét gazdasága és társadalma a polgári forradalom előtt*. Kecskemét, Bács-Kiskun Megyei Levéltár.

- IVÁNYOSI SZABÓ T. (2018): Hetedfél évszázad. *Forrás*, 10. évf. 7–8. sz. 19–63.
- JÓZSA V. – NAGY H. (2013): Helyi gazdaságfejlesztés – Megéri-e a befektetést, és ha igen, kinek? A miskolci helyi gazdaságfejlesztési rendszer kialakításának lépései és tapasztalatai. In RECHNITZER J. – SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. – KOVÁCS G. szerk.: *A hely szelleme – a területi fejlesztések lokális dimenziói*. A Fialat Regionalisták VIII. Konferenciáján elhangzott előadások. Győr, Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola. 271–280.
- JÓZSA V. (2014): A Robert Bosch-csoport miskolci letelepedése és beágyazódásának folyamata. *Tér és Társadalom*, 28. évf. 2. sz. 199–213.
- JÓZSA V. (2016): A magyarországi regionalizmus egy gyakorlati szakember szemével. *Tér és Társadalom*, 30. évf. 1. sz. 37–56.
- JÓZSA V. (2017): *A nagyvállalati beágyazódás vizsgálata helyi szinten három magyar nagyváros példáján*. Doktori értekezés. Gödöllő, Szent István Egyetem Enyedi György Regionális Tudományi Doktori Iskola. Elérhető: https://szie.hu/file/tti/archivum/Jozsa_Viktoria_ertekezés.pdf (A leltetés időpontja: 2018. 11. 02.)
- JÓZSA V. (2019): *A vállalati beágyazódás útjai Magyarországon*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- JUHÁSZ I. (1998): *Kecskemét város építéstörténete*. Kecskeméti Füzetek 8. Kecskemét, Tiberias Bt.
- KANALAS I. (2016): Kecskemét város fejlődésének stratégiai irányai. *Forrás*, 48. évf. 7–8. sz. 150–168.
- KAPITÁNY Á. – KAPITÁNY G. (2005): A kultúra változása – Változások kultúrája. In ANTALÓCZY T. – FÜSTÖS L. – HANKISS E. szerk.: *(Vész)jelzések a kultúráról*. Budapest, MTA PTI. 17–87.
- KAPOSI Z. (2006): *Pécs gazdasági fejlődése 1867–2000*. Pécs, Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara.
- KAPOSI Z. (2007a): Pécs mezőgazdasági rendszere a dualizmus korszakában. In KAPOSI Z. – PILKHOFFER M. szerk.: *Tanulmányok Pécs történetéből 19*. Pécs, Pécs Története Alapítvány. 101–126.
- KAPOSI Z. (2007b): Iparszerkezeti változások Pécsen a gazdasági reform leállításától a rendszer-váltásig terjedő időszakban (1972–1990). In KAPOSI Z. – PILKHOFFER M. szerk.: *Tanulmányok Pécs történetéből 19*. Pécs, Pécs Története Alapítvány. 155–178.
- KAPOSI Z. (2018): *Pécs történelmi távlatai*. Előadás. Pécs, MTA KRTK RKI DTO szemináriuma, 2018. március 28.
- KEMÉNY J. (2013): Kada Elek intézkedései a földrengés okozta károk enyhítésére. In *Kecskemét „aranykora” – Kada Elek, a városfejlesztő polgármester*. Kecskemét, Kecskeméti Írott Örökségéért Alapítvány. 284–302.
- KISS É. (2010): *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- KÓKAI S. (2004): Nyíregyháza társadalmi-gazdasági fejlődése 1960-tól napjainkig. *Földrajzi Közlemények*, 128. (52.) évf. 1–4. sz. 113–125.
- KOLTAI Z. (2007): A magyarországi városok versenyképességének vállalati megítélése. *Tér és Társadalom*, 21. évf. 2. sz. 23–42.
- KOVÁCS Z. (2005): Az alföldi városok térszerkezetének átalakulása – kihívások és kérdőjelek a városfejlesztés számára. In NAGY E. – NAGY G. szerk.: *Az Európai Unió bővítésének kihívásai – régiók a keleti periferián*. Békéscsaba, MTA RKK ATI – Nagyalföld Alapítvány. 326–330.
- KOVÁCS Z. (2017): Városok és urbanizációs kihívások Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 178. évf. 3. sz. 302–310.

- KÖSZEGFALVI Gy. (2009): Törekvések a magyarországi településrendszer tudatos fejlesztésére – Az országos településhálózat-fejlesztési koncepció. *Területi Statisztika*, 12. (49.) évf. 6. sz. 571–584.
- Közösség által irányított helyi fejlesztés (2013). Európai Bizottság. Elérhető: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/community_hu.pdf. (A letöltés időpontja: 2018. 04. 20.)
- KRALOVÁNSZKY A. (1967): Székesfehérvár kialakulása a régészeti adatok alapján. In KRALOVÁNSZKY A. szerk.: *Székesfehérvár évszázadai I. Az államalapítás kora*. Székesfehérvár, Fejér Megyei Múzeumok Igazgatósága. 7–18.
- KSH Tájékoztatási Adatbázis (é. n.). Elérhető: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/themeSelector.jsp?lang=hu> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- KUBINYI A. szerk. (1996): Miskolc története I. A kezdetektől 1526-ig. Első kiadás. In DOBROSSY I. főszerk.: *Miskolc története*. Miskolc, Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár – Herman Ottó Múzeum. 1–495.
- KUKELY Gy. (2006): A nagyvárosok felértékelődése a külföldi működőtöke – beruházások telephelyválasztásában. *Tér és Társadalom*, 20. évf. 4. sz. 111–125.
- Kulturális Statisztika* (2014). Budapest, EMMI. Elérhető: <https://kultstat.oszk.hu/#/home> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- LAKY T. (2003): *Magyarországi munkaerőpiac 2003*. Kézirat. Budapest, Országos Foglalkoztatási Alapítvány.
- LAUSCHMANN Gy. (1995): *Székesfehérvár története, III. kötet. A városi polgárosodás évtizedei 1801–1848. A nemzeti függetlenségi küzdelem 1848–1849*. Székesfehérvár, Székesfehérvár Város Levéltára.
- LEFEBVRE, H. (1996): The Right to the City. In KOFMAN, E. – LEBAS, E. eds.: *Henri Lefebvre: Writings on Cities*. Oxford–Malden, Blackwell. 147–159.
- LENGYEL A. (1983): *Mozaikok Győr történetéből*. Győr, Győr Megyei Városi Tanács.
- LENGYEL B. – LUKÁCS E. – SOLYMÁRI G. (2006): A külföldi érdekeltségű vállalkozások és az egyetem kapcsolatai Győrött, Miskolcon és Szegeden. *Tér és Társadalom*, 20. évf. 4. sz. 127–144.
- LENGYEL I. – LUKOVICS M. – IMREH SZ. (2018): Tudásalapú fejlesztési koncepció egy kevésbé fejlett régióban: az ELI-ALPS lézeres kutatóközpont Szegeden. In LENGYEL I. szerk.: *Térségek növekedése és fejlődése: egészségipari és tudásalapú fejlesztési stratégiák*. Szeged, JATEPress. 153–173.
- LENGYEL I. – RECHNITZER J. (2000): A városok versenyképességéről. In HORVÁTH Gy. – RECHNITZER J. szerk.: *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja. 130–152.
- LENGYEL I. – RECHNITZER J. (2004): *Regionális gazdaságtan*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- LENGYEL I. – RECHNITZER, J. (2009): *Regionális gazdaságtan*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- LENGYEL, I. – RECHNITZER, J. (2013a): The Competitiveness of Regions in the Central European Transition Countries. *The Macrotheme Review*, Vol. 2, No. 4. 106–121. Elérhető: http://macrotheme.com/yahoo_site_admin/assets/docs/9LengyelMR24.13191544.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- LENGYEL, I. – RECHNITZER, J. (2013b): Drivers of Regional Competitiveness in the Central European Countries. *Transition Studies Review*, Vol. 20, No. 3. 421–435. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11300-013-0294-2>
- LENGYEL I. (2007): Fejlesztési pólusok mint a tudásalapú gazdaság kapuvárosai. *Magyar Tudomány*, 168. évf. 6. sz. 749–758.

- LENGYEL I. (2009): Knowledge-based Local Economic Development for Enhancing Competitiveness in Lagging Areas of Europe: The Case of the University of Szeged. In VARGA, A. ed.: *Universities, Knowledge Transfer and Regional Development: Geography, Entrepreneurship and Policy*. Cheltenham–Northampton, Edward Elgar. 322–349.
- LENTNER Cs. (2014): A magyar önkormányzatok adósságkonszolidációja. *Pénzügyi Szemle*, 59. évf. 3. sz. 330–344.
- Lipcsei Charta a fenntartható európai városokról* (2007). Lipcse, 2007. május 24–25. Elérhető: https://2010-2014.kormany.hu/download/d/fd/30000/lipcsei_charta.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- LÓRÁNT K. szerk. (2017): *Az Acélváros végnapjai. Hogyan semmisült meg húszezer ember munkahelye a Lenin Kohászati Művekben*. Lakitelek, Antológia Kiadó.
- LUGOSI D. (1938): *A szegedi szabadtéri játékok története 1931–1937*. Budapest, A „Szinpad”.
- LUKOVICS M. – KOVÁCS P. (2011): A magyar kistérségek versenyképessége. *Területi Statisztika*, 14. (51.) évf. 1. sz. 52–71.
- LUX G. (2012): A gazdaság szerepe a városi térségek fejlesztésében: a globális kihívásoktól a fejlesztéspolitikáig. In SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. szerk.: *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései. Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Pécs, Publikon Kiadó. 67–91.
- LUX G. (2013): Kritikus tömeg alatt: fejlesztési együttműködések a kisebb nagyvárosokban. *Tér és Társadalom*, 27. évf. 4. sz. 52–74.
- LUX G. (2017): *Újraiparosodás Közép-Európában*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- MAHAJAN CHOUDHARY, A. (2016): *Internet Users Worldwide 2016–2020: The Growth at Decreasing Rate*. Elérhető: <https://dazeinfo.com/2016/06/13/number-internet-users-worldwide-2016-2020/> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Majdnem félezer munkahelyet hoz létre Pécsett egy dél-koreai autóalkatrészgyártó (2018). *BAMA*. Helyi gazdaság rovat. Online kiadás. 2018. 11. 29. Elérhető: www.bama.hu/gazdasag/helyi-gazdasag/majdnem-felezer-munkahelyet-hoz-letre-pecsett-egy-del-koreai-autoalkatreszgyarto-1594744/ (A letöltés időpontja: 2019. 01. 15.)
- MÉSZÁROS R. (1998): Városfejlesztési dilemmák Szegeden, történelmi háttérrel. *Tér és Társadalom*, 12. évf. 1–2. sz. 127–137.
- MÉSZÁROS R. (2004): Városfejlesztési dilemmák Szegeden, történelmi háttérrel. In MÉSZÁROS R. szerk.: *Szeged társadalomföldrajzi nézőpontból*. Szeged, SZTE Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék. 90–105.
- MEZEI C. (2006): A helyi gazdaságfejlesztés fogalmi meghatározása. *Tér és Társadalom*, 20. évf. 4. sz. 85–96.
- MEZEI C. szerk. (2017): *Az önkormányzatok reális gazdaságélénkítési lehetőségeinek kutatása*. KÖFOP-2.3.3-VEKOP-16-2016-00001 azonosítószámú HVK kutatási program, háttér tanulmány.
- MEZEI K. (2005): A Pécsi Tudományegyetem hatása Pécs város gazdaságára. In ENYEDI Gy. – KERESZTÉLY K. szerk.: *A magyar városok kulturális gazdasága*. Budapest, MTA Társadalomkutató Központ. 143–178.
- Miskolc fenntartható mobilitási tervének (SUMP) felülvizsgálata* (2016). Bírálati dokumentáció. Budapest–Miskolc, Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.
- Miskolc Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégia – Mellékletek* (2013). Miskolc, Miskolc Megyei Jogú Város.
- MOLLENKOPF, J. H. – CASTELLS, M. (1991): *Dual City. Restructuring New York*. New York, Russel Sage Foundation.

- MOLNÁR B. (2004): Székesfehérvár az európai és magyar urbanizációs folyamatokban. *Földrajzi Értesítő*, 53. évf. 3–4. sz. 271–292.
- MÓRÓ M. A. (1995): Pécs népessége a török alóli felszabadulástól 1848-ig. In VONYÓ J. szerk.: *Tanulmányok Pécs történetéből I.* Pécs, Pécs Története Alapítvány.
- MULLAN C. (2018): *fDi's European Cities and Regions of the Future 2018/19 – FDI Strategy (Cities)*. Elérhető: www.fdiintelligence.com/article/70908 (A letöltés időpontja: 2018. 10. 18.)
- NAGY A. (2016): A miskolci Törvényhatósági Bizottság működése 1908–1928. *Történelem és Muzeológia – Internetes Folyóirat Miskolcon*, 3. évf. 1. sz. 24–42.
- NAGY E. (1998): Egy hagyományos szerepkör új elemei: a kereskedelem strukturális és térbeli átalakulása Szegeden és Győrben. In MÉSZÁROS R. – TÓTH J. szerk.: *Földrajzi kaleidoszkóp. Tanulmányok Krajtkó Gyula professzor 70. születésnapjára*. Pécs–Szeged, JPTE TTK – JATE TTEK. 186–204.
- NAGY KALAMÁSZ I. (2007): A társadalmi részvétel és a tudáshasználat. In KOVÁCH I. szerk.: *Vidékiek és városiak. A tudás- és imázshasználat hatásai a vidéki Magyarországon*. Budapest, L'Harmattan – MTA PTI. 87–104.
- NÉDA – Népszámlálási Digitális Adattár (é. n.), Budapest, Központi Statisztikai Hivatal. Elérhető: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statisztikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/ (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- NÉMETH Zs. (1995): Pécs népességének főbb demográfiai és társadalmi jellemzői a második világháború befejezésétől 1990-ig. In VONYÓ J. szerk.: *Tanulmányok Pécs történetéből I.* Pécs, Pécs Története Alapítvány. 117–160.
- NGM Regionális Fejlesztési Programok Irányító Hatósága (2016). Elérhető: www.palyazat.gov.hu/felhvs-a-kzssgi-szinten-irnytott-vrosi-helyi-fejlesztsek-megvaltsra-irnyul-helyi-akcicsoportok-megalaktsra-s-azok-regisztrcijra (A letöltés időpontja: 2018. 10. 19.)
- Nyíregyháza Megyei Jogú Város helyi esélyegyenlőségi programja (2015). Nyíregyháza, Nyíregyháza MJV.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (2008): Az új várospolitika kormányzási filozófiája. *Tér és Társadalom*, 22. évf. 1. sz. 45–57.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (2010): Városi terek kormányzása és a városi rezsimek. Egy induló kutatás margójára. *Tér és Társadalom*, 24. évf. 4. sz. 3–28.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (2016a): A magyar területi közigazgatási reformok főbb állomásai. In PÁLNÉ KOVÁCS I. szerk.: *A magyar decentralizáció kudarca nyomában*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó. 73–85.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (2016b): A területi reformok elmélete. In PÁLNÉ KOVÁCS I. szerk.: *A magyar decentralizáció kudarca nyomában*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó. 12–28.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (2016c): Bevezetés: A kutatás célkitűzése, elméleti keretei, módszerei. In PÁLNÉ KOVÁCS I. szerk.: *A magyar decentralizáció kudarca nyomában*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó. 7–11.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (2016d): Záró gondolatok. In PÁLNÉ KOVÁCS I. szerk.: *A magyar decentralizáció kudarca nyomában*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó. 200–206.
- Pécs, a befogadó város. Küzdelem a szegénység és a társadalmi kirekesztés ellen. Stratégiai koncepció 2014–2020.* (2013) Pécs, DDRFÜ Nonprofit Kft.
- Pécs Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégiája 2014–2020* (2014). Pécs, Eco-Cortex Kft. – MSB Zrt.

- Pécs Megyei Jogú Város Tudásmenedzsment Stratégiája (2016). Elérhető: www.pvfzrt.hu/hu/tanulmany/16/pecs-megyei-jogu-varos-tudasmenedzsment-strategiaja (A letöltés időpontja: 2018. 10. 18.)
- Pécs Megyei Jogú Város városfejlesztési koncepció 2014–2030* (2014). Pécs, Eco-Cortex Kft. – MSB Zrt.
- PÉNZES J. – MOLNÁR E. – PÁLÓCZI G. (2014): Helyi munkaerőpiaci vonzáskörzetek az ezredforduló utáni Magyarországon. *Területi Statisztika*, 17. (54.) évf. 5. sz. 474–490.
- PERCZEL K. (1989): A magyarországi regionális tervezés történetéhez. *Tér és Társadalom*, 3. évf. 3. sz. 80–105.
- POREISZ V. (2018): *A területi és vállalati versenyképesség összefüggései a magyar nagyvárosok példáján*. Doktori értekezés. Győr, Széchenyi István Egyetem RGDI.
- RAB K. – SZABÓ J. (2001): *Sikerkönyv. Történetek sikeres emberekről*. Budapest, PMS 2000 Kft.
- RÁCZ SZ. (2008): Egy regionális központ modernizációs problémái – Pécs példája. In BUDAY-SÁNTHA A. – ZEMPLÉNYINÉ BARTHA J. szerk.: *Évkönyv 2008*. PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Pécs, PTE KTK. 232–244.
- RECHNITZER J. – GROSZ A. – CSIZMADIA Z. (2003): A magyar városhálózat tagozódása az infokommunikációs infrastruktúra alapján az ezredfordulón. *Tér és Társadalom*, 17. évf. 3. sz. 145–163.
- RECHNITZER J. – KECSKÉS P. – REISINGER A. (2016): A Győri Modell – Az egyetem, az ipar és a város együttműködési dimenziói. In LENGYEL I. – NAGY B. szerk.: *Térségek versenyképessége, intelligens szakosodása és újraparosodása*. Szeged, JATEPress Kiadó. 225–239.
- RECHNITZER J. – LADOS M. (1992): *A győri gazdaság pálya- és problémapontjai (elemző és helyzetfeltáró tanulmány)*. Kézirat. Győr, MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet.
- RECHNITZER J. – PÁTHY Á. – BERKES J. (2014): A magyar városhálózat stabilitása és változása. *Tér és Társadalom*, 28. évf. 2. sz. 105–127.
- RECHNITZER J. – SMAHÓ M. (2011): *Területi politika*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- RECHNITZER J. (1987): A nagyvárosi agglomerációk fejlődésének tendenciái. In CSEFKÓ F. szerk.: *Állam, tércapcsolatok, demokrácia. Bihari Ottó emlékülés*. Pécs, Janus Pannonius Tudományegyetem – MTA RKK. 324–355.
- RECHNITZER J. (1993): *Szétszakadás vagy felzárkózás. A térszerkezetet alakító innovációk*. Győr, MTA RKK.
- RECHNITZER J. (1998): *A privatizáció regionális összefüggései*. Budapest, Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt.
- RECHNITZER J. (2007): Az európai regionális politika és városfejlődés. *Magyar Tudomány*, 168. évf. 6. sz. 692–704.
- RECHNITZER J. (2016): *A területi tőke a városfejlődésben – A Győr-kód*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- RECHNITZER J. (2018): Beágyazódás és a beágyazottság – Töprengések a vállalatok területi/városi integrációjáról. *Tér – Gazdaság – Ember*, 6. évf. 1. sz. 25–41.
- RECHNITZER J. (2019): Nagyvárosok a magyar területi politikában és fejlesztésben a rendszerváltozástól napjainkig. *Tér és Társadalom*, 33. évf. 1. sz. 3–26. DOI: <http://dx.doi.org/10.17649/TET.33.1.3069>
- REISINGER A. – KECSKÉS P. – CZAKÓ K. (2016): Services of Economic Development Organizations in Győr. *DETUROPE*, Vol. 9, No. 3. 85–100. Elérhető: www.deturope.eu/img/upload/content_97015848.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)

- RÉVÉSZ E. (2014): Mérlegen a hazai grafikai biennálék – A rendszeres seregszemlék gyűjteménybe kerülő anyaga ritka lehetőségeket rejt. *MúzeumCafé*, 8. évf. 41. sz. 18–25.
- RICZ J. – SALAMIN G. szerk. (2011): *Kézikönyv az Európai Unió területi agendájának hazai érvényesüléséhez*. Budapest, NFGM–VÁTI.
- RIGÓ R. (2016): Kecskemét helye a városhierarchiában és társadalmi változások a népszámlálások tükrében. *Forrás*, 48. évf. 7–8. sz. 81–96.
- Rotterdam Urban Acquis* (2004). *EU Informal Ministerial Meeting on Territorial Cohesion. Presidency Conclusions*. Rotterdam, November 2004.
- SASSEN, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton–Oxford, Princeton University Press.
- SASSEN, S. (2007): Urban Sociology in the 21st Century. In BRYANT, C. – PECK, D. eds.: *21st Century Sociology. A Reference Handbook*. Thousand Oaks, CA, SAGE Publications. 476–487.
- SIKOS T. T. – HOFFMANN I.-NÉ (2004): *A fogyasztás új katedrálisai. Magyarország az ezredfordulón*. Budapest, MTA Társadalomkutató Központ.
- SITÁNYI L. – LUDESCHER G. (2009): Az innováció és a társadalmi tőke kapcsolata a Pécsi Tudományegyetem példáján. *Területfejlesztés és Innováció*, 3. évf. 3. sz. 10–18.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (2008): A városi térségek a közigazgatási struktúra és a “governance” keresztmetszetében. *Tér és Társadalom*, 22. évf. 1. sz. 27–43.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (2011): Az agglomerációk jelentőségének változásai az államszervezés és a városi kormányzás szempontjából. *Tér és Társadalom*, 25. évf. 3. sz. 27–59.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (2014): A városkérdés a módosult állami szerepfelfogás keretei között. In HARDI T. – SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. szerk.: *Városfejlesztési trendek és állami szerepek. A Győri Járműipari Körzet mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze c. kutatás monográfiái 2*. Győr, Universitas-Győr Nonprofit Kft. 103–111. Elérhető: https://gyik.sze.hu/images/Monogr%c3%alfi%c3%a1k/Hardi_Varosfejlodesi_trendek_es_allami_szerepek.pdf#page=169 (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- SURÁNYI I. (2004): Az ipari szakoktatás főbb jellemzői Székesfehérváron 1948-ig. In CSURGAI HORVÁTH J. – DEMETER Zs. – VIZI L. T. szerk.: *Laudatio et salutatio. Tanulmányok Farkas Gábor születésnapjára*. Székesfehérvár, Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata – Kodolányi János Főiskola. 413–444.
- SÜLI-ZAKAR I. – BÉRES Cs. (1991): *Debrecen és Hajdú-Bihar megye. A regionális fejlődés feltételei és lehetőségei*. Debrecen, Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala.
- SÜLI-ZAKAR I. (1996): Debrecen gazdaságának és településszerkezetének történeti földrajza. In SÜLI-ZAKAR I. szerk.: *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából*. Debrecen, Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék. 149–265.
- SWINBURN, G. (2007): Talk is Cheap: Getting the Past Local Economic Development Strategic Planning. In SWINBURN, G. ed.: *Talk is Cheap: Turning Local Economic Development Strategies into Reality in Transition Countries*. Budapest, Open Society Institute. 1–12.
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területfejlesztési koncepció* (2013). Nyíregyháza, Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési és Környezetgazdálkodási Ügynökség Nonprofit Kft. – MEGAKOM Tanácsadó Iroda.
- SZABÓ P. – FARKAS M. (2014): Kelet-Közép-Európa térszerkezeti képe. *Tér és Társadalom*, 28. évf. 2. sz. 67–86.

- SZAKÁLY F. szerk. (1998): Miskolc története II. 1526-tól 1702-ig. Első kiadás. In DOBROSSY I. fő-szerk.: *Miskolc története*. Miskolc, Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár – Herman Ottó Múzeum.
- Szeged Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégiája (2014–2020) (2014). Szeged, RVI Magyarország Kft.
- Szeged Megyei Jogú Város Smart City jövőkép és koncepció (2016). Szeged, Clarity Consulting Kft.
- Székesfehérvár középtávú gazdaság- és területfejlesztési programja (1997). Székesfehérvár, Székesfehérvári Regionális Vállalkozásfejlesztési Alapítvány. Elérhető: www.szekesfehervar.hu/koncepcio_konceptiak (A letöltés ideje: 2018. 10. 18.)
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város integrált településfejlesztési stratégiája 2014–2020 (2014). Székesfehérvár, Széphő Zrt. Elérhető: www.szekesfehervar.hu/koncepcio_konceptiak (A letöltés ideje: 2018. 10. 18.)
- Székesfehérvár MJV önkormányzat gazdasági programja 2007–2010 (2007). Székesfehérvár, Közép-Pannon Regionális Fejlesztési Zrt. Elérhető: www.szekesfehervar.hu/koncepcio_konceptiak (A letöltés ideje: 2018. 10. 18.)
- Székesfehérvár MJV IVS (2008). Elérhető: www.szekesfehervar.hu/koncepcio_konceptiak (A letöltés ideje: 2018. 10. 18.)
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város településfejlesztési koncepciójának és integrált településfejlesztési stratégiájának megalapozó vizsgálata (2018). Székesfehérvár, DÉVELMAL Kft. Elérhető: www.szekesfehervar.hu/koncepcio_konceptiak (A letöltés ideje: 2018. 10. 18.)
- SZENDREY I. (1984): Debrecen, a mezőváros. In SZENDREY I. szerk.: *Debrecen története 1693-ig*. Debrecen, magánkiadás. 131–313.
- SZIGETI E. (2004): Régiók és régióközpontok térszerkezeti alternatívái. In HORVÁTH M. T. szerk.: *A regionális politika közigazgatási feltételei. Variációk az uniós csatlakozás küszöbén*. Budapest, Magyar Közigazgatási Intézet. 283–318.
- SZIRMAI V. – BARÁTH G. – MOLNÁR B. – SZÉPVÖLGYI Á. (2002): *Globalizáció és térségi fejlődés. A multinacionális vállalatok telephelyválasztási stratégiái*. Kézirat. Székesfehérvár, MTA Regionális Kutatások Központja.
- SZIRMAI V. – FERENCZ Z. (2015): A magyar nagyvárostérségek térbeli-társadalmi jellegzetességei, a centrum-periféria modell átalakulása. In SZIRMAI V. szerk.: *A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jól-lét felé*. Székesfehérvár, Kodolányi János Főiskola. 147–167.
- SZIRMAI V. (1988): „Csinált” városok. Budapest, Magvető Kiadó.
- SZIRMAI V. szerk. (2009): *A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői: hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérségek versenyképesebbek?* Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- SZIRMAI V. szerk. (2013): *Csinált városok a XXI. század elején. Egy „új” városfejlődési út ígérete*. Budapest, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézete.
- SZIRMAI V. (2019): *Városok és városlakók (A befogadó és a kirekesztő városok)*. Budapest, Corvina Kiadó – MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont.
- Szombaton kezdődik a GrafiTri – XXVI. Miskolci Grafikai Triennale (2014). Prae.hu, 2014. 05. 30. Elérhető: www.prae.hu/news/23199-szombaton-kezdodik-a-grafitri-xxvi-miskolci-grafikai-triennale/ (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- SZŐKE N. (2018): *Dunaiújváros politikai „súlyának” változása a rendszerváltozástól napjainkig*. MSc-szakdolgozat. Budapest, ELTE Természettudományi Kar.
- SZÜCS E. (1982): Az iparosodás és a városiasodás néhány történeti összefüggése Debrecenben (1850–1975). *Debreceni Szemle*, 2. évf. 1. sz. 52–65.

- TABCZKY Z.-né (1972): *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I. 1896–1945*. Győr, Magyar Vagon- és Gépgyár.
- TAGAI G. (2010): A városok szerepe a kelet-közép-európai országok térszerkezetének formálásában. In BARTA Gy. – BELUSZKY P. – FÖLDI Zs. – KOVÁCS K. szerk.: *A területi kutatások csomópontjai*. Pécs, MTA RKK. 261–282.
- TeIR – *Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer* (é. n.). Budapest, Lechner Tudásközpont NKft. Elérhető: www.teir.hu/ (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- T-STAR *Településstatistikai adatbázisrendszer* (é. n.). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal. Elérhető: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/themeSelector.jsp?&lang=hu> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- TÉREPORT (2018). Lechner Tudásközpont NKft. Elérhető: www.terport.hu/ (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Territorial Agenda of the European Union. Towards a More Competitive and Sustainable Europe of Diverse Regions* (2007). Agreed on the occasion of the Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion. Leipzig, 24–25 May 2007. Elérhető: <https://regionallispolitika.kormany.hu/download/1/73/10000/Territorial%20Agenda%202007.pdf> (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- Területi Statisztikai Évkönyv* (2011). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- Területi Statisztikai Évkönyv* (2016). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- TETA – *Területi Statisztikai Adatok Rendszere* (é. n.). Budapest, KSH. Elérhető: www.teir.hu/teir_adattartalom.html (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- The State of European Cities 2016. Cities Leading the Way to a Better Future* (2016). Luxembourg, Publications Office of the European Union – European Commission – UN HABITAT. Elérhető: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/cities-report/state_eu_cities2016_en.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- TINER T. (2000): Vision Planet – új típusú integrált területfejlesztési stratégia Közép- és Délkelet-Európára. *Földrajzi Értesítő*, 49. évf. 1–2. sz. 143–149.
- Toledo Informal Ministerial Meeting on Urban Development. Declaration* (2010). Toledo, 22 June 2010. Elérhető: www.ccre.org/docs/2010_06_04_toledo_declaration_final.pdf (A letöltés időpontja: 2018. 11. 02.)
- TÓTH G. – NAGY Z. (2013): eltérő vagy azonos fejlődési pályák? A hazai nagyvárosok és térségek összehasonlító vizsgálata. *Területi Statisztika*, 53. évf. 6. sz. 593–612.
- TÓTH J. – RECHNITZER J. szerk. (1990): *A nagyvárosok helye az önkormányzati rendszerben*. Kézirat. Pécs–Győr, MTA RKK.
- TRÓCSÁNYI A. (2006): Pécs városszerkezetének változása, a kulturális főváros projekt térformáló hatásai. In KERTÉSZ Á. – DÖVÉNYI Z. – KOCSIS K. szerk.: *III. Magyar Földrajzi Konferencia*. Budapest, MTA FKI. 238–250.
- Urban development* (2018). Elérhető https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/ (A letöltés időpontja: 2018. 10. 20.)
- United Nations Demographic Yearbook* (2016). New York, United Nations Statistics Division.
- VÁRADI Zs. – SCHUCHMANN J. (2014): A magyar nagyvárostérségek társadalmi-demográfiai szerkezete. In SZIRMAI V. szerk.: *A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jól-lét felé*. Székesfehérvár, Kodolányi János Főiskola. 111–130.
- VÁRNAI I. (2019): *Kapcsolódási pontok és térbeliség a műtárgyak és használt cikkek piacain*. Doktori értekezés. Gödöllő, Szent István Egyetem Enyedi György Regionális Tudományi Doktori Iskola.

- VAS Zs. – LENGYEL I. – SZAKÁLNÉ KANÓ I. (2015): Regionális klaszterek és agglomerációs előnyök: feldolgozóipar a magyar városrégiókban. *Tér és Társadalom*, 29. évf. 3. sz. 49–72.
- VERES L. szerk. (2003): Miskolc története IV/2. 1848-tól 1918-ig. Első kiadás. In DOBROSSY I. fő-szerk.: *Miskolc története*. Miskolc, Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár – Herman Ottó Múzeum.
- VERESS D. Cs. (1993): *A győri vár*. Budapest, Zrínyi Kiadó.
- VIDA Gy. – DUDÁS G. (2017): Geographical Context of the Revealed Competitiveness of Urbanised Areas in Hungary Excluding the Budapest Agglomeration. *Geographica Pannonica*, Vol. 21, No. 3. 179–190. DOI: <https://doi.org/10.5937/GeoPan1703179V>
- VIDA Gy. (2016): A vidéki agglomerációk, agglomerálódó térségek és nagyvárosi településegyüttesek versenyképességének sajátosságai. In LENGYEL I. – NAGY B. szerk.: *Térségek versenyképessége, intelligens szakosodása és újraiparosodása*. Szeged, JATEPress Kiadó. 204–222.
- Why Debrecen? Economy, Investment, Innovation* (2015). Debrecen, EDC Debrecen.

Jogforrások

1907. évi LI. törvénycikk Miskolcz rendezett tanácsa városnak törvényhatósági joggal felruházásáról
1990. évi LXVI. törvény a helyi önkormányzatokról
1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről
1999. évi XCII. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény módosításáról
2001. évi LXIV. törvény a kulturális örökség védelméről
2004. évi CVII. törvény a települési önkormányzatok többcélú kistérségi társulásáról
2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól
2011. évi CXCVIII. törvény a területfejlesztéssel és a területrendezéssel összefüggő egyes törvények módosításáról
2013. évi CCXVI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény módosításáról
- 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről
- 35/1998. (III. 20.) OGY határozat az Országos Területfejlesztési Koncepcióról
- 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat az Országos Területfejlesztési Koncepcióról
- 1/2014. (I. 3.) OGY határozat a Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról
- 1383/2015. (VI. 12.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról
- 1562/2015. (VIII. 12.) Korm. határozat a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretében megvalósuló integrált területi programok jóváhagyásáról
- 1562/2016. (X. 13.) Korm. határozat a Modern Városok Program keretében tervezett beruházások megvalósítása érdekében a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program és a Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program egyes prioritásai tekintetében többletkötelezettség vállalásáról és annak feltételeiről
- 1943/2017. (XII. 12.) Korm. határozat helyi önkormányzat támogatásáról

1096/2019. (III. 8.) Korm. határozat a szegedi ELI-ALPS lézeres kutatóközpont kihasználtságáról és a kihasználtság növelése érdekében szükséges intézkedésekről

Jegyzőkönyv Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlésének 2015. 09. 29-i rendkívüli üléséről

Jegyzőkönyv Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlésének 2019. 03. 22-i rendes üléséről

A kötet szerzői

Baranyai Nóra (1980), PhD, tudományos munkatárs; KRTK Regionális Kutatások Intézete, Székesfehérvár

Kutatási területei: etnoregionalizmus Kelet-Közép-Európában, városfejlődés, klímaváltozás és társadalom

baranyain@rkk.hu

Berkes Judit (1989), PhD, egyetemi adjunktus; Széchenyi István Egyetem Gazdasági Elemzések Tanszék, Győr

Kutatási területei: a nagyvárosi funkciók, területi elemzési módszerek

berkes.judit@sze.hu

Csapó Tamás (1954), PhD, nyug. egyetemi tanár; Eötvös Loránd Tudományegyetem Berzsenyi Dániel Pedagógusképző Központ Földrajz Tanszék, Szombathely

Kutatási területei: a magyar megyei jogú városok regionális szerepköre, a magyar városok funkcionális morfológiája

csapotom@freemail.hu

Fekete Dávid (1989), PhD, egyetemi adjunktus; Széchenyi István Egyetem Regionális Tudományi és Közpolitikai Tanszék, Győr

Kutatási területei: nagyvárosi kormányzás, gazdasági kormányzás, gazdaságfejlesztés, kormányzati-gazdasági-tudományos szervezetek együttműködési modelljei, városfejlesztés

fekete.david@sze.hu

Filepné Nagy Éva (1955), óraadó tanár, területfejlesztési szakértő; Budapesti Corvinus Egyetem, Nyíregyháza

Kutatási területei: területfejlesztés, nagyvárosi fejlesztési stratégiák

filepeva@hotmail.com

Horeczki Réka (1986), tudományos segédmunkatárs; KRTK Regionális Kutatások Intézete Dunántúli Tudományos Osztály, Pécs

Kutatási területei: kisvároskutatás gazdaságtörténeti szemléletben, társadalmi tőke vidéki térségekben, város-vidék dichotómia

horeczki@rkk.hu

Józsa Viktória (1977), PhD, ügyvezető igazgató; Nord Consult Kft., Miskolc
Kutatási területei: fenntartható helyi gazdaságfejlesztés, regionális hálózatok, vállalati beágyazódás, vállalati innováció
viktoria.jozsa@gmail.com

Kanalas Imre (1972), stratégiai és városfejlesztési csoportvezető; Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Kecskemét
Kutatási területei: telematika, városfejlesztés, az információs társadalom területisége
kanal asimre@kecskemetivarosfejlesztzo.hu

Kovács Sándor Zsolt (1985), tudományos segédmunkatárs; KRTK Regionális Kutatások Intézete Dunántúli Tudományos Osztály, Pécs
Kutatási területei: helyi, regionális gazdaságfejlesztés, helyi erőforrások elemzése, modellezési lehetőségei, pénzügyi földrajz, területi pénzügyek
skovacs@rkk.hu

Kozma Gábor (1966), DSc, tanszékvezető egyetemi tanár; Debreceni Egyetem Természettudományi és Technológiai Kar Földtudományi Intézet Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen
Kutatási területei: a sport és a földrajz közötti kapcsolat, önkormányzati gazdálkodás, önkormányzati marketing, regionális politika
kozma.gabor@science.unideb.hu

Lengyel Imre (1954), DSc, egyetemi tanár; Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar Közgazdaságtani és Gazdaságfejlesztési Intézet, Szeged
Kutatási területei: helyi vállalkozásfejlesztés, regionális gazdaságfejlesztés, regionális gazdaságtan
ilengyel@eco.u-szeged.hu

Molnár Ernő (1978), PhD, egyetemi adjunktus; Debreceni Egyetem Természettudományi és Technológiai Kar Földtudományi Intézet Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen
Kutatási területei: határon átnyúló kapcsolatok, iparföldrajz, településföldrajz, terület- és településmarketing
molnar.erno@science.unideb.hu

Rácz Szilárd (1983), tudományos munkatárs; KRTK Regionális Kutatások Intézete Dunántúli Tudományos Osztály, Pécs
Kutatási területei: a Balkán térszerkezete és városhálózata, nagyvárosok térszervezése Közép-Európában, regionális politika, várospolitikai, városfejlesztés
szracz@rkk.hu

Rechnitzer János (1952), DSc, egyetemi tanár, tudományos tanácsadó, doktoriiskola-vezető; Széchenyi István Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, KRTK Regionális Kutatások Intézete Nyugat-dunántúli Osztály, Győr

Kutatási területei: területi tőke, a nagyvárosi fejlődés és a területi politika Kelet-Közép-Európában és Magyarországon
rechnitzer.janos@sze.hu

Rechnitzer Zsófia (1988), művészeti tanácsadó, Budapest
Tevékenységi területei: a kortárs művészet Kelet-Közép-Európában, annak integrációs folyamatai, a kultúra városfejlesztésre gyakorolt hatása
rechnjzs@gmail.com

Schuchmann Júlia (1982), PhD, főiskolai adjunktus; Tomori Pál Főiskola Gazdálkodástudományi és Módszertani Tanszék, Budapest
Kutatási területei: lakóhelyi szuburbanizációs folyamatok, a várostérség társadalmi folyamatai
schuchmann.julia@tpfk.hu

Szirmai Viktória (1944), DSc, kutatóprofesszor; MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Budapest
Kutatási területei: város-, illetve regionális szociológia, környezetszociológia, társadalmi konfliktusok, társadalmi versenyképesség, társadalmi egyenlőtlenségek, klímaváltozás, társadalmi jóllét
szirmai.viktoria@tk.mta.hu

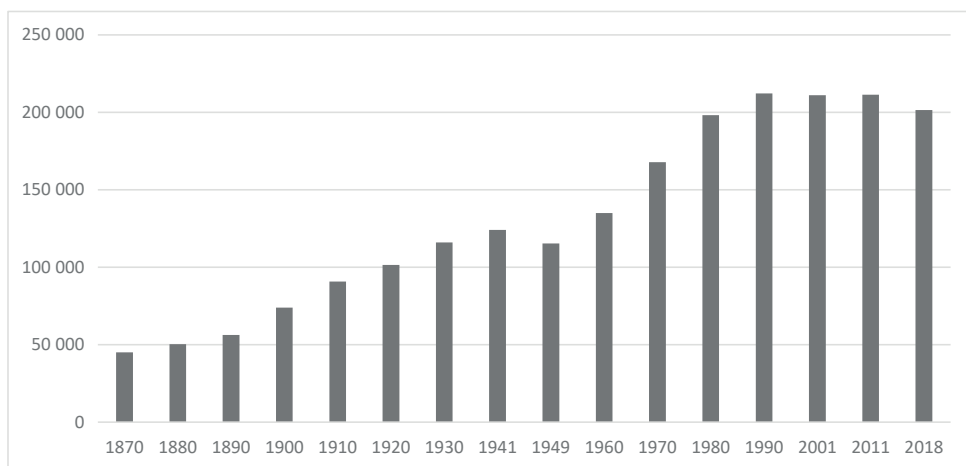
Vida György (1990), egyetemi tanársegéd; Szegedi Tudományegyetem Természettudományi és Informatikai Kar Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged
Kutatási területei: választási földrajz, területi egyenlőtlenségek, versenyképesség, turizmus
vidagy@geo.u-szeged.hu

Vákát oldal

Mellékletek

Az alábbiakban további ábrákon mutatjuk be a nagyvárosokat a következő témák szerint: lakónépesség, munkanélküliségi ráta, SZJA-alapot képező belföldi jövedelem és az egy alkalmazottra jutó bruttó hozzáadott érték időbeli változása, valamint a működő vállalkozások száma nemzetgazdasági áganként 2008-ban és 2017-ben. Ez a melléklet – ahol minden város ábrája megtekinthető – még érdekesebbé teheti a nagyvárosok összehasonlítását.

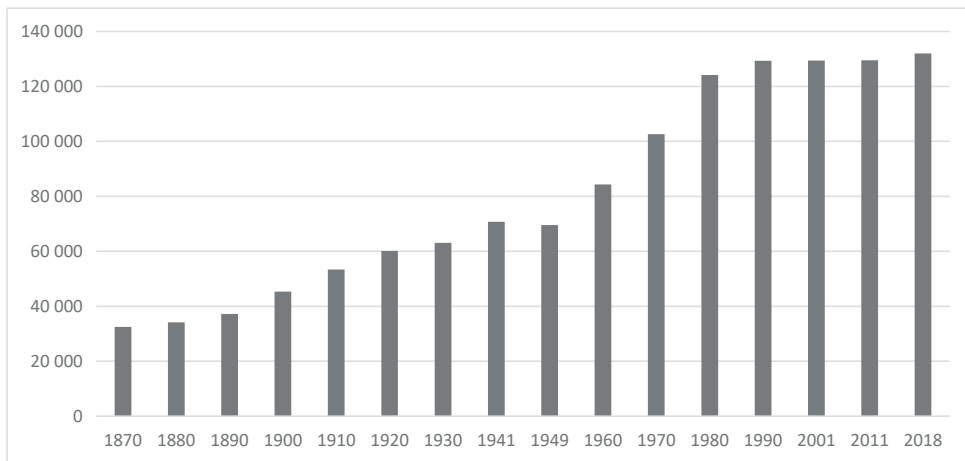
I. melléklet: Lakónépesség



I.1. ábra

*A lakónépesség alakulása Debrecenben a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

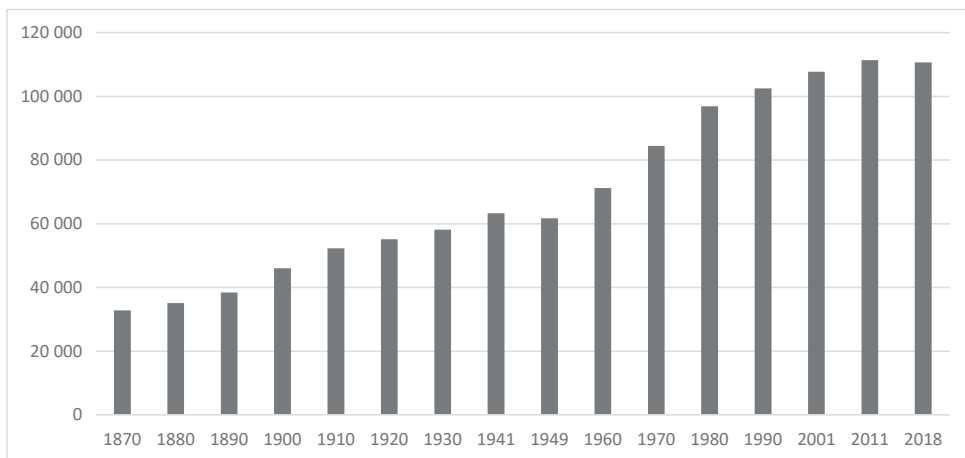
Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése



I.2. ábra

*A lakónépesség alakulása Győrben a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

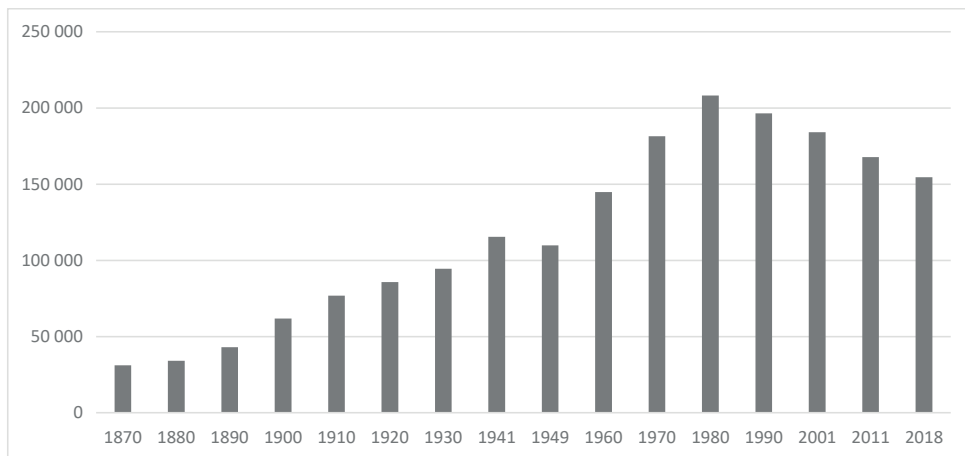
Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése



I.3. ábra

*A lakónépesség alakulása Kecskeméten a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

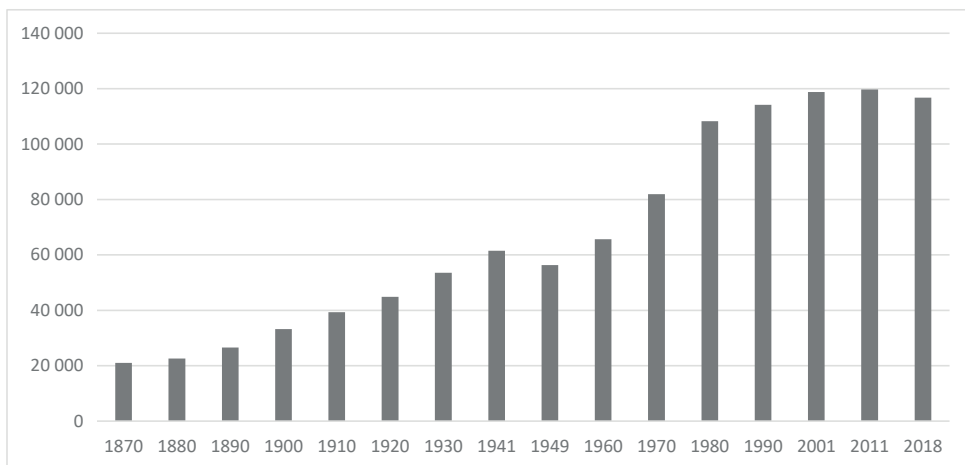
Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése



I.4. ábra

*A lakónépesség alakulása Miskolcon a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése

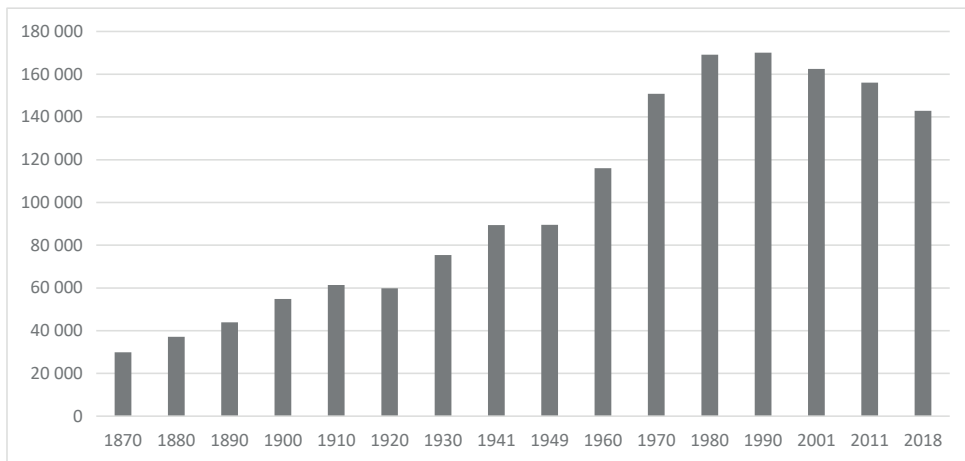


I.5. ábra

*A lakónépesség alakulása Nyíregyházán a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

Megjegyzés: Lásd 12. fejezet 31. ábra.

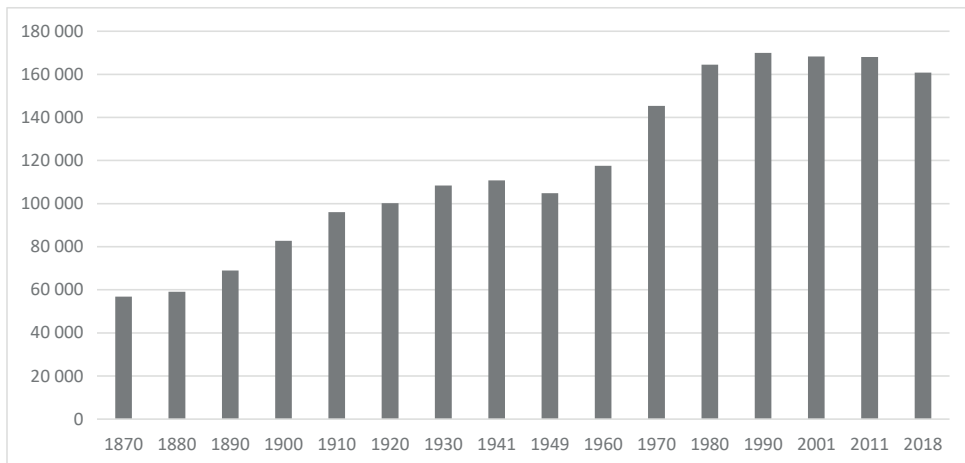
Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése



I.6. ábra

*A lakónépesség alakulása Pécsen a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

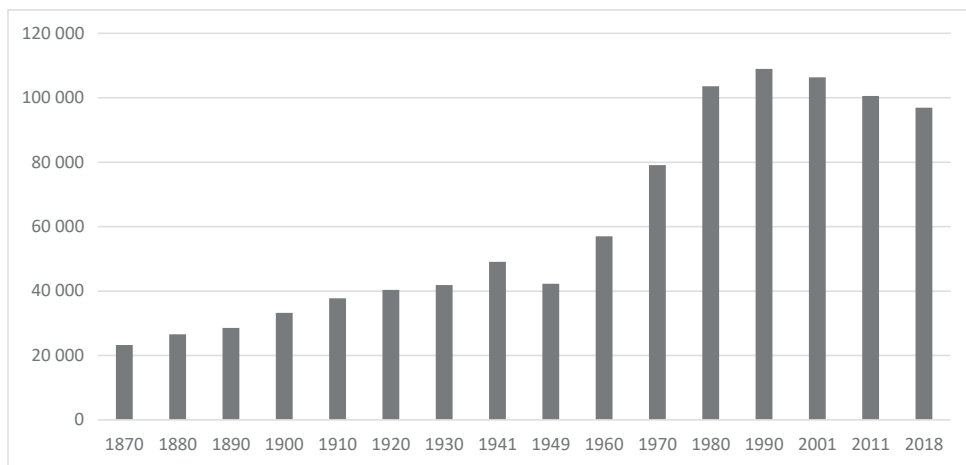
Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése



I.7. ábra

*A lakónépesség alakulása Szegeden a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése

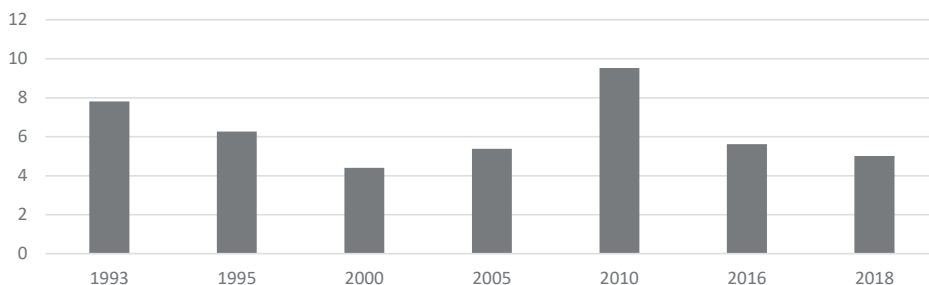


I.8. ábra

*A lakónépesség alakulása Székesfehérváron a népszámlálások éveiben, 1870 és 2018 között
(év végi továbbvezetett adat), fő*

Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár 1869–1970-ig; adatok forrása: https://library.hungaricana.hu/hu/collection/ksh_neda_nepszamlalások/; KSH népszámlálási adatok forrása: TeIR; az adatok alapján a szerző saját szerkesztése

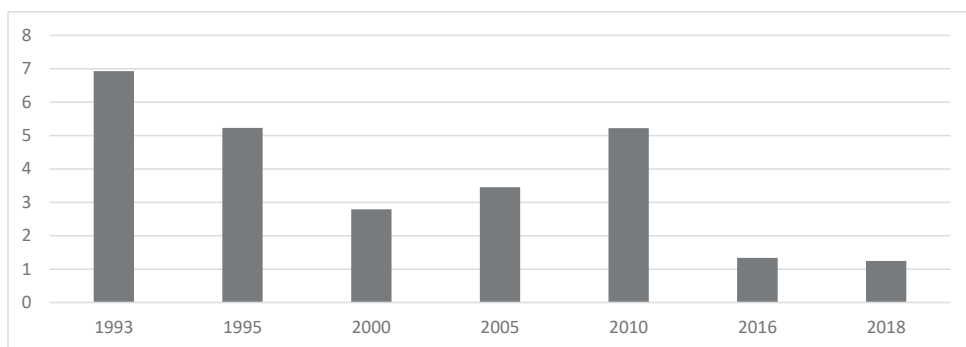
II. melléklet: Munkanélküliségi ráta



II.1. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Debrecenben 1993 és 2018 között (%)

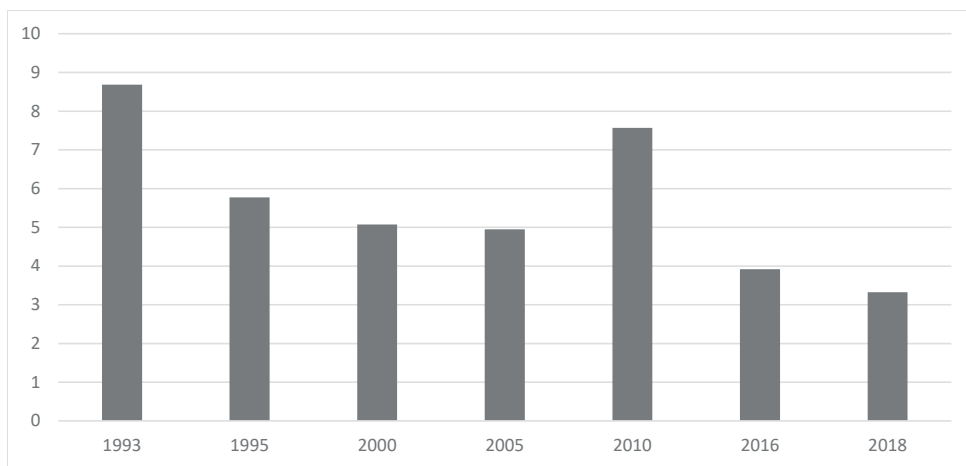
Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



II.2. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Győrben 1993 és 2018 között (%)

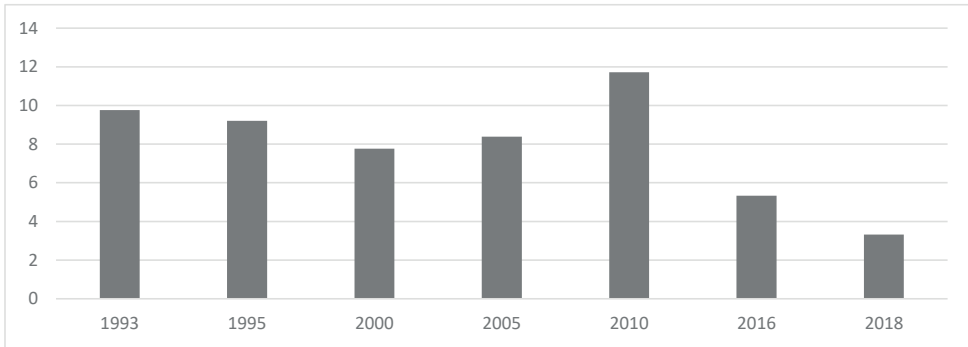
Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



II.3. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Kecskeméten 1993 és 2018 között (%)

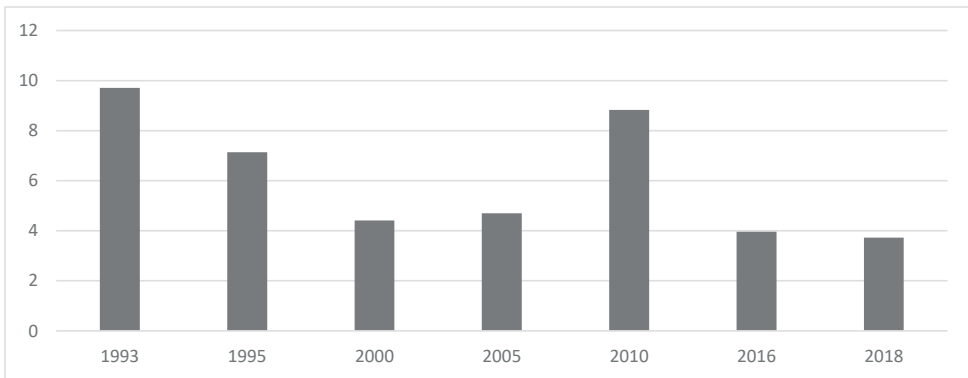
Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



II.4. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Miskolcon 1993 és 2018 között (%)

Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR

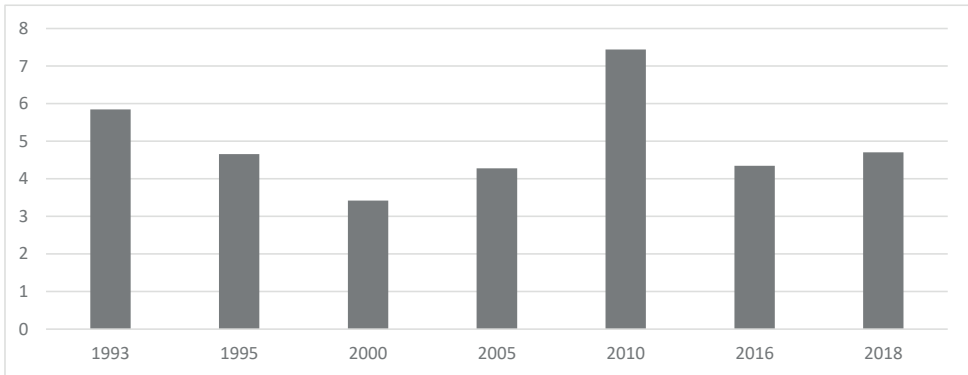


II.5. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Nyíregyházán 1993 és 2018 között (%)

(Lásd 12. fejezet 34. ábra)

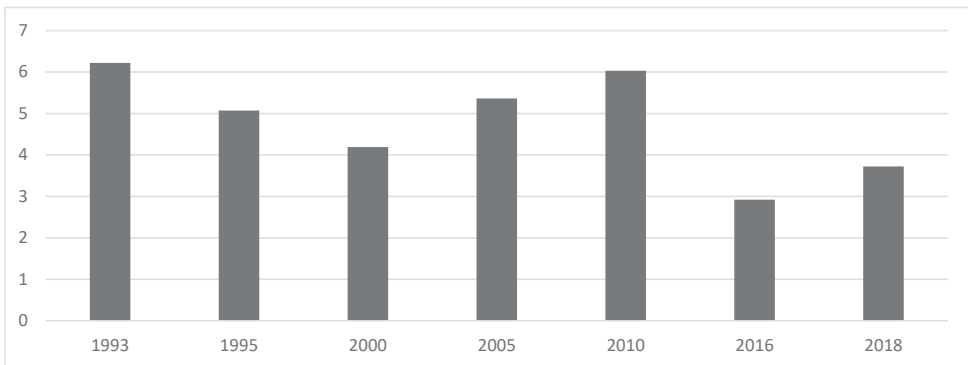
Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



II.6. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Pécsen 1993 és 2018 között (%)

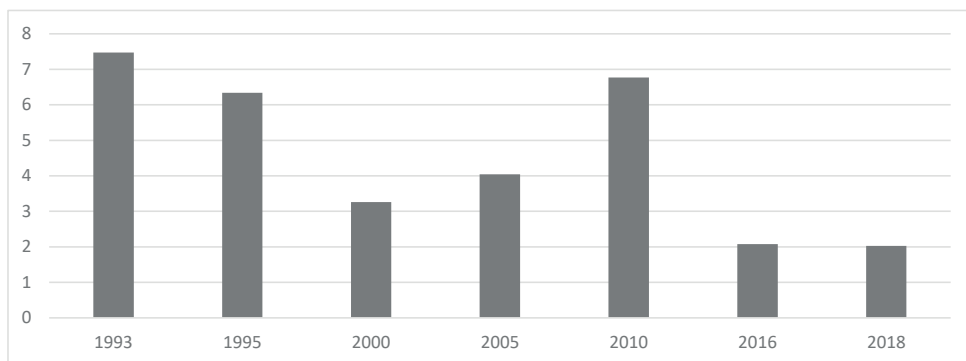
Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



II.7. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Szegeden 1993 és 2018 között (%)

Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR

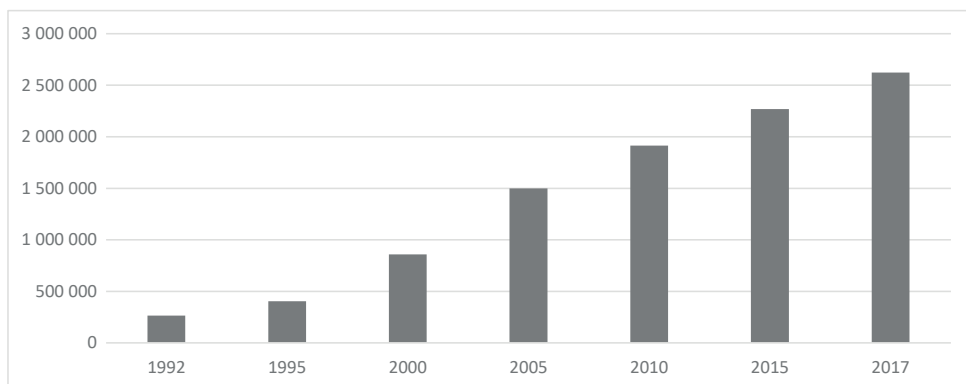


II.8. ábra

A munkanélküliségi ráta alakulása Székesfehérváron 1993 és 2018 között (%)

Forrás: az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) adatai alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR

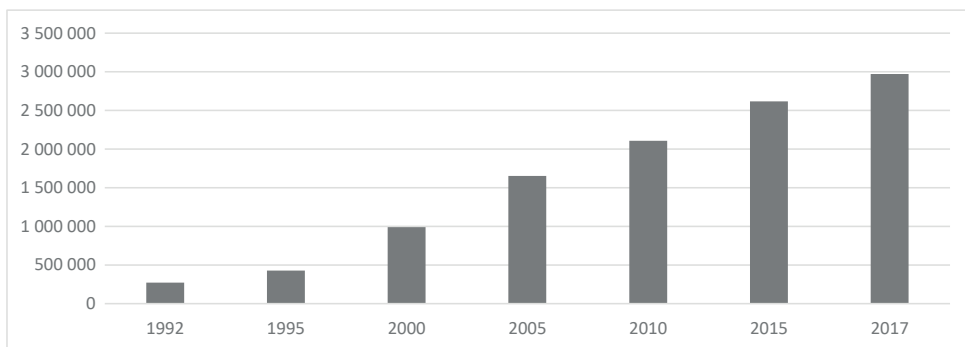
III. melléklet: SZJA-alapot képező belföldi jövedelem



III.1. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Debrecenben 1992 és 2017 között, Ft

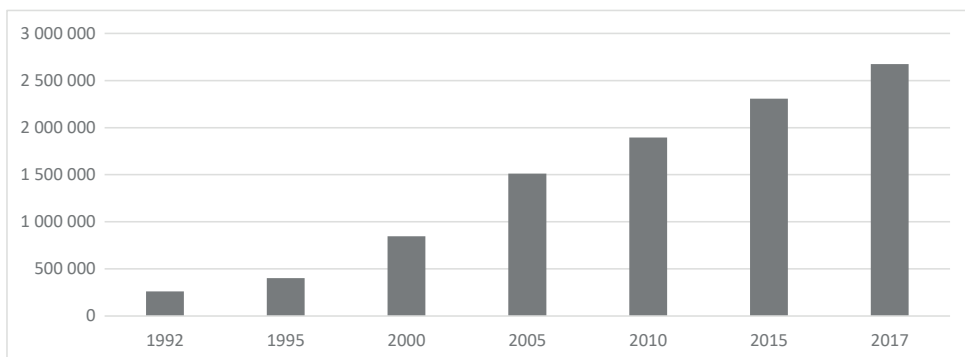
Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



III.2. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Győrben 1992 és 2017 között, Ft

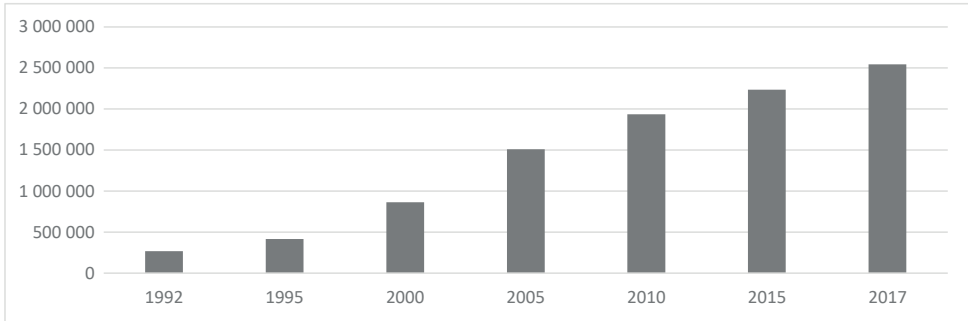
Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



III.3. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Kecskeméten 1992 és 2017 között, Ft

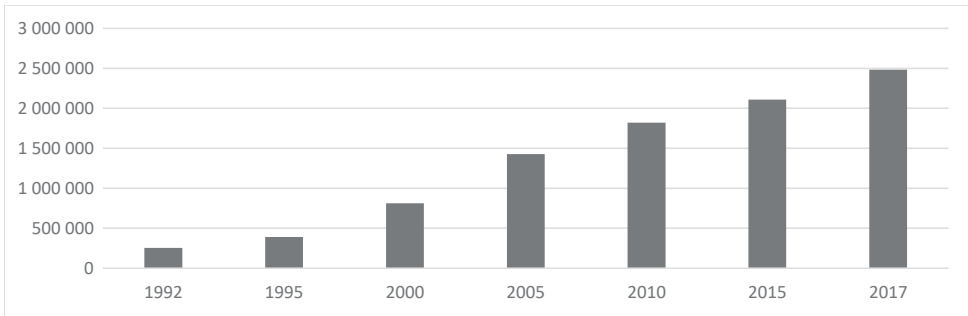
Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



III.4. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Miskolcon 1992 és 2017 között, Ft

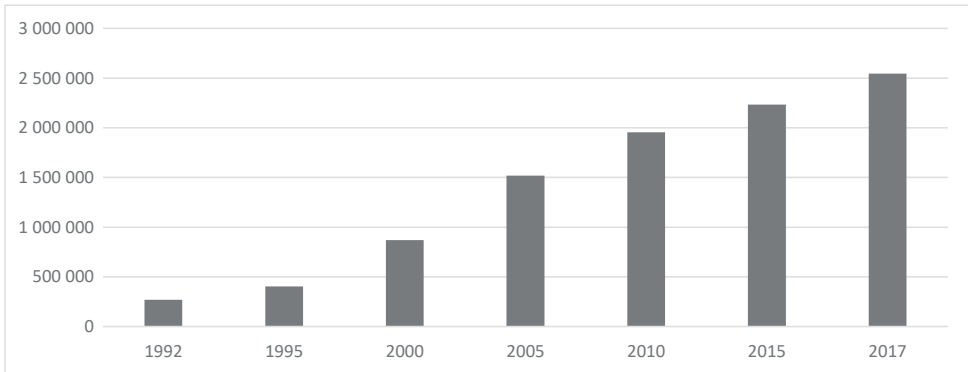
Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



III.5. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Nyíregyházán 1992 és 2017 között, Ft

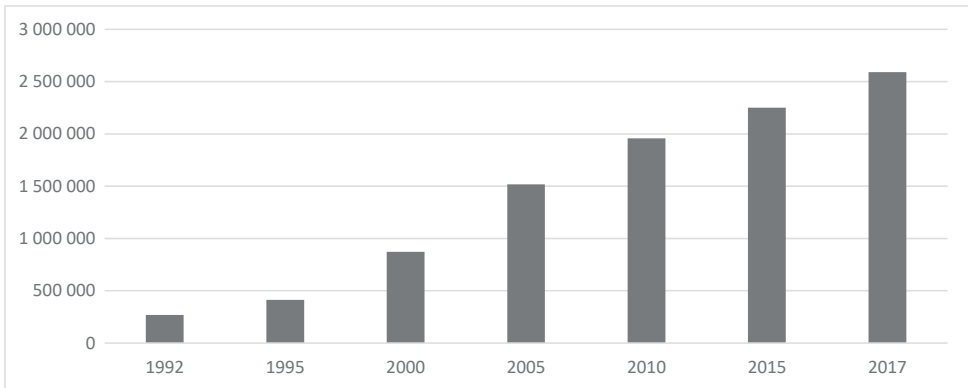
Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



III.6. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Pécsen 1992 és 2017 között, Ft

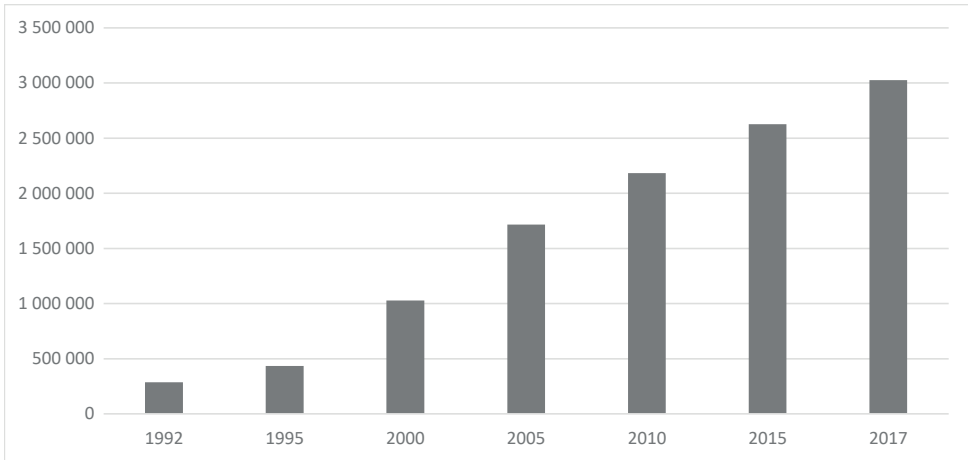
Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR



III.7. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Szegeden 1992 és 2017 között, Ft

Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR

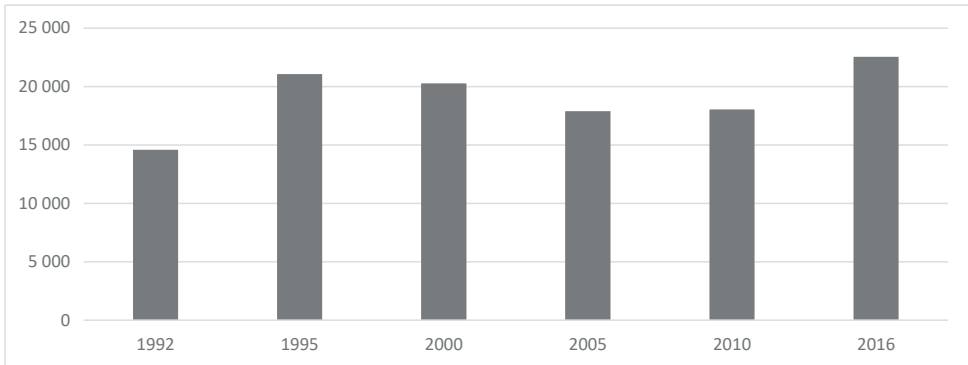


III.8. ábra

Egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem Székesfehérváron 1992 és 2017 között, Ft

Forrás: NAV, SZJA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése; az adatok forrása: TeIR

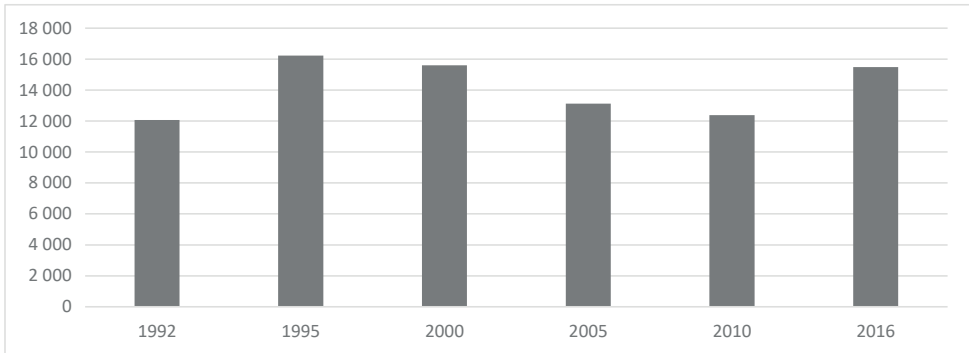
IV. melléklet: Összes vállalkozás száma



IV.1. ábra

Az összes vállalkozás száma Debrecenben 1992 és 2016 között, db

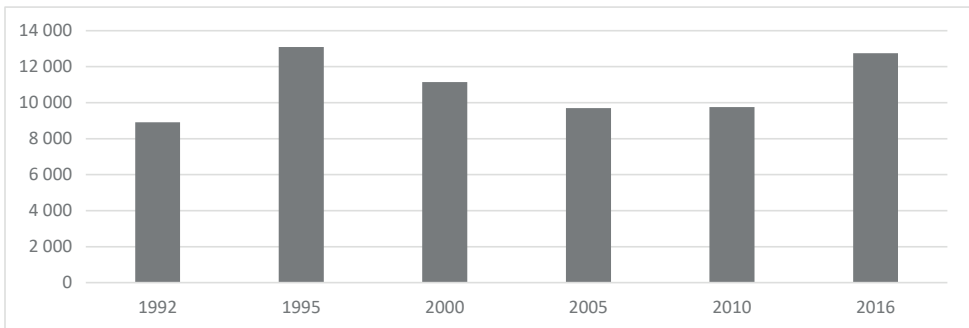
Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



IV.2. ábra

Az összes vállalkozás száma Győrben 1992 és 2016 között, db

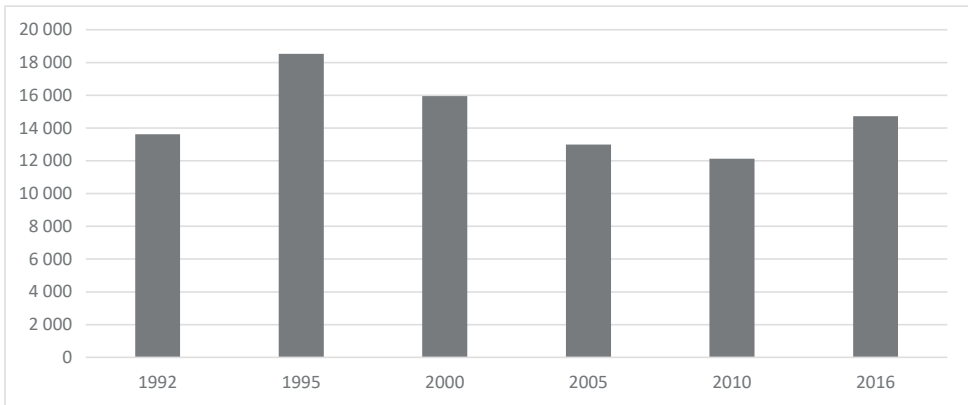
Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



IV.3. ábra

Az összes vállalkozás száma Kecskeméten 1992 és 2016 között, db

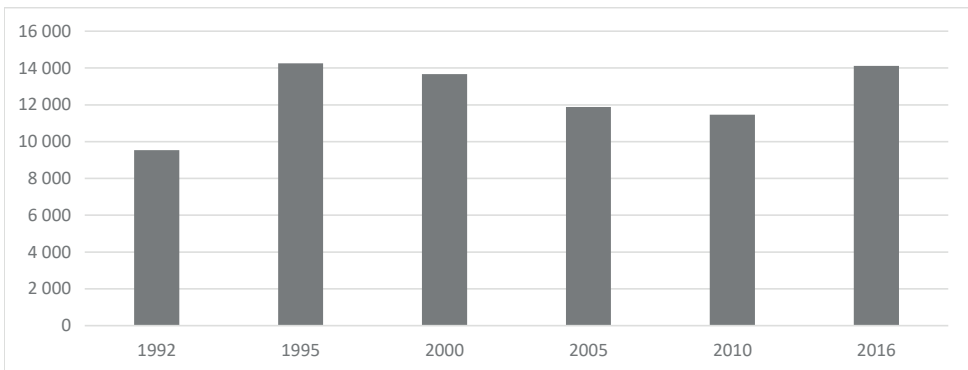
Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



IV.4. ábra

Az összes vállalkozás száma Miskolcon 1992 és 2016 között, db

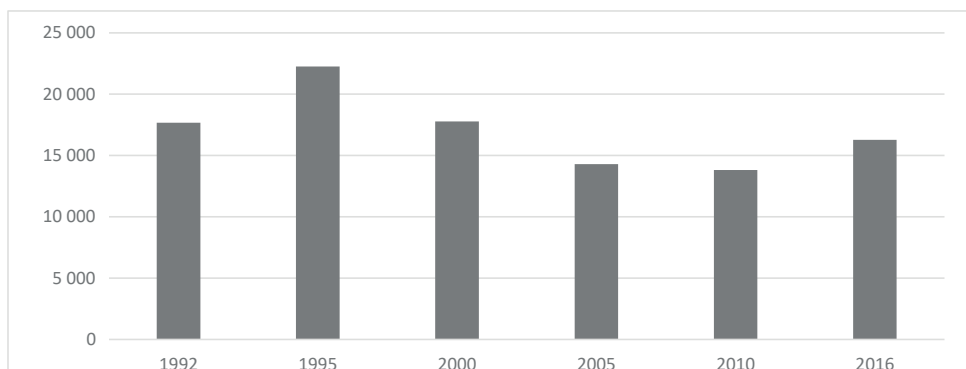
Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



IV.5. ábra

Az összes vállalkozás száma Nyíregyházán 1992 és 2016 között, db

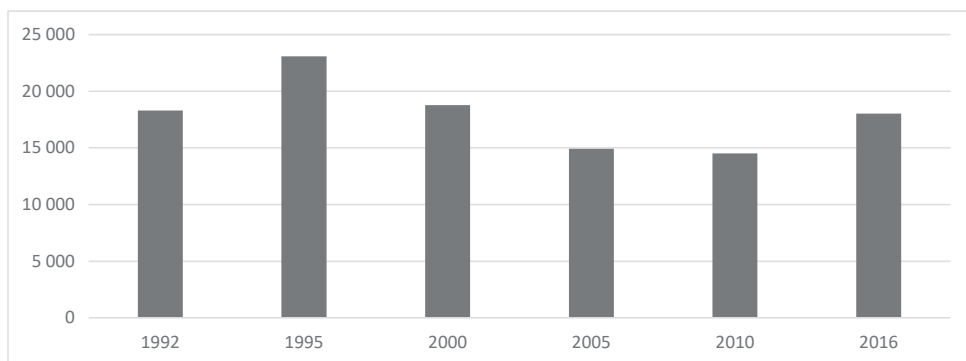
Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



IV.6. ábra

Az összes vállalkozás száma Pécsen 1992 és 2016 között, db

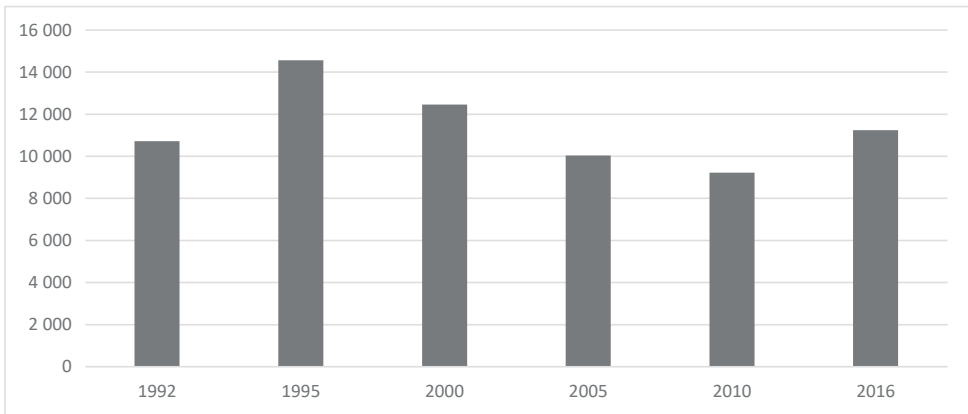
Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



IV.7. ábra

Az összes vállalkozás száma Szegeden 1992 és 2016 között, db

Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése

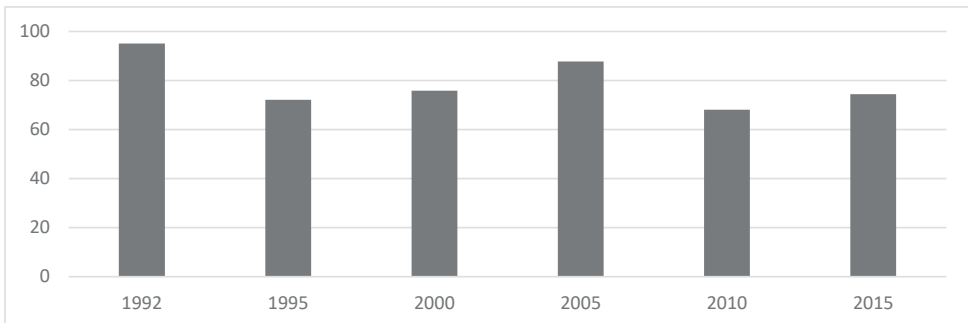


IV.8. ábra

Az összes vállalkozás száma Székesfehérváron 1992 és 2016 között, db

Forrás: T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése

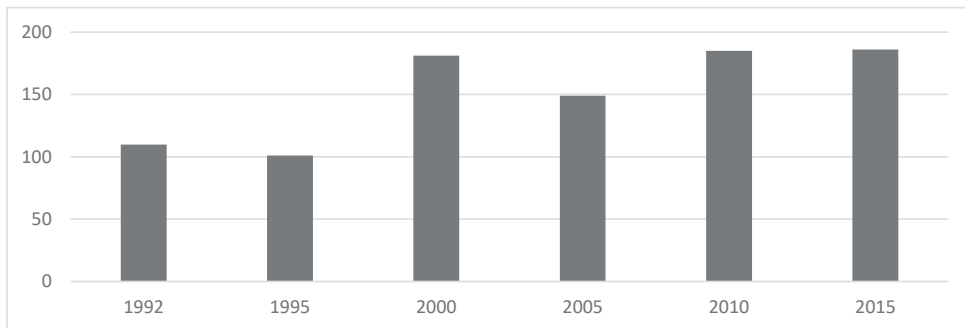
V. melléklet: Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában



V.1. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Debrecenben, 1992–2015 (%)

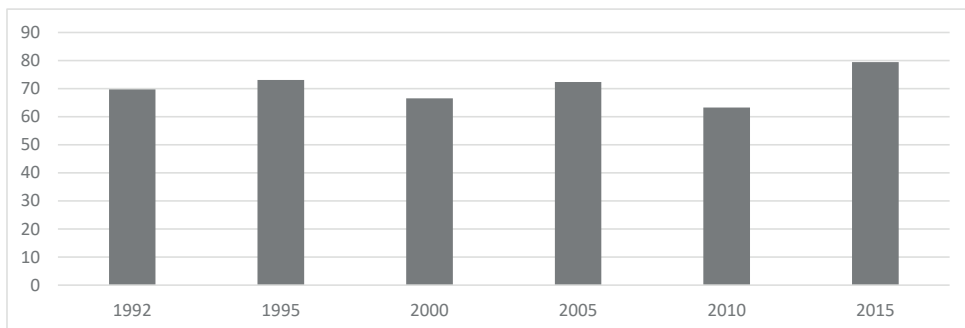
Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR



V.2. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Győrben, 1992–2015 (%)

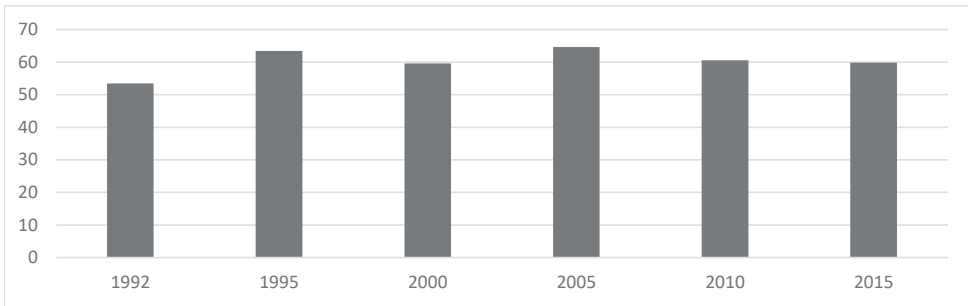
Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR



V.3. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Kecskeméten, 1992–2015 között (%)

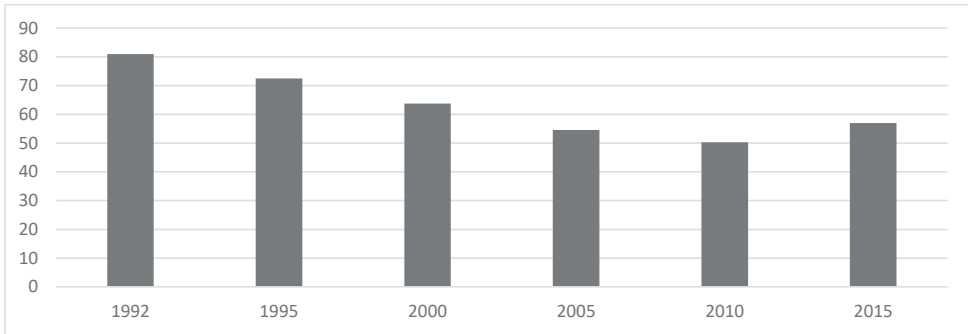
Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR



V.4. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Miskolcon, 1992–2015 (%)

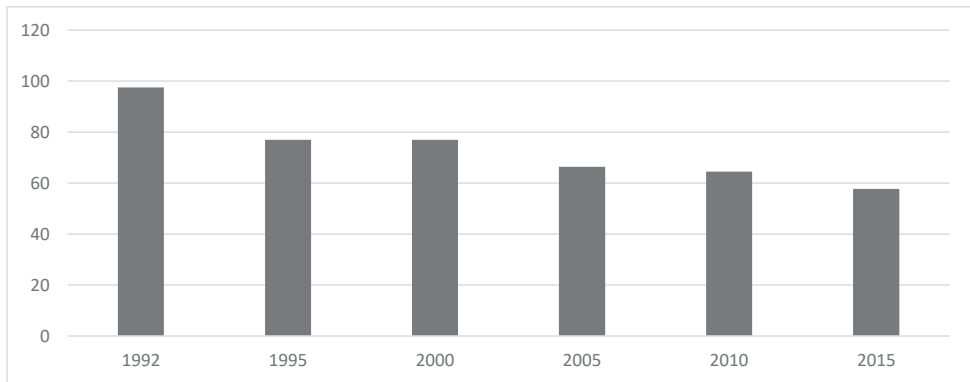
Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR



V.5. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Nyíregyházán, 1992–2015 (%)

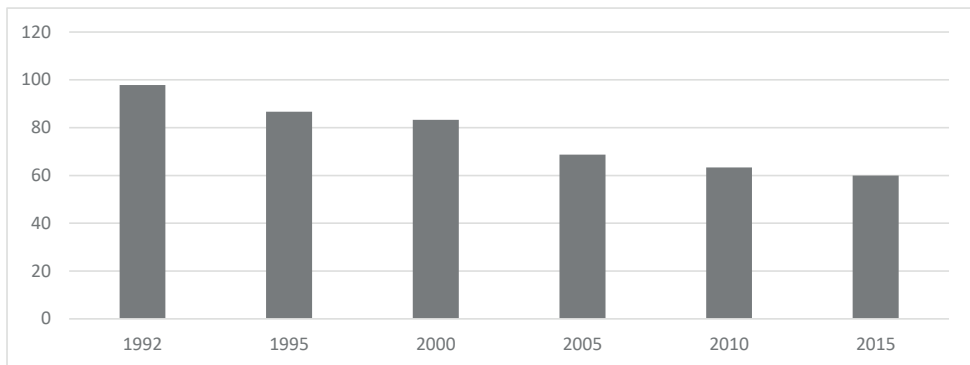
Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR



V.6. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Pécsen, 1992–2015 (%)

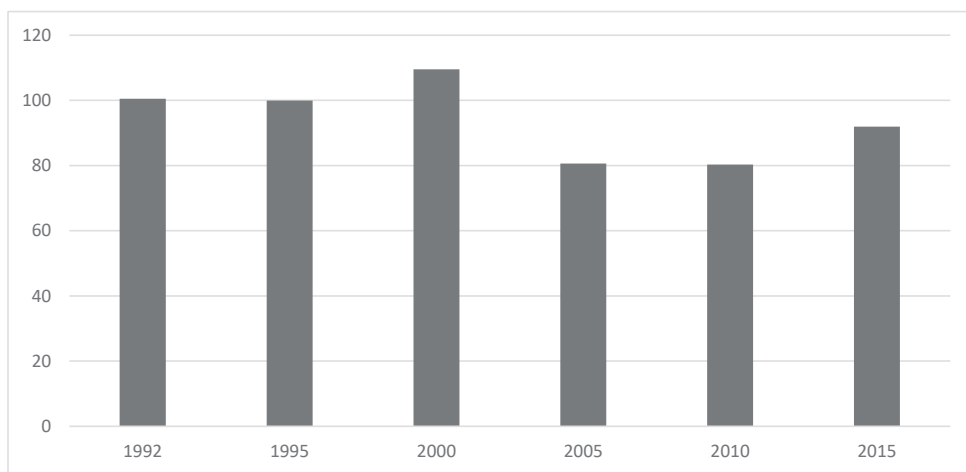
Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR



V.7. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Szegeden, 1992–2015 között (%)

Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR



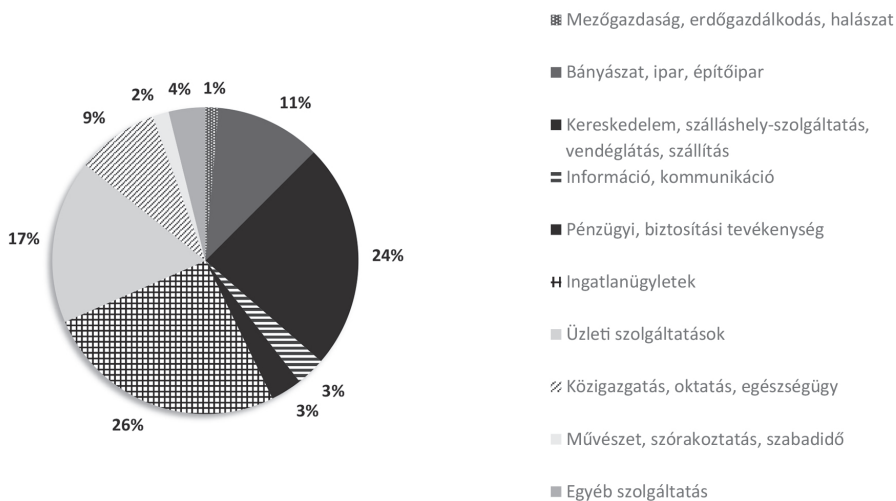
V.8. ábra

Bruttó hozzáadott érték egy alkalmazottra az országos átlag százalékában Székesfehérváron, 1992–2015 (%)

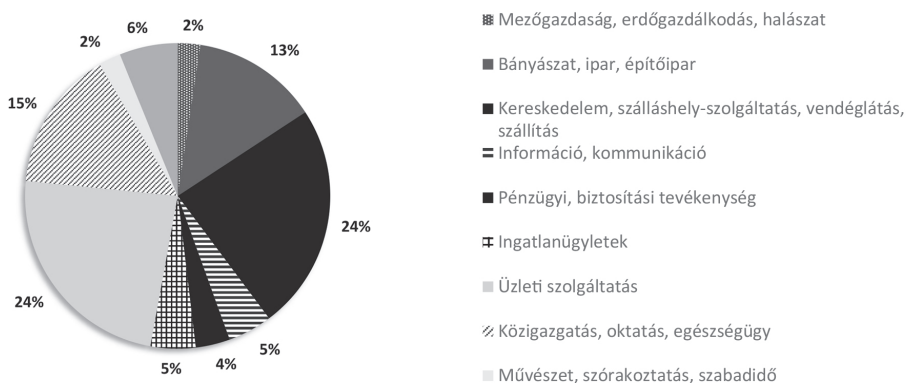
Forrás: NAV, TA-adatok alapján a szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: TeIR

VI. melléklet: A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint

2008



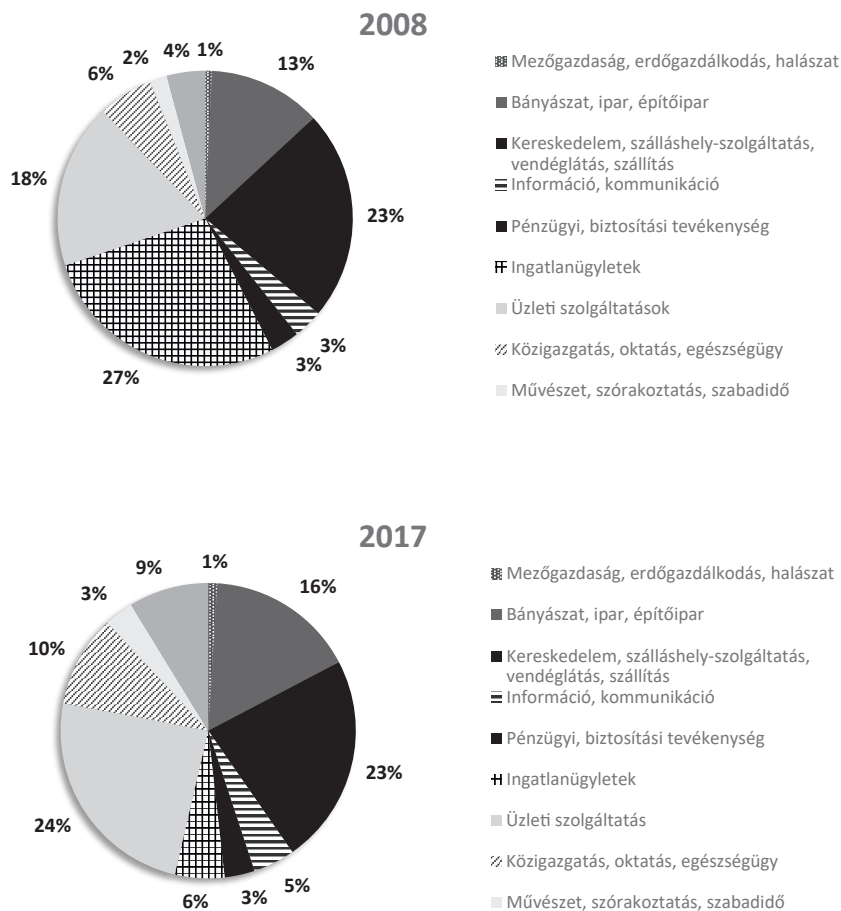
2017



VI.1. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Debrecenben
2008-ban és 2017-ben (%)*

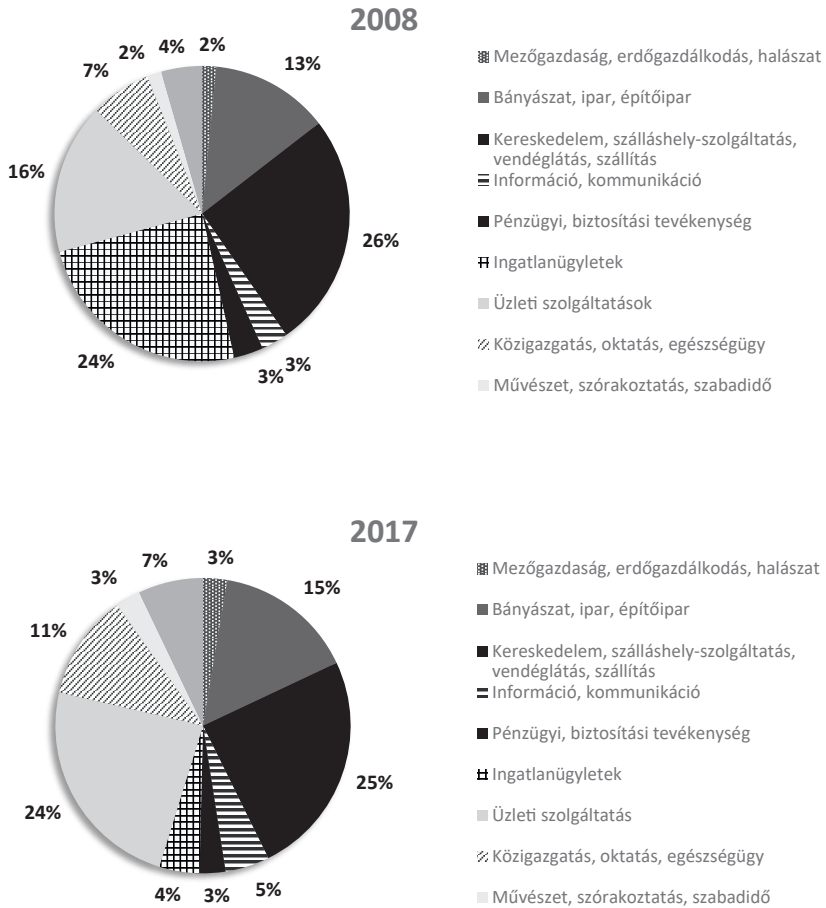
Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



VI.2. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Győrben
2008-ban és 2017-ben (%)*

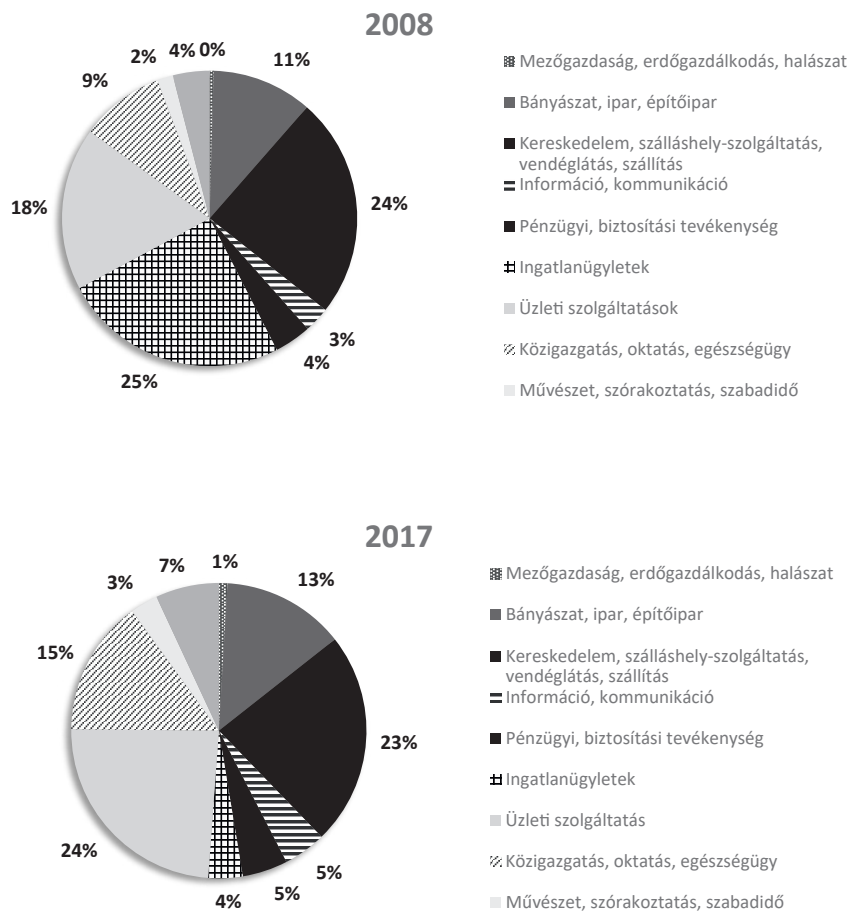
Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



VI.3. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Kecskeméten
2008-ban és 2017-ben (%)*

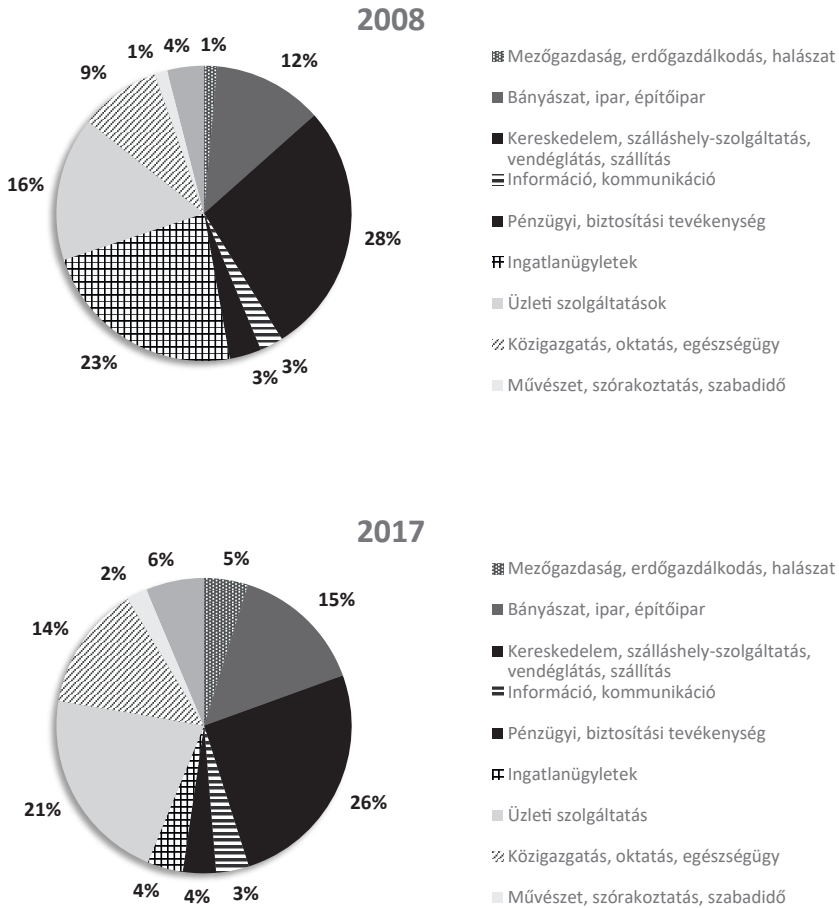
Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



VI.4. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Miskolcon
2008-ban és 2017-ben (%)*

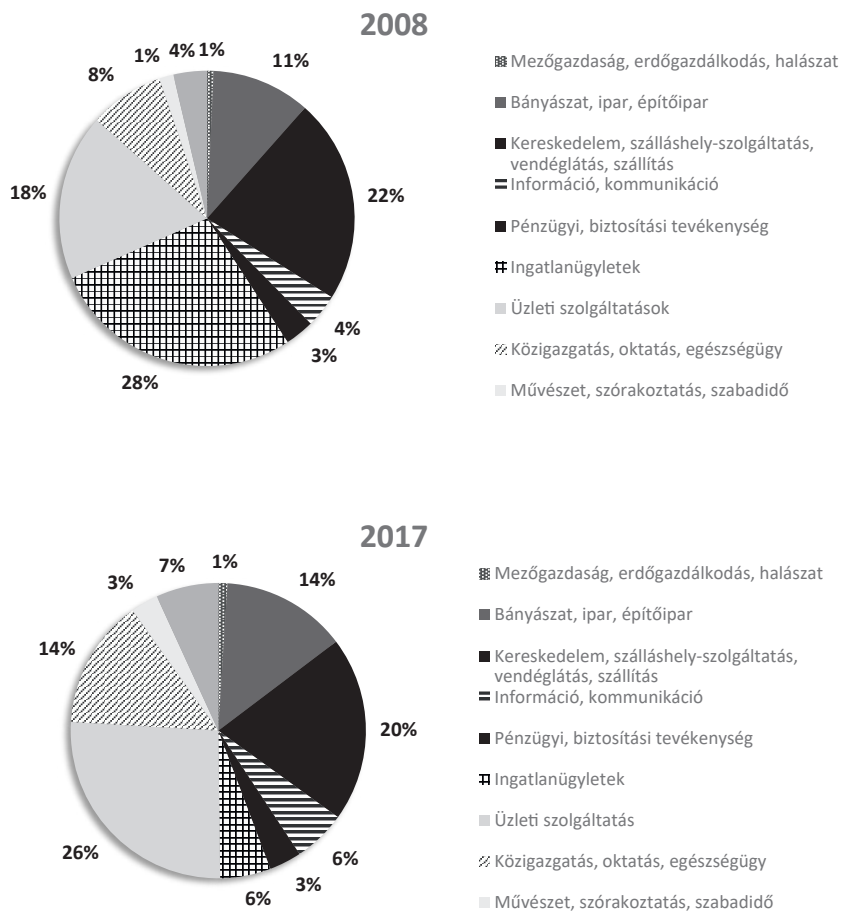
Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



VI.5. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Nyíregyházán
2008-ban és 2017-ben (%)*

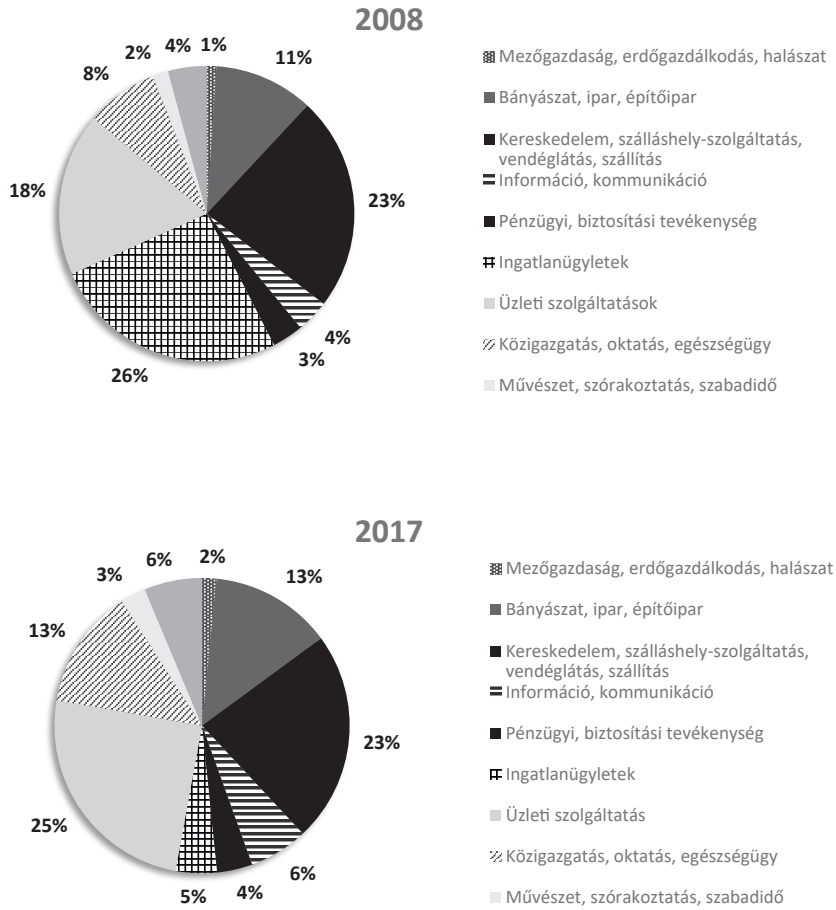
Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



VI.6. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Pécssett
2008-ban és 2017-ben (%)*

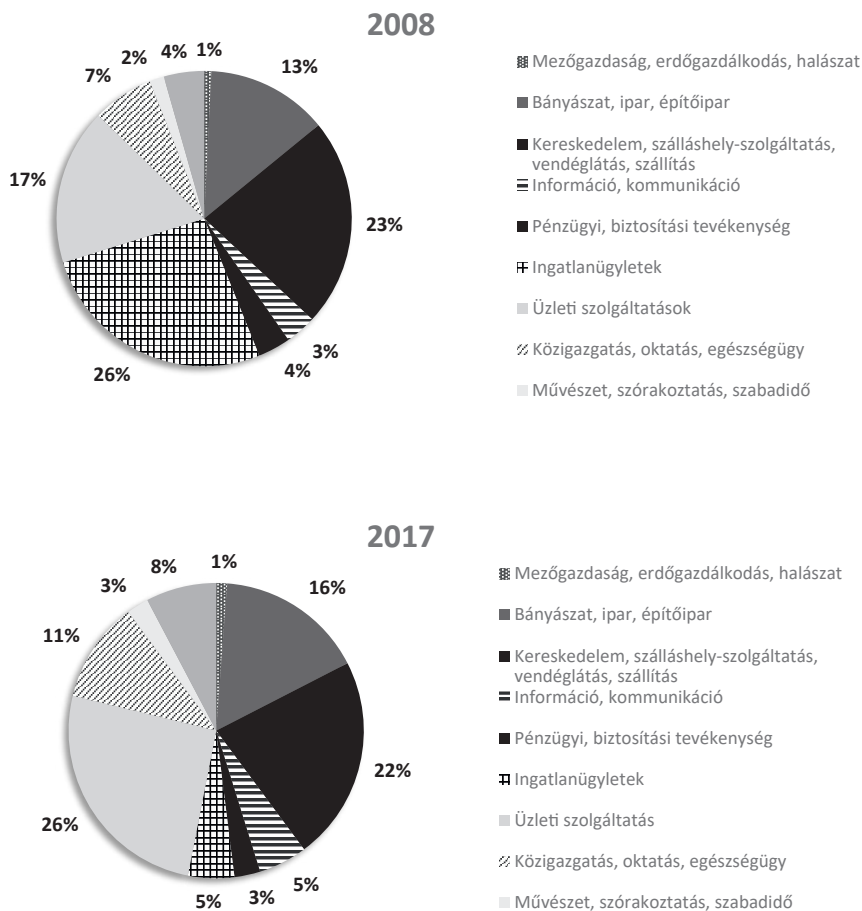
Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



VI.7. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Szegeden
2008-ban és 2017-ben (%)*

Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése



VI.8. ábra

*A működő vállalkozások megoszlása nemzetgazdasági ágazatok szerint Székesfehérváron
2008-ban és 2017-ben (%)*

Forrás: KSH T-STAR (é. n.) adatai alapján a szerző saját szerkesztése

Kiadja a Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Ludovika Egyetemi Kiadó Iroda
A kiadásért felel: Koltay András rektor

Székhely: 1083 Budapest, Ludovika tér 2.
Kapcsolat: kiadvanyok@uni-nke.hu

Felelős szerkesztő: Inzsöl Kata
Olvasószerkesztő: Pokorádi Zsófia
Korrektor: Bujdosó Hajnalka
Tördelőszerkesztő: Stubnya Tibor

ISBN 978-963-531-342-6 (nyomtatott)
ISBN 978-963-531-343-3 (pdf)
ISBN 978-963-531-344-0 (epub)

A magyar nagyvárosok fejlődési pályájáról az elmúlt húsz évben nem készült sem értékelő, sem összehasonlító tanulmánykötet. Erre nyílt módunk a KÖFOP-2.1.2.-VEKOP-15-2016-00001 „A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” elnevezésű program keretében lefolytatott kutatásoknak köszönhetően. 16 szerző 15 tanulmánya dolgozza fel a hazai településhálózat csomópontjainak jellemzőit, fejlődési irányait, érdekességeit. Áttekintést nyújtunk a korábbi kutatási irányokról, gazdasági szerkezetük alakulásáról, a kormányzási modellekről, a társadalmiszerkezet-változási trendjeikről, a kulturális miliőről, a városszerkezet átrendeződéséről, majd összefoglaljuk fejlődési pályáik jellemzőit, keresve a közös és egyedi elemeket. Mindehhez társul a nyolc nagyváros (Debrecen, Győr, Kecskemét, Nyíregyháza, Miskolc, Szeged, Székesfehérvár) elemző-értékelő tanulmánya.

A kötetet ajánljuk a nagyvárosok vezetőinek, politikusainak, tervezőinek, közösségeinek, felelős polgárainak. Továbbá mindazoknak, akik érdeklődnek a hazai településhálózat fejlődése iránt, kiváltképpen a befektetőknek és gazdasági szereplőknek, akik szakszerű és tudományos információkat nyerhetnek belőle döntéseik megalapozásához.

A mű a KÖFOP-2.1.2.-VEKOP-15-2016-00001 „A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” című projekt keretében jelent meg.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE