

# NYUTO 35

Válogatott közlemények



Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály

2022

**NYUTO 35**  
**VÁLOGATOTT KÖZLEMÉNYEK**

**Szerkesztette:**  
**Jóna László – Nárai Márta**

Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont  
Regionális Kutatások Intézete  
Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály  
Győr, 2022

A kötet a KRTK RKI Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály fennállásának 35. évfordulója alkalmából készült.

ISBN 978-615-5754-48-7

© KRTK RKI, 2022.

© Baranyai Nóra, Csizmadia Zoltán, Farkas Orsolya, Fischer Szabolcs; Hardi Tamás, Hegyiné Bolla Katalin, Horváthné Barsi Boglárka, Honvári Patrícia, Jóna László, Kézai Petra Kinga, Kupi Marcell, Lados Mihály (†), Nárai Márta, Ocskay Gyula, Páthy Ádám, Rechnitzer János, Smahó Melinda, Szemerédi Eszter, Szörényiné Kukorelli Irén



A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartott. 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.

---

## TARTALOMJEGYZÉK

---

|  |     |
|--|-----|
| <i>Köszöntő és köszönet (Rechnitzer János) .....</i>   | 7   |
| <i>Az első harmincöt év ... egy kis történelem (Hardi Tamás) .....</i>   | 9   |
| LADOS MIHÁLY   |     |
| <i>A területi tervezés kihívásai a kilencvenes években Magyarországon:<br/>a területfejlesztési stratégiák kialakításától a programozásig és az értékelésig.....</i> | 15  |
| RECHNITZER JÁNOS   |     |
| <i>Elmozdulások és törésvonalak Kelet-Közép-Európa térszerkezetében.....</i>   | 59  |
| SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN  |     |
| <i>Vidéki térségeink innovációt befogadó képessége – egy kutatás tapasztalatai....</i>   | 77  |
| HARDI TAMÁS  |     |
| <i>Various mental images about the geographical extension of Central,<br/>Southeast and Eastern Europe (a mental map survey in eight countries) .....</i>            | 99  |
| NÁRAI MÁRTA  |     |
| <i>Az érvényesülés feltételei – a pályakezdő diplomásokkal szembeni<br/>munkaerő-piaci elvárások vizsgálata .....</i>  | 119 |
| HORVÁTHNÉ BARSZ BOGLÁRKA   |     |
| <i>A boldogság mint az okos városok mérésének új, lehetséges módszere .....</i>  | 143 |
| SMAHÓ MELINDA  |     |
| <i>Nobel-díjas közgazdászok találkozója 2006. ....</i>   | 161 |
| BARANYAI NÓRA  |     |
| <i>A sziléziai autonómia törekvés háttérének és dilemmái .....</i>   | 173 |
| JÓNA LÁSZLÓ  |     |
| <i>Belső udvarok mint közösségi terek.....</i>   | 181 |
| CSIZMADIA ZOLTÁN–PÁTHY ÁDÁM  |     |
| <i>Győri elit és a városfejlesztés – A gazdasági és társadalmi folyamatok megítélése.....</i>  | 195 |
| HONVÁRI PATRÍCIA   |     |
| <i>Győri agglomeráció kutatása és eredményei a 60-as évektől napjainkig.....</i>   | 225 |

FARKAS ORSOLYA–HARDI TAMÁS–HEGYINÉ BOLLA KATALIN

*A személygépjármű-forgalom növekedésének környezeti hatása egy Győr környéki szuburbán útszakaszon*..... 241

HARDI TAMÁS–KUPI MARCELL–OCSKAY GYULA–SZEMERÉDI ESZTER

*A határon átnyúló kulturális turizmus területiális integrációt jelző vizsgálata a szlovák–magyar határszakaszon* ..... 263

KÉZAI PETRA KINGA–FISCHER SZABOLCS–LADOS MIHÁLY

*Okos gazdaság és a startup vállalkozások a visegrádi országokban – Összehasonlító elemzés a Crunchbase adatbázis alapján* ..... 295

## ***NYUTO 35***



*Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont  
Regionális Kutatások Intézete  
Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály*

***NYUTO 35 Válogatott Közlemények***



Győr

2022



## *Köszöntő és köszönet*

Te jó Ég, milyen gyorsan elmúlt a 35 esztendő! Nagy ajándék volt a Sorstól, hogy mentorom, Enyedi György professzor úr valamikor 1985 végén említette egy győri osztály alapításának gondolatát, majd az álmokat tett követte és a következő esztendőben megalakult az MTA RKK Észak-dunántúli Osztálya.

Elkezdünk együtt valamit, valami újat, valami mást, valami izgalmasat és egy – vagy több – életre szólót. A MTA RKK közössége be/visszafogadott bennünket, s mellettünk állt, segített, ösztönzött, hitet és kutatói ideákat adott, na meg néha-néha elismerést is. Az RKK vezetőinek, kutatótársainknak, nagyszerű munkatársainak, azaz barátainknak kell tehát elsőként köszönetet mondanunk. Nélkületek nem ment volna!

Győr egy külön regény, egy csodálatos hely, a maga zártságával, konzervativizmusával, egy kicsit kultúra szegénységével, ám közben kimeríthetetlen, megújításra ösztönző, folyton változó és egyben inspiráló miliójével. A város befogadott bennünket, részei, alkotói lettünk, s számos esetben formálóivá váltunk.

Az Egyetem egyre nagyobb, lendületesen bővül, gazdagodik, elismertebb és elfogadottabb. Ehhez talán mi is hozzájárultunk, hiszen a társadalomtudomány szabad és alkotói műhelyét teremtettük meg, ahonnan aztán kikerült, kirepült az Egyetem számos oktatója, kutatója, professzora, s vezetője. Részesei és kezdeményezői voltunk a képzések megújításának, az első hazai regionális tudományi doktori iskola alapításának és sikeres működtetésének, de sok-sok kutatási programnak, publikációk özönének vagy konferenciák garmadájának is.

Hozzájárultunk a regionális tudomány alakításához! A határ menti kapcsolatok elemzése, a területi tervezés rendszerének alakítása, a területi politika elméleti bázisainak rendszerezése, a regionális gazdaság szak- és tankönyvei, az önkormányzati gazdálkodás elméleti és tanácsadói szélesítése, a vidéki terek új szempontú fejlesztése, na meg az innovációk és területi fejlődés ágas-bogas viszonylatának kutatása, mind-mind ma már egy-egy téglá a tudományterületünk – mostanában eléggé lerobbant – épületében. Jelen kötet bepillantást enged a térfolyamatok ezen sokoldalú kutatásainak eredményeibe.

Végül köszönet illeti az Intézet közösségét, kollégáinkat, barátainkat, külső társainkat, akikkel talán egy családot alkottunk, meg egy otthont. Hiszen energiát, ösztönzést, segítséget, elismerést, befogadást kaptunk és adtunk egymásnak. Jó volt, és jó még ma, na meg holnap is bejönni az Intézetbe, itt lenni, együtt lenni, tenni a dolgunkat!

Az életem az Intézethez kötődött, szerencsés vagyok, hogy azon az 1985. novemberi estén Enyedi professzor úr bevont, elképzelésével és zseniális ötletével – na meg barátságával – megajándékozott.

Szabad lehettem gondolatban, kutatásban, közösségek és szenvedélyeim alakításában. Boldog életem volt! Köszönöm!

Győr, 2022. szeptember



*Rechnitzer János*

## *Az első harmincöt év... egy kis történelem*

Harmincöt év már igencsak a felnőttkort jelenti egy ember életében. Túl az ifjúságon, érett „aktív” korban, már inkább közelebb a negyvenhez, mint a poétikus húszas évekhez. Aki ebben a korban van, már tapasztalatokkal a háta mögött vághat bele újabb kihívásokba, megalapozott, de még reményteljes és formálható egzisztencia a munkaerőpiacon is. Átlépni a harmincötöt nagyobb váltás talán, mint kijönni a húszas évekből. Persze giccses túlzás ennyire antropomorfizálni egy tudományos műhelyt, de érdemes visszapillantani az elmúlt évekre, és előre tekinteni, hogy innentől kezdve miben lesz más a világ, mint eddig, s abban hol lesz a mi helyünk.

Ez a műhely egy (ma már tudjuk) válság felé rohanó korban született meg, az 1980-as évek közepén. Ekkor, egy felejthetetlen humoristánk szerint még „festették a korlátokat” a süllyedő hajón. Azonban voltak, akik a festés helyett inkább azon gondolkodtak, hogy egy országot elsüllyeszteni nem lehet, s a válság egy új irányt is magában hordozhat. Ezt az új irányt, a nagy változást azonban meg kell alapozni, a válság hatásait ki kell védeni, új tudást kell hozni az országba.

Így született meg 1984-ben az MTA Dunántúli Tudományos Intézet és a Földrajztudományi Kutatóintézet egyes egységeinek összevonásával, Enyedi György akadémikus inspirálására és vezetésével a Regionális Kutatások Központja, mely az akkor nemzetközi szinten is újnak számító tudományág, a regionális tudomány hazai műhelyévé, az egyetlen vidéki székhelyű társadalomtudományi kutatóközponttá vált. Céljaként a területi kutatások művelését, a területfejlesztés és településfejlesztés tudományos megalapozását tűzte ki. Hogy ez akkor mennyire előremutató gondolat volt, az az uniós tagságra való felkészülés, s az uniós fejlesztési politikák átvétele során bizonyosodott be.

Enyedi akadémikus „belső regionális politikája” a kutatóközpont térbeli kiegyensúlyozottságára törekedett, így Rechnitzer Jánossal már két évvel később, 1986-ban megalapították a hálózat győri csomópontját, amit akkor Észak-dunántúli Osztálynak (ÉDO) kereszteltek el. Bátor vállalkozás volt, hiszen előzmények nélkül született meg egy társadalomtudományi műhely a vidéki iparvárosban, s igazán innovatív tematikával. Nem egyszerűen a térségi megfigyelés és empiria lett a csoport célja, hanem a hálózatosodás, a térszerkezet kutatása a szélesebb térségben, az innovációban rejlő lehetőségek feltárása. Úgy tűnik, a tudományos újdonság, a tehetséges kutatás kapós volt. A Győr-Sopron megyei Tanács pénzügyileg, Győr városa elhelyezéssel segítette az indulást és az intézmény fenntartását. Először a Városi Múzeum épületében kapott a csoport egy kis időre szobát, majd évekig a Rákóczi utca 1-ben

biztosítottak számukra elhelyezést. Hamar kialakult a kezdő felállás, amely megalapozta az Intézet létét, karakterét, hírnevét: Rechnitzer János mint alapító, szervező lett a műhely vezetője, kutatóként csatlakozott hozzá Sas Béla, aki a nyugdíjazása előtti utolsó éveket töltötte itt, s Lados Mihály. Munkájukat a kezdetektől nyugdíjazásáig Havas Ágnes segítette. A szeptemberi kezdés után röviddel igazolt a csapathoz Szörényiné Kukorelli Irén, s így kialakult az a mag, aki (Sas Béla kivételével) évtizedekre az intézet lelke maradt. Nem kell őket bemutatni, hiszen, aki ezt a szöveget elolvassa, vélhetően jól ismeri kollegáinkat. A tudományos és egyetemi berkeken kívül a települési és megyei önkormányzatoknál, a különböző szakmai, fejlesztő szervezeteknél, de a piaci szférában is hamar közismertté vált az intézet és képviselőinek neve, személye. A kezdetektől számtalan tudományos kutatás, hazai és nemzetközi projekt, kormányzati és önkormányzati tanácsadás kötötte le az itt dolgozók energiáit. A turbulens, válságkezelő kilencvenes évek, a reményteli, EU-csatlakozás előtti és utáni évtizedek tudást, hírnevet, piacot jelentettek.

Mindeközben az osztály fejlődött. Köszönet Győr Megyei Jogú Városnak, hogy az elhelyezést továbbra is biztosítva, 1993 őszén a kutatók a ma is használt épületbe, a Liszt Ferenc utca 10. szám alá költözhetek. Az osztályból 1995. január 1-től Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet lett, ami már filiáléit is létrehozta, először Szombathelyen (Vas Megyei Kutatócsoport – VMK), mely 2000-ig működött Csapó Tamás vezetésével, majd Székesfehérváron, ahol 2000-ben megalakult az intézet Közép-dunántúli Osztálya, Szirmai Viktória vezetésével, mely 2016-ig létezett. Az épületet az Osztrák–magyar Phare CBC program támogatásával sikerült Lados Mihály vezetésével felújítani, kutatószobákat, előadótermet és egy könyvtárat kialakítani 2002–2003 során. A kutatók létszáma a „legdolgosabb” időszakban húsz fölé emelkedett, majd 10–14 között állandósult. Az épület előnyeit kihasználva a körfolyosón megalakult az „Akadémia Galéria”, mely rendszeres időszaki kiállításokat szervez. Az előadóteremben a Magyar Földrajzi Társaság Kisalföldi Osztálya, valamint a Magyar Urbanisztikai Társaság Győr-Moson-Sopron megyei területi csoportja rendez tudományos megbeszéléseket, előadásokat.

A kezdeti csapat tudományos munkatársai tudományuk egyetemi professzoraivá váltak. Rechnitzer János és Szörényiné Kukorelli Irén az MTA doktora címet is elnyerte. Az intézetet Győr Megyei Jogú Város „Pro Urbe” kitüntetésben részesítette, alapító vezetője a város díszpolgára lett.

A legfontosabb külső intézményi kapcsolat a Széchenyi István Egyetemhez fűzi a NYUTO-t. A kutatás mellett az oktatás lett a legfontosabb tevékenységünk. Először a két intézmény közösen tartotta fenn a regionális tudománnyal foglalkozó tanszékét, majd az egyetemmé alakulás óta folyamatosan létezik a diszciplínát oktató tanszék az Egyetemen. Rechnitzer János vezetésével létrejött a Széchenyi István Egyetem első doktori iskolája is. A kutatóknak az oktatás lehetősége, a doktoranduszoknak és

a mester hallgatóknak a kutatóintézeti gyakorlati és álláslehetőségek kölcsönös előnyöket jelentenek. Egy kiváló modell alakult így ki, ami az oktatás és kutatás összefonódásával termékeny lehetőséget teremt.

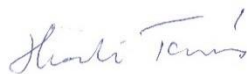
Az „Intézet” a többi RKK-s egységgel együtt az akadémiai reform során a Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont keretei közé került 2012. január 1-jén. Az RKK Regionális Kutatások Intézetévé, a NYUTI Nyugat-magyarországi Tudományos Osztályává vált. Nem mondhatni, hogy az átalakulás problémamentes volt, de mára letisztult az új rendszer, s az új központ is már tíz éves fennállását ünnepli. 2019-ben az MTA fenntartás alól Intézetünk a többi akadémiai kutatóintézettel együtt átkerült az ELKH (Eötvös Loránd Kutatási Hálózat) szervezete alá. Az alapítóknak hála, ez a kis vidéki tudományos műhely még ma is, harmincöt év után is létezik, s bizakodóan néz a jövőbe. Ma azonban ismét egy válság szélén táncolunk. COVID, háború, energiaválság, gyorsuló éghajlatváltozás. Ki gondolta volna mindezt még akár három évvel ezelőtt is? (A harmincötödik évünk megünneplését, e könyv megjelenését is keresztül húzta a COVID-járvány miatti lezárás, így azt csak most, 2022 őszén tesszük meg.) Lehet, ma ugyanazok lesznek a feladatok, mint a megalakuláskor: megtalálni azt, hogy a térség hogyan jöhet ki a válságból, hogyan lehet egy új gazdasági, térbeli rendet kialakítani. Nyilván, mások a hangsúlyok, mint harmincöt évvel ezelőtt: ma elsődleges a klímaváltozás, a városok fejlődése, s az alkalmazkodás kérdése. Ebben kell megtalálni újra a helyünket.

S hogy mi inspirálta ezt a kötetet? Mitől különlegesebb ez a születésnap, mint az eddigiek? Az Intézet/Osztály életében először jött el olyan ünnep, amelyen az alapító csapat tagjai már nem aktív alkalmazottai a szervezetnek. Rechnitzer János és Szörényiné Kukorelli Irén nyugdíjas éveikben továbbra is professor emeritus-ként erősítik a kutatói gárdát, így az elválás csak adminisztratív jelentőségű.

Hiányzik azonban egy név. Lados Misié. A tragédiák elkerülték az Intézetet egészen 2021 áprilisáig, a COVID tombolásáig. Misi a járvány áldozata lett. Ő, aki János mellett szervezte végig az Intézet életét, akinek köszönhető volt sok projekt, köztük az épület felújítását lehetővé tevő munkáig, aki nélkül ma nem lenne a NYUTO az, ami, 2021. április 20-án halt meg. E kötettel rá is emlékezünk, s a könyvbemutatóval, a 35. születésnappal egyidőben avatjuk fel a névtáblát, mellyel a továbbiakban az előadótermünk viseli Dr. Lados Mihály nevét.

Köszönettel és szeretettel fordulva az alapítók felé, kívánjunk ennek a tudományos műhelynek további sikeres éveket, évtizedeket, egy bizonytalan, válságokkal teli világban, amelynek helyrehozatalában talán a kutatóknak is részük lesz.

Győr, 2022. szeptember



*Hardi Tamás*  
osztályvezető



---

## **TANULMÁNYOK AZ ELMÚLT 35 ÉVBŐL**

---



# A TERÜLETI TERVEZÉS KIHÍVÁSAI A KILENCVENES ÉVEKBEN MAGYAR- ORSZÁGON: A TERÜLETFEJLESZTÉSI STRATÉ- GIÁK KIALAKÍTÁSÁTÓL A PROGRAMOZÁSIG ÉS AZ ÉRTÉKELÉSIG\*

LADOS MIHÁLY

A hazai társadalmi-gazdasági átalakulás, a rendszerváltás során a *tervezés*, benne a *területi tervezés*, a korábbi rendszer egyik szimbólumaként jelent meg. Ezért a rendszerváltók megszüntették a tervezés intézményi háttérét mind nemzeti (*Országos Tervhivatal* – OT és annak háttér-kutatóintézete, az OT *Tervgazdasági Intézet* – OT TGI), mind megyei szinten (megyei tanácsok tervosztályai<sup>1</sup>). Ami megmaradt, az a *területrendezési tervezés* 1980-as évek végére decentralizálttá váló rendszere (VÁTI, megyei tervező vállalatok, szaporodó magán tervező szervezetek), néhány megyei önkormányzatnál önként vállalt feladatként egy kis létszámú *területfejlesztési csoport* (pl. Győr-Moson-Sopron megye) és a *területi folyamatokat kutató*, azt multidiszciplináris módon elemző, vizsgáló akadémiai kutatóintézet, az 1980-as évek közepén országos hálózattá fejlődött *MTA Regionális Kutatások Központja* (RKK).

Magyarország 1991-ben az *Európai Unió* (EU) társult tagja lett, és az 1990-től indított *PHARE segélyprogramon* keresztül megkezdte felkészülését a csatlakozásra. Külön csomag segítette a területi politika EU konform átalakítását. A területfejlesztéssel foglalkozó szakemberek gyorsan szembesültek azzal, hogy az uniós regionális politika erősen támaszkodik a tervezés, mégpedig egy megújított területi tervezés, a *stratégiai tervezés*<sup>2</sup> eszközeire. A kilencvenes évek így a *tervezés reneszánszaként* jeleníthető meg Magyarországon (*1. táblázat*), de érvényes ez a tagországokra és a csatlakozásra várókra egyaránt.

Az időben haladva, a nagy ívű *konceptiók* készítésétől napjainkra a részletes, projekt javaslatokkal alátámasztott *operatív programokig* jutottunk el. Ez a folyamat nem csupán nemzeti szinten, hanem a területfejlesztésnek az 1990-es évtized során kialakult, majd az *1996. évi XXI. Területfejlesztési törvényben* is rögzített valamennyi – regionális, megyei, kistérségi, helyi – szintjén végigfutott.

---

\* Eredeti megjelenés: *Tér és Társadalom*, 2001/2. 25–69. o.

1. TÁBLÁZAT  
*A területfejlesztést befolyásoló tervek Magyarországon az EU csatlakozás időszakában  
 (Spatial Plans in Hungary during the Period of EU Accession)*

| NEMZETI<br>(NUTS 1)   | TERÜLETI  |   |  | HELYI<br>(NUTS 5)  |
|---|---|---|--|--|
|   | RÉGIÓK (NUTS 2)   | MEGYÉK (NUTS 3)   | KISTÉRSÉGEK (NUTS 4)   |  |
| Országos Területfejlesztési<br>Koncepció (1993–1998)  | Regionális Fejlesztési<br>Koncepciók (1993–1999)                                | Megyei Fejlesztési<br>Koncepciók (1995–1999)                                | Kistérségi Fejlesztési<br>Koncepciók (1994-től)  | Helyi fejlesztési tervek<br>(folyamatos)   |
| –   | Regionális területfejlesztési<br>stratégiai és operatív<br>programok (1998-tól) | Megyei területfejlesztési<br>stratégiai és operatív programok<br>(1999-től) | –  | –  |
| Általános Fejlesztési Terv<br>(1999. július–december)   | Általános Fejlesztési Terv –<br>regionális inputok<br>(1999. szept.-okt.)       | –   | –  | –  |
| Előzetes Nemzeti<br>Fejlesztési Terv<br>(1999. júl.–2001. ápr.)   | Előzetes Regionális<br>Fejlesztési Terv/Program<br>(1999. júl.–2001. ápr.)      | –   | –  | –  |
| Széchenyi Terv<br>(2000. február–december)  | –   | –   | –  | –  |
| Nemzeti SAPARD Terv<br>(1999–2000)  | Regionális SAPARD<br>(1999)   | Megyei SAPARD<br>(1999)   | A,B,C kategóriák<br>Stratégiai terv (1999)<br>Operatív terv (2000)                                       | –  |
| Nemzeti Fejlesztési Terv:<br>4 Ágazati operatív program,<br>1 Regionális operatív<br>program<br>(előkészítés alatt) | Regionális operatív program<br>– regionális inputok<br>(előkészítés alatt)      | –   | –  | –  |
| Transznacionális tervek<br>(1990-es évek közepétől)   | Határ menti PHARE CBC stratégiák<br>(1990-es évek közepétől)                    |   |  | –  |
| Ágazati tervek, pl.:<br>Környezetvédelmi (1996)<br>Autópálya program (1998)   | Ágazati koncepciók<br>és programok<br>(1999-től)                                | Ágazati koncepciók<br>és programok<br>(1991-től)                            | Turizmusfejlesztési<br>programok (1998-tól)<br>Kistérségi<br>gazdaságfejlesztési<br>programok (2001-től) | Helyi gazdaságfejlesztési<br>programok; Helyi<br>környezetvédelmi<br>programok<br>(1991-től) |

Forrás: Lados Mihály (2001c).

Természetesen az egyes fázisok időben kicsit eltolva jelentkeztek az egyes szinteken, de ez már magából a hazai területfejlesztés intézményesülésének időbeni szét-húzódásából adódik. Az egyes szinteken párhuzamosan futó, egyre gyakrabban partnerségi alapon, alulról szerveződő, társadalmasított tervezésbe az ezred-fordulóra már több ezren kapcsolódtak be. Ennek formái rendkívül változatosak lehettek, a szakértői-kutatói munkától a munkamegbeszéléseken (workshop-okon) való részvételén át a (kötelező) egyeztetési eljárás során adott írásos véleményig.

Ebben a sokszereplős, egyre bővülő kört érintő folyamatban az RKK, és azon belül a *Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet* (NYUTI) is úttörő szerepet játszott, hiszen a területfejlesztés valamennyi szintjén az elsők között kapcsolódott be a tervezési rendszer megújításába. A tanulmány a fent jelzett folyamatot kívánja megragadni, mégpedig a NYUTI szemüvegén át, a NYUTI által végzett területi tervezési munkák áttekintésén és értékelésén keresztül.

A tanulmány a *megyei, a regionális, a nemzeti és a nemzetközi szintű tervekkel* foglalkozik. A *kistérségi tervek*, azok nagy száma és a NYUTI-n belül önálló irányként való megjelenése miatt egy másik tanulmányban kerülnek feldolgozásra. A tanulmány középpontjában az áll, hogy *az EU csatlakozással összefüggésben milyen kihívások érték/érték a hazai területi tervezést* és az annak való megfelelés folyamatába a NYUTI milyen módon kapcsolódott be, mennyiben volt képes szerepet játszani a *hazai területi tervezés megújításában, az innovatív módszerek terjesztésében*.

A tanulmány négy nagyobb témakörre bontva tárgyalja ezt a megfelelési folyamatot. Az *első blokk* a területi tanulmányokkal kapcsolatos igények átalakulását tárgyalja a nyolcvanas évek végén. A *második blokk* a tervezési rendszer megújításának az EU csatlakozásból és a Maastricht-i szerződésből fakadó követelményeiből, a stratégiai tervezés módszerének hazai megalapozásából indul ki. A *harmadik blokk* a konzorciumban való együttműködés és a projektek nemzet-közi szintre emelkedését tárgyalja. A *negyedik blokk* az előcsatlakozási időszak nagy kihívásával, a programozással foglalkozik.

### *A területi tanulmányokkal kapcsolatos igények átalakulása: kutatási megrendelők megjelenése a területfejlesztésben*

A nyolcvanas évek második felében és az évtizedváltás időszakában megváltoztak, átalakultak a társadalomtudományi és ezen belül a területi kutatásokkal kapcsolatos igények. A tudományos alapokon kívüli megrendelők belépésével (pl. különböző minisztériumok, megyei tanácsok, helyi tanácsok) a hagyományos leíró, monografikus tanulmányok kiegészültek olyan fejlesztési javaslatokkal, amelyek konkrét területpolitikai akciókat, illetve fejlesztési projekteket alapoztak meg.

A NYUTI alapítási sajátosságai következtében már az indulás éveitől ilyen környezetben dolgozott. A Győrben 1986-ban létrehozott új RKK-s egység az MTA és *Győr-Sopron Megyei Tanács* hosszú távú együttműködése keretében kezdte meg működését. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy az új kutatási egység forrásainak mintegy 80%-át a megye biztosította a kezdetekkor. A megyénél a haszon oldalon – egy

éves egyeztetés alapján – a megye egészére vagy valamely térségére készített tanulmány jelent meg.

Az akadémiai finanszírozás szűkössége, illetve a *nemzeti kutatási alapoktól* (AKA, OTKA, Fiatal OTKA, TS-II) elnyerhető mérsékelt támogatások a környezettel való szorosabb együttműködésre ösztönözték a NYUTI-t. Így vált az intézet munkáinak szinte folyamatos megrendelőjévé a *Gazdasági Minisztérium* (GM) akkori elődszervezete az *Ipari Minisztérium* (IM), és született egy három éves kutatási együttműködés a *Komárom-Esztergom Megyei Tanáccsal* (1998–1990).

A tudományos alapoktól eltérően, melyek *futamideje* rendszerint 2–4 év, az új partnerek számára készülő munkák átfutási ideje 1 év volt. Ez jelentősen le-rövidítette a kutatásokban az egyes munkafázisokra fordítható addig szokásos időkereteket. Módszereit tekintve ezek a külső megbízók számára készülő kutatások a klasszikus *társadalomtudományi kutatási módszertant* követték: alapos irodalom feltárás, statisztikai adatbázisok gondos feldolgozása, interjúkkal és kérdőívekkel lebonyolított empirikus kutatások, amely az adott terület széles körű helyzet-feltárását eredményezte. A többletet az adta, hogy a helyzet bemutatásán, az összefüggések feltárásán túl a megrendelők *beavatkozási javaslatokat* is vártak a kutatóktól a hiányok, a szűk keresztmetszetek feloldására.

1986 és 1992 között a NYUTI mintegy 15 „*külső megbízással*” megvalósuló kutatást végzett, melyek hatóköre döntően az *Észak-Dunántúl*, a nyugati határ mente, illetve néhány esetben az ország egész területe volt. Ezek listáját az Irodalomjegyzék tartalmazza. Három, a megrendelőket tekintve eltérő kutatást emelnénk ki ebből a körből:

- A Rábaköz térszerkezete (1987–1988);
- A gazdasági és szellemi erőforrások innováció-orientált fejlesztése az osztrák–magyar határ menti régiókban (1989–1990);
- Az innováció fogadás feltételei Vas megye hátrányos helyzetű mikrotérségeiben (1990–1991).

### *A Rábaköz térszerkezete*

A NYUTI alakulását követő év a megye feltérképezésével telt el. Elindultak a megye térszerkezetét feltáró vizsgálatok a természeti környezet, a népesedési folyamatok, a gazdaság, az infrastruktúra, a településközi kapcsolatok területén (*Rechnitzer-Sas* 1987). A megyei politikában és irányításban előtérbe került azon erőforrások elemzése, értékelése, amelyek segíthették a társadalmi-gazdasági kibontakozást. Ezekben a törekvésekben az egyes térségek, tájegységek, egybetartozó településgyüttesek is lényeges szerepet játszanak. Adottságaik feltárásával és széles körű megismertetésével nemcsak a megye értékei gyarapíthatók, hanem az ott élő lakosság önismerete is bővíthető.

A megyei támogatás keretei között az 1987. évben induló kutatás meghatározásakor a választás a *Rábaközre*, a megye egyik történelmi és néprajzi hagyományokban bővelkedő tájegységére esett. A kutatás többirányúan közelítette a térséget, hiszen a földrajzi, környezeti tényezőktől kezdve, a gazdasági potenciál értékelésén át, a népességi és infrastrukturális viszonyokig elemezte a Rábaközt és településeit, rámutatva Csorna és Kapuvár térségszervező funkcióira.

A kis létszámú, fiatal kutatócsoport a sokrétű munka elvégzéséhez *elismert helyi kutatók közreműködését* nyerte meg. Így a Rábaköz tanulmánykötet (*Rechnitzer* 1988) természetföldrajzi fejezetét *Göcsei Imre* földrajz-, a gazdaságtörténetit pedig *Timaffy László* néprajztudós írta meg. A feltáró munka nagymértékben támaszkodott a *Győr-Sopron megyei Könyvtár* rendkívül gazdag helytörténeti irodalmára, valamint a Rábaköz valamennyi települését (54 község és 2 város) érintő terep bejárására. A kutatócsoport valamennyi tanácselnökkel és gazdasági vezetővel személyes interjút készített, de nem maradtak ki a megkérdezésből az oktatási intézmények és kulturális csoportok vezetői sem. Igaz a nyolcvanas évek végi centralizált igazgatási (tanácsai- és iskolai körzetek) és gazdasági (mezőgazdasági termelészövetkezeti, ÁFÉSZ és takarékszövetkezeti körzetek) szervezetrendszerében a ténylegesen megkérdezhető szervezetek száma alig haladta meg a Rábaköz összes településének a számát.

A kutatás *Mihályiban* helyi államigazgatási, politikai és gazdasági vezetők részvételével megtartott záró vitája egy 20 pontból álló *ajánlás listát* fogadott el a Rábaköz fejlesztésére, melyek közül máig helytállóan az alábbiak emelhetők ki (*Rechnitzer* 1988, 202–204):

„...

4) A mezőgazdaságot a térségben munkaerő felszabadító ágazatnak kell tekinteni. ... a jövőben tovább csökken a mezőgazdasági munkahelyek száma, ami a Rábaköz foglalkoztatási feszültségeit még hangsúlyozottabbá teszi.

...

6) ... Kívánatosnak látszik zöldség- és gyümölcsfeldolgozó vagy elő-feldolgozó kisüzemek létrehozása ....

...

10) A térség foglalkoztatási feszültségeit a kiépítendő bedolgozói és kisüzemi rendszerekkel oldani lehet. Ezen szervezetek kapcsolódhatnak a mezocentrumok iparához, gazdaságához (háttérpar vagy részegység előállítás, összeszerelés stb.), de részt vállalhatnak a mikroközpontok ipari szervezeteinek hatékonyabb és sokoldalúbb (alapanyag, résztermék előkészítés, helyi termelési kultúrák felélesztése, népművészet, háziipar stb.) bővítésében is.

11) Az idegenforgalom csak potenciális bázisa lehet a térség fejlesztésének. A mezocentrumokban megindult a gyógyturizmus feltételeinek kialakítása, aminek számottevő foglalkoztatási hatása egyenlőre még nem lesz. A falusi turizmus lehetőségei csak részben adódtak a Rába menti településekben (kedvezőtlen infrastruktúra, fogadókészség hiánya). A térségben vannak olyan objektumok (vízi-

malom, átalakítható gazdasági épületek, elhagyott ingatlanok), amelyek az átmenő forgalom időszakos megállítására már alkalmasak lehetnek. Az idegenforgalmi kisvállalkozások erőteljes támogatásával több településben kedvező hatás érhető el.

...

14) A gyenge, periférikus jellegű infrastruktúrával rendelkező településeken a falugondnok intézményének felállítása célszerű. ...

15) A kisközponti funkciók életképességének növelése megkívánja a térségi közlekedési kapcsolatok bővítését, minőségük javítását. ...

...

20) A térség gazdasági potenciáljának és foglalkoztatási viszonyainak bővítésére a központi és helyi erőforrásokból Rábaközi Innovációs Alapot kell létrehozni. ...”

A Rábaköz tanulmány és az azt megelőző megyei térszerkezeti vizsgálatok összességében felhívták a figyelmet arra, hogy az országos összehasonlításban fejletlenek számító Győr-Sopron megyén belül számos területi, térszerkezeti feszültség húzódik meg. A kisvárosok szervező ereje a megye közép- és nagyvárosaihoz képest mérsékelte, a 85-ös főúttól délre elhelyezkedő területek városhiányos, periférikus, elmaradott jegyeket mutatnak. Bár Győr-Sopron megye egyetlen térsége sem került be a kormány által 1986-ban indított elmaradott térségek felzárkóztatási programjába, ezek a kutatások jelezték, hogy a megye déli sávja azokhoz hasonló kedvezőtlen társadalmi-gazdasági mutatókkal rendelkezik. Csak a Területfejlesztési törvény hatályba lépésével induló *Területi Kiegyenlítési Alap* (TEKI) kedvezményezett településeinek meghatározásakor került be az elmaradott térségek körébe a Rábaköz egy része (1996-ban a Kapuvári, majd 1997-től a Csornai KSH kistérség<sup>3</sup>).

### *A gazdasági és szellemi erőforrások innováció-orientált fejlesztése az osztrák–magyar határ menti régiókban*

Az osztrák–magyar határ két oldalán elhelyezkedő régiók, az azokat alkotó államigazgatási egységek példamutató együttműködése alapozta meg ezt az 1989–1990-ben lezajlott innováció-orientált határ menti területfejlesztést segítő vizsgálatot. Ez egyben a NYUTI első *nemzetközi kutatása* is volt. A háttérfeltételeket magyar oldalon a Győr-Sopron Megyei Tanács éves támogatása és az *Észak-dunántúli Regionális Gazdasági Kamara* (kutatási megbeszélések helyszíne), míg osztrák oldalon a *Burgenlandi Munkügyi Kamara* biztosította. A NYUTI és osztrák partnere, a bécsi székhelyű *Österreichisches Institut für Berufsbildungsforschung* (ÖIBF) sokoldalú vizsgálatokkal kísérelte meg feltárni a két határ menti térség nyolcvanas évek végi gazdasági és foglalkoztatási szerkezetének azonosságait és különbségeit.

*Burgenland* Ausztria periférikus elhelyezkedésű határ menti tartománya, amelynek felzárkóztatását a határon átnyúló gazdasági együttműködések is segíthetik. A Nyugat-Dunántúl ugyanakkor a magyar átlagnál kedvezőbb gazdasági szerkezettel, isko-

lázottabb és képzetesebb népességgel és jobb infrastrukturális felszereltséggel rendelkezik. Az országon belüli fejlettsége azonban relatív, hiszen a térségen belül is számos területi feszültség volt érzékelhető, míg az „elmaradott szomszéd” gazdasági-ellátottsági mutatói többnyire a magyar oldalt meghaladóak voltak.

A hagyományos térségi vizsgálatok az ellátottságra, az *infrastrukturális viszonyokra* terjedtek ki. Természetesen a kutatás ezt a „kötelező feladatot” teljesítette, azonban új utakat is keresett. Nemcsak a mennyiségi erőforrásokat elemezte, hanem megkísérelte a határ menti térségek gazdaságának, településhálózatának *minőségi faktorait* is számba venni. A választott út járhatatlan volt, hiszen a térségek gazdaságát *az innovációs potenciál, a megújítási képesség* jelenléte alapján próbálta meg elemezni.

A kutatás két célt igyekezett teljesíteni. Egyrészt megkísérelte feltárni egy valós piacgazdaságban és egy átmeneti gazdaságban az *innovációs magatartás* alapvető faktorait, ezzel értelmezni a megújítás, a modernizáció lehetséges módozatait, bejárható útjait és motiváló faktorait. Másrészt igyekezett kimutatni a két ország szomszédos térségeiben *a gazdasági fejlődés irányait*, keresve a lehetséges csomópontokat az *együttműködésre*, a jövőbeli esetleges *integrációra* (Rechnitzer 1990).

A vizsgálatok magyar oldalon Győr-Sopron megye és Vas megye meghatározó gazdasági egységeiben egy kérdőíves felmérés segítségével keresték a modernizáció módjait, a termelési és tevékenységi formák átalakulásának formációit, egy új, a korábról eltérő fejlődési pálya kiinduló pontjait. A határ túloldalán az osztrák kollégák hasonló tematikával, módszerekkel tették ugyanezt.

A kutatás *közösen kidolgozott ajánlásokat* fogalmazott meg a gazdaság és a területfejlesztési politika formálói számára. A javaslatok *középpontjában* a lehetséges *határ menti gazdasági együttműködések* voltak, amelyek új dimenzióba helyezhetik a vizsgált térségek fejlődését, innovációs adottságaik aktivizálását.

A kilencvenes évek folyamán az osztrák és azon belül a burgenlandi kis- és középvállalkozások részvétele a nyugat-dunántúli gazdaság privatizálásában és zöldmezős beruházásai jelentősen segítettek a térség gazdasági modernizációját. Ausztria EU taggá válását követően, az 1995–1999 között működő *INTERREG-PHARE CBC program* segítségével pedig a Nyugat-Dunántúl az EU területfejlesztési politikájának közvetlen minta területévé vált. Ebben szintén kulcsszerepet kapott a gazdasági együttműködés. A fenti folyamatok kedvező alakulásához talán egy kis téglát a fenti közös kutatás is hozzá tett.

### *Az innováció fogadás feltételei Vas megye hátrányos helyzetű mikrotérségeiben*

Ez a kutatás egy *osztrák-magyar területfejlesztési know-how program* indítását segítette. A piacgazdaságra való áttérést a centralizált struktúrák és a vállalkozások hiánya nehezítette. Az átalakulás gyakran a munkanélküliség és az egyes régiók közötti fejlődési különbségek növekedésével jár. Különösen igaz ez olyan térségekre, amelyek az átalakulás indítórajtjánál is az elmaradottság jegyeit mutatják. A Vas megye

déli részén elhelyezkedő mikrotérségek az 1986-ban nemzeti szinten *indított elmaradott térség program* célterületei voltak.

Ez a kiindulási helyzet párhuzamot mutatott a fejlett ipari országok hátrányos régióinak helyzetével. Ott is több esetben hiányzott a vállalkozói tapasztalat, a vállalkozáshoz való bátorság – és az ismeretek arról, hogy hogyan lehet a helyzetet megváltoztatni. A hátrányos helyzetű térségek megmozdításában egyre elterjedtebbé vált az „önálló regionális fejlesztés” koncepciója. Ennek elméleti alapjait az *endogén fejlődési modell* dolgozta ki (Rechnitzer 1994). Az új területi politikák homlokterébe a térségek, a régiók adottságai kerültek, amelyek a fejlesztésekhez, mint belső, endogén erőforrások állnak rendelkezésre, és megfelelő körülmények között aktivizálhatók.

Ez az elmaradott térségek fejlesztésének egy olyan stratégiája, amely a *meglévő forrásokra és lehetőségekre* épít. Az önállóság ebben az összefüggésben azt jelenti, hogy a térség fejlődését elsősorban az ott élő embereknek, az ő tudásuknak és képességeiknek kell meghatározni. Ennek megfelelően megkülönböztetett figyelem irányul a már *meglévő ötletek* vizsgálatára és *megvalósítására*, valamint a *helyi kezdeményezések támogatására*.

Ausztriában a nyolcvanas évek folyamán sikeresnek bizonyult a modell alkalmazása. Ezt egy *regionális intézményhálózat*, egy decentralizált tanácsadói hálózat kialakítása alapozta meg. Ezek az „intermedier” szervezetek közvetítőként tevékenykedtek a regionális kezdeményezések és a politikai adminisztrációs rendszer (közigazgatás, támogatási helyek stb.) között, gondoskodtak a szintek közötti jobb információáramlásról.

A magyar és az osztrák felelős szervek (KTM, Vas Megyei Önkormányzat, Osztrák Kancellária Hivatal, Osztrák–Magyar Területfejlesztési Kormányközi Bizottság) az „önálló regionális fejlesztés” Ausztriában alkalmazott modelljét egy *kísérleti program* keretében Vas megyében kívánták a magyar viszonyok között adaptálni. A szervezeti kereteket a *Vas Megyei Elmaradott Térségi Önkormányzatok Szövetsége* (VETÖSZ), melyet 93 helyi önkormányzat alapított, és a VETÖSZ által Vasváron létrehozott *REGINNOV* tanácsadó iroda adta. Az osztrák *ÖAR-Regionalberatung* egy *know-how program* keretében két éven keresztül képezte a REGINNOV hat munkatársát havi egyhetes workshopok keretében a helyi kezdeményezéseken alapuló fejlesztések menedzselésére.

A know-how program részeként, az osztrák szervezet a NYUTI-t bízta meg olyan *térségfelmérés* elkészítésével, amely a REGINNOV tanácsadó munkáját hivatott megalapozni. A felmérésnek be kellett mutatnia Vas megye elmaradott térségeinek gazdasági és szociális helyzetét, rá kellett mutatnia a térség gyengeségeire és hiányosságaira, fel kellett tárnia a kedvező adottságokat.

A térség alapos feltérképezését egy háromhetes *terepbejárás* alapozta meg. A NYUTI-s csapat hetente váltva a táborhelyét településről településre (79 község, 3 város) bejárta az érintett térséget a *Vendvidéktől az Őrségen*, a *Rába-völgyön* keresztül a *Hegyhátig* és *Kemenesaljáig*. *Személyes interjúk* és *kérdőívek* készültek valamennyi *polgármesterrel*, valamint az egyéni vállalkozók kivételével valamennyi *gazdasági szervezettel*.

A vizsgálat eredményei a kedvezőtlen adottságok feltárásában az alábbiakban összegezhetők (Rechnitzer 1991):

- gyenge mezőgazdasági adottságok;
- jelentéktelen ipari, termelői bázisok, kevés gazdasági szereplő;
- aprófalvas és funkcióhiányos településhálózat;
- csökkenő és aktivitását jelentősen veszítő népesség;
- centrumok hiánya, gyenge elérhetősége;
- minimális interregionális kapcsolatok, az azokat lehetővé tevő infrastruktúra kiépületlensége.

A mikrotérségek *megújításánál számba vehető* erőforrások:

- kedvező természeti és települési környezet;
- emberi kapcsolatokban gazdag, nyitott lokális közösségek;
- bizonyos termelési-tevékenységi kultúrák megmaradása;
- egyes települések meginduló rehabilitációja;
- a nyitottá váló határok következtében erősödő tranzit idegenforgalom serkentő hatásai.

A VETÖSZ szerepét a területfejlesztési törvény hatályba lépését követően (1996) a KSH kistérségenként megalakult önkormányzati térségfejlesztési társulások vették át. A REGINNOV több ágazatot (gazdaság, humán erőforrás, környezet stb.) átfogó tevékenysége napjainkra letisztult, döntően humán erőforrás-fejlesztéssel – tanulmányok, koncepciók, képzési programok készítése és lebonyolítása – foglalkozik. Az elmúlt évtized során szoros munkakapcsolat alakult ki az Iroda és a NYUTI 1993–2000 között szombathelyen működő *Vas Megyei Kutatócsoportjával*.

A bemutatott példák *kétféle modellt* követtek. Az egyik modellben a vizsgált térség, témakör alapos feltárásának bázisán a kutatók a (politikai) *döntéshozók számára* fogalmaztak meg *javaslatokat* az adott térség, témakör fejlesztése érdekében. A másik modell egy decentralizált *területfejlesztési intézmény létrehozásának* és működésének feltételeit alapozta meg. A kutatási metodika is két irányt követett. Az átfogó térségi vizsgálatok empirikus *anyagát az adott terület személyes bejárása* során készített interjúk és személyesen lekérdezett kérdőívek adták. A határ menti kutatásban pedig a *kulcsszereplőkkel készített interjúk*, az önköltéssel készült *kérdőívek* és a közös kutatási *workshopok* biztosították a kutatás információs bázisát.

Ennek a szakasznak az összegzéseként megállapítható, hogy a fenti munkák az *új típusú kutatásfinanszírozáson* túl biztosították, hogy a NYUTI kutatások az *Észak-Dunántúl alapos ismeretére*, kiterjedt *saját empirikus vizsgálatokra* támaszkodhattak. Ez emelte az intézet reputációját mind a térségben, mind nemzeti szinten. Ugyanakkor hozzájárult az egyes *kutatók tudományos ambícióinak* kiteljesítéséhez is, hiszen az egyes kutatások lehetőséget biztosítottak arra, hogy a mérsékelt költségvetésű kutatási alapok megalapozó, elméleti jellegű munkáit gazdag empirikus vizsgálatok támogassák.

## *A stratégiai szemlélet megjelenése a területfejlesztési tervekben*

Ez a fejezet a tervezési rendszer megújításának az EU csatlakozásból és a *Maastricht-i szerződésből* fakadó követelményekből, a *stratégiai tervezés* módszerének hazai megalapozásából indul ki. Ez a szemlélet először a kilencvenes évek első harmadában az *I. Phare Területfejlesztési Program* keretében, EU szakértők közreműködésével kistérségi (10 kiválasztott térségfejlesztési szövetség) és megyei koncepciók (Szabolcs-Szatmár-Bereg) készítésénél érvényesült<sup>4</sup>.

A kísérleti program célterületei a kistérségek és a megyék voltak. Ugyanakkor éppen Maastricht hatásaként várható volt a megyéknél nagyobb területi egységek, a fejlesztési-statisztikai régiók előtérbe kerülése. Az 1994–1999-es EU tervidőszakban jelentősen növekedett a Strukturális Alapokból biztosított források nagysága (2. táblázat), melynek célterülete, elosztási bázisa a *NUTS 2* szint. A források felhasználásának alapja az érintett régiókban elkészített *területfejlesztési stratégia* volt. Ez arra ösztönözte a kormányzatot, hogy meghatározott mintarégiókra kezdje meg területfejlesztési koncepciók készítését. A KTM megbízásából 1993-ban az RKK *Alföldi Tudományos Intézete* (ATI); egy négy megye és magánszemélyek által létrehozott *fejlesztési alapítvány kezdeményezésére* 1992 és 1996 között Dél-Dunántúlra az RKK *Dunántúli Tudományos Intézete* (DTI) készített fejlesztési koncepciót (*Hrubi* 1997b).

Az 1995. év elején a KTM felkérte a NYUTI-t egy, az uniós szemléletben készülő minta regionális területfejlesztési koncepció vázlatának kidolgozására. Ehhez háttérként egy ábrát adott át a megbízottnak, amely az EU területfejlesztési tervezésének sémáját tartalmazta. Ennek lényege az volt, hogy a tervezést egy folyamatnak tekintette, amely egy adott térség társadalmi-gazdasági-környezeti helyzetének feltárásával indult, és ugyanezen tényezőkben bekövetkezett változások monitoringjával zárult. Tehát a visszajelzés egyúttal indítja az új tervezési ciklust.

Ennek hátterében az EU költségvetési és ezen belül az EU területfejlesztési politikájának megvalósítását segítő *Strukturális Alapok tervezési ciklusai* állnak. Ennek időtávja ciklusról ciklusra változik, de jellemzően egy nemzeti szintű választási ciklusnál (általában 4 év) hosszabb, de két ciklusnál rövidebb időszakot fog át<sup>5</sup>. Ennek célja az, hogy a hosszú távra, konszenzus alapján megfogalmazott célok megvalósítását ne befolyásolják a választásonként előfordulható politikai kurzusváltások.

A két értékelés közötti időszakban először az adott térség *jövőképét és hosszú távú* (10–15 év) *célkitűzéseit* megfogalmazó koncepció, stratégia készül el. Ennek bázisán a folyamat kettéválik, és a tervezés folytatódik egyfelől a stratégia meghatározott tervidőszakra szóló *programozásával* (területfejlesztési program készítése), másfelől a megvalósulás keretfeltételeit biztosító *szabályozás* kialakításával (területrendezési terv készítése). A NYUTI a területfejlesztési koncepció metodikájának kidolgozására, majd a koncepció elkészítésére kapott megbízást.

2. TÁBLÁZAT  
*A Strukturális Alapok célja és forrásai 1989–2006 (milliárd euró)*

| Cél  | 1989–1993   | 1994–1999    | 2000–2006    |
|--|-------------|--------------|--------------|
| 1. célterület: Az elmaradott régiók fejlődésének elősegítése                                     | 37,0        | 94,0         | 135,9        |
| 2. célterület: Az ipar hanyatlásával súlyosan érintett régiók átalakítása                        | 6,4         | 15,3         | 22,5         |
| 3. célterület: A tartós munkanélküliség leküzdése, a fiatalok munkába állásának segítése         | 7,2         | 15,2         | 24,1         |
| 4. célterület: A foglalkoztatottak alkalmazkodásának megkönnyítése az új termelési rendszerekhez |             |              | -            |
| 5a. célterület: a mezőgazdaság szerkezeti átalakításának segítése                                | 3,3         | 6,1          | -            |
| 5b. célterület: a mezőgazdasági területek fejlődésének elősegítése                               | 2,7         | 6,9          | -            |
| 6. célterület: a rendkívül alacsony népsűrűségű régiók segítése                                  | -           | 0,7          | -            |
| <i>Strukturális Alapok összesen</i>  | <i>56,6</i> | <i>138,2</i> | <i>182,5</i> |
| Kohéziós Alap (1994-től)   | -           | 15,1         | 18,2         |
| PESCA (1994–1999)/Speciális halászati támogatás (2000-től)                                       | -           | 0,3          | 1,1          |
| Innovatív intézkedések támogatása  | -           | 0,4          | 1,0          |
| LEADER program (1991-től)  | 0,4         | 1,4          | 2,0          |
| INTERREG program (1990-től)  | 0,9         | 2,9          | 4,9          |
| EMPLOYMENT+ADAPT (1990-1999)/EQUAL program (2000-től)  | 0,5         | 2,8          | 2,8          |
| URBAN program (1994-től)   | -           | 0,8          | 0,7          |
| Más Közösségi Kezdeményezések együtt   | 4,6         | 5,2          | -            |
| <i>Közösségi kezdeményezések összesen</i>  | <i>6,4</i>  | <i>13,1</i>  | <i>10,4</i>  |
| <i>Összes strukturális beavatkozást segítő támogatás</i>   | <i>63,0</i> | <i>167,1</i> | <i>213,2</i> |

1989–1993: Strukturális Alapok 1998. évi áron, Közösségi kezdeményezések 1993. évi áron;

1994–1999: 1994. évi áron;

2000–2006: 1999. évi áron.

*Megjegyzések:* A 2000–2006-os időszakban a célterületek száma a korábbi ötről háromra csökkent:

1. célterület: Az elmaradott régiók fejlesztésének elősegítése

2. célterület: A hanyatló ipari, rurális, halászati és problémás városi térségek támogatása

3. célterület: A korszerű oktatási, képzési és foglalkoztatási rendszerek adaptálása, aktív foglalkoztatáspolitikai A PESCA halászati támogatás 1994–1999 között működő közösségi kezdeményezés volt, azok a régiók kaphatják, amelyek nem tartoznak az 1. célterületbe.

*Forrás:* Forman (2000) 145–146. o. és Horváth (1998) 347. o. alapján saját szerkesztés.

A kijelölt terület is speciális volt, hiszen *Északnyugat-Dunántúl* néven Győr-Moson-Sopron, Vas, *Veszprém* és *Zala* megyéket foglalta magában. Ennek a területi összetételnek volt egy olyan motivációja, hogy az 1995–1999 közötti időszak magyarországi PHARE CBC megyéi közé bevonva Veszprém megyét, esetleg ez a megye is, mint egy NUTS 2 szintű régió része, kedvezményezettjévé válhat ennek a *Közösségi Kezdeményezésnek*.

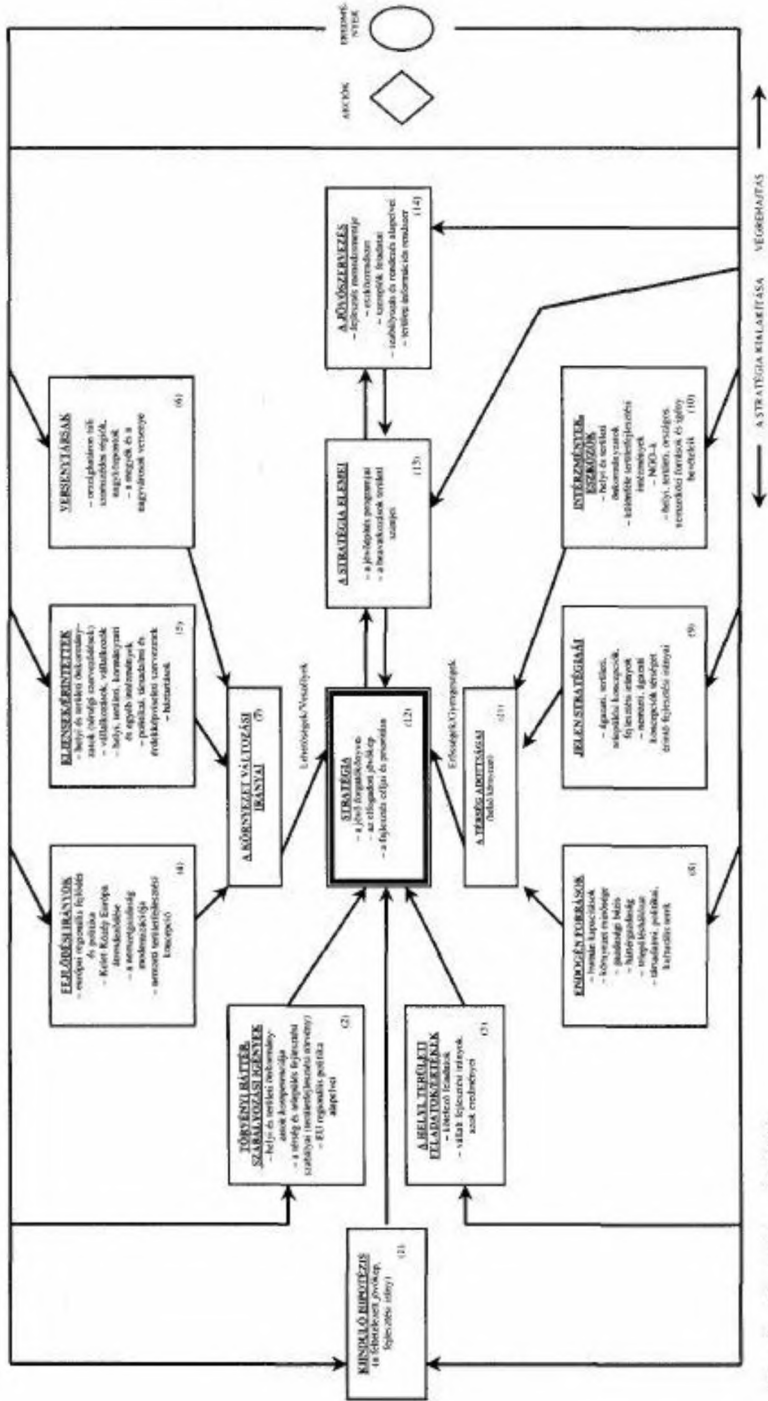
Az 1995 februárjában Győrben a Megyeházán bemutatott és az érintett minisztérium és megyék szakembereivel megvitattott koncepció-vázlat integrálta az EU-s tervezési folyamatába, az RKK által addig készített két regionális fejlesztési

koncepció, a PHARE Területfejlesztési Mintaprogram keretében, EU-s szakértők segítségével készült Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területfejlesztési koncepció, valamint a több évtizedes múltra visszatekintő vállalati stratégiai tervezés elemeit.

Ez a vázlat azonban számos új elemet is tartalmazott (1. ábra):

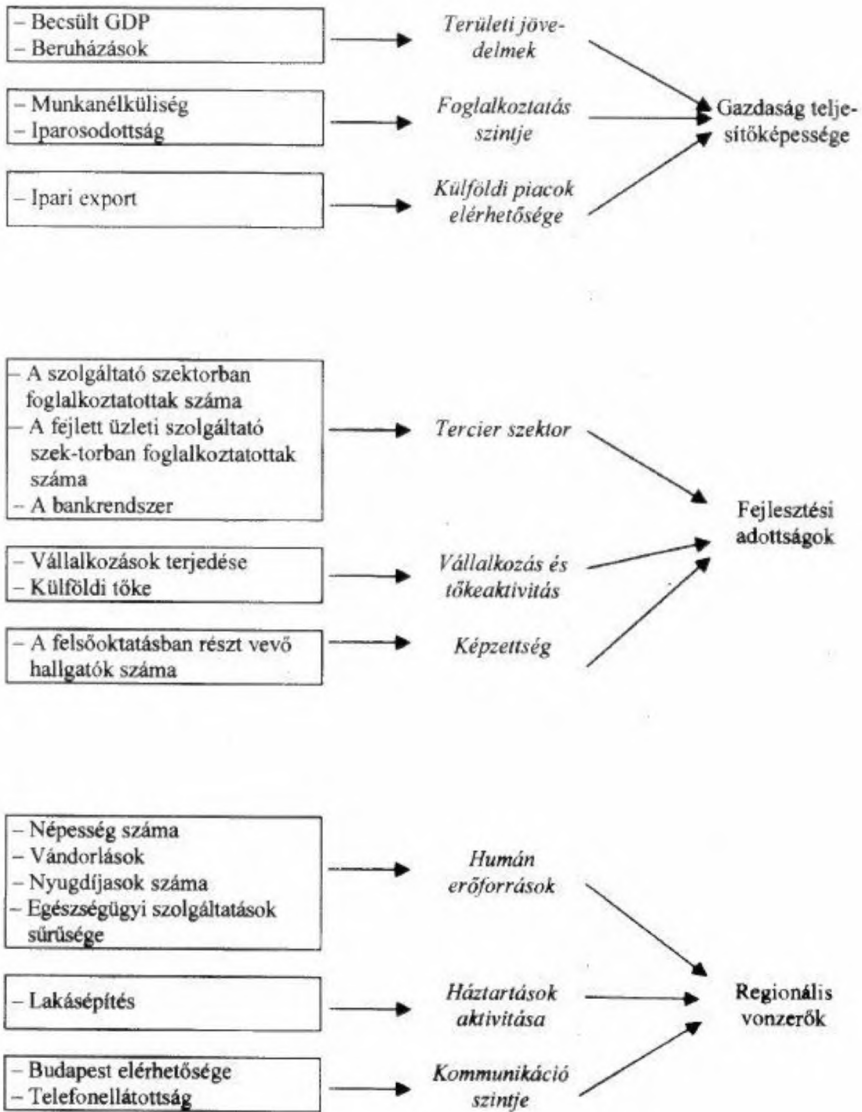
- Pontosan definiálta a helyzetfeltáró szakasz vizsgálati területeit, gondosan *szétválasztva a külső és a belső környezet értékelését.*
- A külső környezet elemzésében a *versenyképesség* vizsgálatára helyezte a hangsúlyt. Erre önálló metodikát fejlesztett ki (2. ábra). A külső környezet értékelése több rétegű volt: Először összevetette a megye főbb társadalmi-gazdasági mutatóit az EU átlaggal, majd elhelyezte a megyét az országos folyamatokban.
- A belső adottságok vizsgálatánál a hagyományos ágazati elemeket – humán erőforrások, gazdasági bázis, infrastruktúra és a kilencvenes évek első felétől a környezet – kiegészítették a NYUTI innovációs kutatásainak új elemei, az évtized elején elindult olyan *társadalmi innovációk bemutatása*, mint a civil társadalom kezdeményezései vagy a kistérségi fejlesztési szövetségek.
- Már a koncepció megvalósíthatóságára is gondolva elemzés készült *a területfejlesztési szereplők erőforrás kapacitásairól.*
- A helyzetelemzést összegző SWOT analízist nem követte azonnal a jövőkép és a koncepció kifejtése, hanem a nemzetközi regionális kutatási irodalomban a kilencvenes évek első felétől terjedő ún. *forgatókönyv elemzési technika* alkalmazásával<sup>6</sup> különböző *fejlődési utakat* vázoltak a tervezők.
- Maga a koncepció nem csupán a fejlesztési akciók ágazati gyűjteményeként jelent meg, hanem egy többszintű rendszert alkalmazott (Lados–Rechnitzer 1997a):
  - Az előző munkafázisokra támaszkodva megfogalmazta az adott térség *jövőképét*, majd a jövőkép megvalósítását segítő *prioritásokat és intézkedéseket.*
  - Az intézkedéseket, elsősorban a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei koncepcióban alkalmazott módszert adaptálva és továbbfejlesztve, szinte *programozási szintig előkészítve* fogalmazta meg: a probléma és a szükségletek bemutatásától, az intézkedés leírásán keresztül a megvalósítás javasolt menedzsment-szervezetének, lehetséges forrásainak és a kapcsolódó tervezési munkák meghatározásáig.

1. ÁBRA  
A stratégiai szemléletű területi tervezés folyamata (Process of Spatial Planning in Strategic Approach)



Forrás: Rechnitzer J. 1995.

2. ÁBRA  
*A regionális versenyképesség tényezői*  
*(The Factors of Regional Competitiveness)*



Forrás: Rechnitzer (1995).

- Az egyes intézkedéseket a térség differenciált területi sajátosságaiból fakadóan kistérségi szinten csoportosított beavatkozási területekhez kötötte. A koncepció tudatosan vállalta, hogy az innováció-orientált és az endogén erőforrásokra támaszkodó területfejlesztési politikára építi a térség fejlesztési stratégiáját.
- Tudatosítva azt, hogy egyes akciók csak nemzeti szinten kezelhetők, a koncepció külön foglalkozott az országos kompetenciába tartozó, a térség számára kiemelkedő fontosságú projekt szintű javaslatokkal.
- A koncepció jelezte a megvalósítás lehetséges kereteit, kitért a monitoring szerepére és tartalmára.

A progresszív metodika nem csupán a kezdeményező KTM, de a folyamatba bevont megyék tetszését is elnyerte. Így a KTM mintarégiós koncepció megfogalmazására vonatkozó megbízása mellé csatlakozott Győr-Moson-Sopron, Vas és Veszprém megye önkormányzata is saját megyéik fejlesztési koncepciójának elkészíttetésével<sup>7</sup>. A kibővülő források, a párhuzamosan folyó tervezés tette lehetővé, hogy az egyes koncepciók széles szakértői kör bevonásával és többszintű empirikus felmérésekkel megalapozottan, ugyanakkor egységes metodika szerint készüljenek. Ez biztosította a mintarégió és a megyék koncepcióinak az összhangját, kohézióját is.

### *A megyei koncepciók készítésének sajátosságai*

Tartalmilag a mintarégiós koncepció a legizgalmasabb, amelynek főbb háttér tanulmányait és a stratégia egészét a *Tér és Társadalom* (TÉT) 1997/1. száma mint tematikus kötet tartalmazza és teszi hozzáférhetővé a szakmai közönség és más érdeklődők számára. A koncepció készítésének folyamatát tekintve azonban az egyes megyei koncepciók összevetése mutat számos érdekességet és tanulságot. Ebbe az értékelésbe a fenti összetett tervezési programon túl számba vesszük a *Fejér megye hosszú távú területfejlesztési koncepcióját* is, amely már a korábban indított megyei koncepciók készítésének tapasztalatait is figyelembe vette (3. táblázat).

A mintarégió megyéiben egységesen 1995 májusában kezdődött meg a munka. A befejezés azonban rendkívül eltérő volt. Győr-Moson-Sopron megyében 1996 júniusában még a megbízó megyei önkormányzat fogadta el a koncepciót, amelyet a következő hónapban „apportált” a frissen megalakult megyei területfejlesztési tanácsba. Így az MTT 1996. évi első pályázati kiírásánál már a koncepciót tekintették a pályázati elbírálás iránytűjének<sup>8</sup>.

Veszprém megyében 3, Vas megyében 4 éves átfutással nyert elfogadást a koncepció. Veszprém megyében az elhúzódás oka a menet közben megalakult MTT, majd a kötelező egyeztetési eljárásról szóló miniszteri rendelet volt<sup>9</sup>. Bár a megyei önkormányzat volt a megrendelő, az időközben hatályba lépett területfejlesztési törvény a területfejlesztési koncepciók készítésének feladatát az MTT-k hatáskörébe utalta. Így az a furcsa helyzet fordult elő, hogy a koncepció készítését a megyei önkormányzat finanszírozta, de az elfogadásról a végső szót az MTT mondta ki.

3. TÁBLÁZAT  
 Megyei területfejlesztési koncepciók készítésének összehasonlítása  
 (Comparison of County Development Strategies)

|  | Győr-Moson-Sopron   | Veszprém  | Fejér   |
|--|---|---|---|
| <i>A munka kezdete:</i>                        | 1995. május   | 1995. május   | 1997. március   |
| <i>A munka befejezése:</i>                     | 1996. június  | 1998. február   | 1997. november  |
| <i>Átfutási idő:</i>                           | 14 hónap  | 33 hónap  | 9 hónap   |
| <i>Megbízó</i>                                 | Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat<br>(Társfinanszírozó: Győr és Sopron megyei<br>jogú városok)  | Veszprém Megyei Önkormányzat<br>(Elfogadó szervezet: Veszprém Megyei<br>Területfejlesztési Tanács)  | Fejér Megyei Területfejlesztési Tanács  |
| <i>A koncepció háttere,<br/>alapjai</i>        | Közel 30 ágazati is kistérség fejlesztési<br>konceptió  | -   | Kistérség fejlesztési koncepciók  |
| <i>A tervezésben résztvevő<br/>szervezetek</i> | NYUTI (vezető tervező)<br>Erdészeti Tudományos Intézet - Sopron<br>Pannon Agrártud-i Egyetem Mg.tud-i Kar<br>- Mosonmagyaróvár<br>Veszprém Megyei Önkormányzati<br>Közigazgatási és Informatikai Szolgáltató<br>Iroda - Veszprém<br>Pylon Kft. - Budapest<br>egyéni szakértők | NYUTI (vezető tervező)<br>Ugyanaz, mint Győr-Moson-Sopron<br>megyénel.  | NYUTI (vezető tervező)<br>Regionális Vállalkozásfejlesztési<br>Alapítvány - Székesfehérvár<br>MTESZ Fejér Megyei Szervezete -<br>Székesfehérvár<br>egyéni szakértők           |
| <i>Összes részanyagot<br/>készítő szakértő</i> | 34 fő<br>(Ebből: 14 NYUTI és más RKK)   | 17 fő<br>(Ebből: 11 NYUTI és más RKK)   | 19 fő<br>(Ebből: 5 fő NYUTI)  |
| <i>Alkalmazott módszerek</i>                   | Önkormányzati, vállalkozói és<br>prominencia kérdőív<br>Szakértői tanulmányok (főleg kutatók)   | Önkormányzati, vállalkozói és prominencia<br>kérdőív<br>Szakértői tanulmányok (főleg kutatók)   | Szakértői tanulmányok (főleg ágazati<br>szakemberek)<br>ágazati és kistérségi workshopok  |
| <i>Egyeztetési eljárás</i>                     | Megyei Önkormányzat Területfejlesztési<br>Bizottság rendszeres tájékoztatása<br>Kész munkarészek vitája a Megyei<br>Önkormányzat bizottságaiban<br>KSH kistérségenként szervezett workshopok  | Megyei Önkormányzat Területfejlesztési<br>Bizottság rendszeres tájékoztatása<br>KSH kistérségenként szervezett workshopok<br>kötelező egyeztetési eljárás keretében írásos<br>vélemények kérése | Nyitó konferencia a Megyeházán<br>Programviták (ágazati és kistérségi)<br>kötelező egyeztetési eljárás keretében<br>írásos vélemények kérése<br>Záró konferencia a Megyeházán |
| <i>A koncepció terjedelme</i>                  | 5 kötet, 1050 oldal<br>(+ kb. 2000 oldal háttéranyag)   | 7 kötet, 1100 oldal<br>(+ kb. 1000 oldal háttéranyag)   | 4 kötet, 550 oldal<br>(kb. 300 oldal háttéranyag)   |

Forrás: Lados M. (1997b)

1996 őszén az MTT plusz feladatokat határozott meg – kistérségi és ágazati egyeztetések – a tervezők számára. 1996 decemberében elfogadást nyert a koncepciók kötelező egyeztetési eljárásának szabályozása, így a folyamatban lévő koncepciót a megbízók ennek a rendszernek is megfeleltették. Így 1997 őszére alakult ki a koncepció azon változata, amelyet 1998. januárban a megyei önkormányzat, majd februárban az MTT is elfogadott.

Vas megyében a csúszást más tényező okozta. Ott a megyei önkormányzat elnöke (aki a törvény szerint egyben az MTT elnökévé is vált) javaslatára átmenetileg leállították a tervezési munkát. Álláspontja szerint a megyei koncepciónak alulról kell építenie, s ez véleménye szerint csak akkor megvalósítható, ha először elkészül a megye valamennyi kistérség fejlesztési társulásának fejlesztési koncepciója.

Az álláspont azért nehezen elfogadható, mert a megyei koncepció nem egyszerűen a kistérségi koncepciók összefésülése. Vannak országosan, regionálisan, megyei, kistérségi és helyi szinten megoldható feladatok. Ezért a megyei szinten vannak sajátosan megjelenő fejlesztési igények is. Másoldalról a megyei programot a megye települési önkormányzatainak teljes körű megkérdezése alapozta meg, tehát szándékaik, elvárásaik beépültek a formálódó koncepcióba. Harmadrészt a koncepció időszakonkénti monitoringja biztosítja, hogy az időközben elkészült ágazati és területi tervek beépüljenek a koncepcióba.

Fejér megyében, a már meglévő tapasztalatok bázisán és a jó előkészítettség miatt a koncepció készítés-elfogadás átfutási ideje mindössze háromnegyed év volt. Fejér megye esetében a megbízó már az indulásnál is az MTT volt.

Nem mindegy, hogy milyen alapokkal indul egy átfogó koncepció készítése. Győr-Moson-Sopron megye esetében gazdag háttéranyag állt a tervezők rendelkezésére. A megyei önkormányzat önként vállalt feladatként megtartotta a volt megyei tanácsi tervosztály egy kis szeletét, és tudatosan ágazati és kistérségi koncepciók készítettésével készült a jövő területfejlesztési feladatainak megalapozására.

Az ellenkező példát Veszprém megye szolgáltatta, ahol az önkormányzati rendszerre való áttérés kezdetétől napjainkig a megyei önkormányzat a megyerendszer fenntartásának élharcos szerepét vállalta, szervezve a *Magyarországi Önkormányzatok Szövetségének* (MÖSZ) munkáját és a MÖSZ folyóiratának, a *Comitatusnak* a megjelenését. Ugyanakkor a megye megbízásából nem készült egyetlen ágazati vagy kistérségi koncepció sem 1990 és 1996 között. Fejér megyében a székesfehérvári *Regionális Vállalkozásfejlesztési Alapítvány* (RVA) által készített kistérség fejlesztési koncepciók jelentettek biztos alapot a koncepció készítéséhez.

A mintarégiós programmal együtt készülő megyei koncepciók esetében a NYUTI egy *széles szakértői stábbal* dolgozott, amelyben a NYUTI és a partnerszervezetek között közvetlen és rendszeres volt a kapcsolat. Fejér megyében csupán két szervezettel állt a vezető tervező kapcsolatban (RVA, MTESZ Fejér Megyei Szervezete), és ezek a partnerszervezetek biztosították további megyei szakértő szervezetek és személyek bevonását a folyamatba. A korábban kialakult helyi kapcsolatrendszereknek köszönhetően ez egy jól működő hálónak bizonyult a tervezés során, és a koncepció megyei fogadtatását is nagymértékben segítette<sup>10</sup>. A kétféle munkaszervezés

a tervezésben résztvevők összetételére is hatással volt. Míg a mintarégiós koncepció körébe tartozó tervezési munkáknál nagyjából a stáb felét a NYUTI és az RKK kutatói adták, addig a Fejér megyei koncepció esetében ez az arány a résztvevők egynegyedére csökkent.

A stratégiai tervezés a *szereplőkre* épít, azok jövőképét kísérel meg összekovácsolni. Ez egy *folyamatos kapcsolatrendszer*t, *részvételt*, *együttműködést* kíván meg a tervezőktől a területrendszer elemeivel és a szereplőivel. Az elméleti modellel nincsen baj, a tervezésbe a szereplők minél szélesebb körét be kell vonni. A baj ott kezdődik, *hogy kik legyenek a tényleges partnerek*, kik jelentik meg a területrendszer alkotóit, annak egyes alrendszeit, milyen mértékű képviselőket, „beleszólást” kapjanak a terv kidolgozásához, és persze megvalósításába. A lehetséges szereplők az önkormányzatok és intézményeik, az ágazati dekoncentrált szervezetek, a gazdaság, a nonprofit szféra és a lakosság. Kutatási tapasztalataink azt mutatják, *hogy a területi szintek növekedésével a bevonható szereplők száma csökken*, azok egyre áttételesebb intézményrendszerekben jelennek meg. Így a vélemények és akaratok érvényesítési terei a nagyobb területi egységek tervezése során mérséklődnek (Rechnitzer 1998).

Módszertanilag is érzékelhető egy váltás a korai és későbbi koncepciók készítése között. A korábbiak esetében a helyzetfeltáró szakértői tanulmányokat a kutatók készítették, valamint teljes körű önkormányzati, mintavételen alapuló vállalkozási, valamint ún. prominencia kérdőívek<sup>11</sup> tesztelték az adott megye területfejlesztési elképzeléseit. A kérdőívek azonban elsősorban nem a szabadon futó ötleteket gyűjtötték össze, hanem a kutatók által javasolt fejlesztési listákat rangsoroltatták a megkérdezettekkel. Fejér megyében – elsősorban az ágazati – szakértői tanulmányokat megyei ágazati szakemberek készítették. A fejlesztési javaslatokat pedig ágazati és kistérségi workshopok keretében gyűjtötték össze a tervezők, amiket az erős megyén belüli kapcsolatrendszerrel bíró RVA szervezett.

A kezdeti koncepciók munkafolyamatában a *prekoncepció* elkészítése volt az a munkafázis, amely szélesebb körű egyeztetésen ment keresztül. Míg a korábbi munkarészeket csak az adott megye *Területfejlesztési Bizottsága* tárgyalta, addig a Prekoncepciót, amely magában foglalta a megye jövőszervezésének lehetséges forgatókönyveit is, már valamennyi bizottság, az önkormányzat közgyűlése, valamint KSH kistérségenként szervezett workshopok is megvitatták. Ennek a munkafázisnak az volt a szerepe, hogy a felvázolt jövőképek közül válasszon a megye, majd a tervezők a választott forgatókönyv mentén dolgozták ki a koncepciót.

A Győr-Moson-Sopron megyében még tisztán működő modellt Veszprém megyében megzavarta, hogy az első munkaszakaszok időbeli eltolódásával az MTT is belefolyt a tervezési folyamat felügyeletébe. Ennek hatására a kistérségeken kívül, egy-egy workshop keretében a gazdasági kamarák és a megyei MTESZ közreműködésével a különböző ágazati szereplők is megvitatták a Prekoncepcióig elkészült munkarészeket.

Az időközben hatályba lépett *kötelező egyeztetési eljárás* miatt a megszólítottak köre még jobban kitágult. Annak során ugyanis a minisztériumoktól, az ágazati

DEKO-któl, valamint a megye valamennyi települési önkormányzatától, sőt a szomszédos megyék MTT-itől is írásos véleményt kellett kérni. Erre a megszólított szervezeteknek 60 nap állt rendelkezésére. A beérkezett véleményekről összegzést kellett készíteni és megválaszolni, hogy az adott észrevétel beépült-e a koncepcióba. Ha nem, akkor indokolni kellett, hogy miért nem. Ebben a tanulási időszakban az észrevételt beküldők általában magukat keresték a koncepcióban és jelezték, hogy hol, milyen súllyal kellene szerepelniük<sup>12</sup>. Általában az ágazati minisztériumok és DEKO-k többsége megküldte a véleményét, míg az önkormányzatok többségét mérsékelt aktivitás jellemezte.

Érdekes megemlíteni, hogy mekkora írott anyag keletkezett az egyes koncepciók készítésekor. A Győr-Moson-Sopron megyei stratégia egyes munkafázisaiban elkészült kötetek összesen több mint ezer oldalt tartalmaztak, amelyet további mintegy 2000 oldalnyi háttér tanulmány támogatott. Ezt a hatalmas mennyiségű anyagot minden bizonnyal összesen két ember – egyrészt a kötetek szerkesztője, másrészt a megbízó képviselője – olvasta el a megyében. Veszprém megyében hasonló volt a helyzet, igaz ott az elhúzódó tervezési folyamat miatt a koncepciónak a végleges változat előtt három munkaanyaga készült egyenként nagyjából 80–100 oldal terjedelemben, valamint a háttér tanulmányok összes terjedelme is nagyjából a Győr-Moson-Sopron megyei fele volt.

Fejér megyében egyértelmű törekvés volt a tervezési dokumentum teljes terjedelmének rövidítésére a széles körben való megismertetés érdekében. Ezt elsősorban a háttér tanulmányok terjedelmének limitálásával igyekeztek megvalósítani a tervezők, de még így is a koncepció négy kötete összesen meghaladta az 500 oldalt. A később készülő koncepcióknál már belépett a rövid összefoglalók készítésének igénye. Így a döntéshozók általában már csak azt kapták meg közvetlenül, de a megbízónál több példányban meglévő teljes dokumentumot is elkérhették, ha egészében kívánták látni a koncepciót a felmérésektől a stratégia meghatározásáig.

Összegzésként megállapítható, hogy ez az időszak egyértelműen jelzi a NYUTI úttörő szerepét, hiszen az északnyugat-dunántúli minta stratégia készítéséhez kialakított módszertan épült be a területfejlesztési koncepciók készítésének nemzeti szintű szabályozásába<sup>13</sup>. Ugyanakkor a stratégia készítés hátere az egyes térségeket tekintve rendkívüli módon különbözött, és maga a módszertan is egy folyamatos fejlődési pályát írt le. A tapasztalatok összegzése két szinten is megtörtént erre a periódusra. Egyfelől az Északnyugat-Dunántúl területfejlesztési stratégiája a szakmai közönség számára hozzáférhetővé vált a TÉT speciális számaként (1997/1), másfelől a NYUTI országos konferenciát rendezett a területfejlesztési koncepciók – nemzeti, regionális, megyei, kistérségi és település szintű – készítésének tapasztalatairól (Győr, 1997. április 3–4.). A konferencián elhangzottakat az egyes szekciók vezetői összegezték a TÉT 1997/3. számában (Hrubi 1997a; Szörényiné 1997b).

### *Tervezési konzorciumok: szükség vagy kényszer?*

Az EU támogatáspolitikájában kiemelt szerepe van a *partnerségnek*. Ezt igyekszik érvényesíteni mind a beruházási, mind a tervezési-kutatási jellegű tevékenységeknél. Ez utóbbi esetben, különösen a több országot átfogó projektek esetében jellemző, hogy *tervezői-kutatói konzorciumok* valósítják meg a projektet. A dolog lényege az, hogy egy adott szervezet nem képes egy komplex feladat valamennyi részterületének megoldására. Különösen igaz ez a területfejlesztésre, amely horizontális módon számos ágazatra fejt ki hatását. Így többféle szakmai háttérrel rendelkező szakértő bevonása szükséges a projekt megvalósításába.

*Nemzetközi projektek* esetén a témába bevont országok, régiók legjobb ismerői az adott területen tevékenykedő hazai szervezetek. Ezért az EU Közbeszerzési Értesítőben közzétett projektfelhívásokat követően megsokszorozódik a konzorciumépítő, partnerkereső levél, telefon, fax és e-mail forgalom Európában. A konzorciumba való bekerülés alapfeltétele, hogy a pályázó szervezet – valamely tématerületen – Brüsszelben regisztrált szakértői szervezet legyen<sup>14</sup>. Az utóbbi években a *hazai pályázattási gyakorlatban* is elterjedté vált, hogy adott feladat elvégzésére elsősorban konzorciumok pályázatát fogadják be. A kilencvenes évek közepétől a NYUTI számos nemzetközi és hazai megkeresést kapott tervezői konzorciumokban való közreműködésre.

A konzorcium többnyire jó megoldás a sokféle szakértelmet, illetve területi ismeretet igénylő feladatoknál. Számos esetben azonban inkább kényszernek érzik a résztvevők ennek a formának az alkalmazását. Az alábbiakban a konzorciumban történő tervezés három megközelítését tárgyaljuk a NYUTI példáján:

- hazai feladatok hazai partnerekkel;
- külföldi szakértők által vezetett hazai projektek;
- transznacionális projektek nemzetközi stábbal.

### *Hazai konzorciumok – hazai projektek*

A területfejlesztési törvény hatályba lépését követően sorra alakultak a megyék önkéntes szerveződésével a regionális fejlesztési tanácsok<sup>15</sup>. Ez 1998-ig az ország teljes lefedettségével megvalósult. Néhány megye (pl. Zala, Pest) és Budapest a törvény specialitásai miatt több régiónak is tagjává vált. Mivel a törvény a regionális tanácsok egyik fő feladatáknak a régió fejlesztési dokumentumainak elkészítését jelölte meg, több régió is megkezdte hosszú távú fejlesztési stratégiájának kidolgozását. A NYUTI fő vizsgálati területét érintően a *Nyugat-Dunántúl* PHARE CBC, míg a *Balaton* és a *Közép-Dunántúl* a központi TFC forrásaira támaszkodva hirdette meg tervezési pályázati felhívását.

A Nyugat-Dunántúlon a megrendelő az *FVM Phare Programirányító Iroda* volt. A projekt megvalósítóját *meghívásos pályázat* keretében választották ki. A megbízást

a *Pylon Kft.* vezette konzorcium nyerte el, amely döntően budapesti székhelyű szervezeteket tömörített. A munkába helyi szakértőket is bevontak. A tervezés közvetlen felügyeletét, a tervezőkkel történő kapcsolattartást, a régiót alkotó megyék által delegált területfejlesztési szakemberek látták el. Ez lényegében a PHARE projektek esetében megkövetelt „*Steering Committee*” (Irányító Bizottság) vagy „*Steering Group*” (Irányító Csoport) létrehozását és működtetését jelentette.

A hazai finanszírozású projektek esetében *nyílt pályázati felhívást* tett közzé az érintett RFT. Egyfajta *társfinanszírozási elv* érvényesítése érdekében azonban a pályázónak a teljes tervezési költség egy meghatározott hányadát saját forrásból kellett vállalnia. A 30–40 MFt értékűre becsült munkák saját forrás igénye egy NYUTI jellegű, költségvetési pénzekre támaszkodó szervezet számára szinte elérhetetlenné tette pályázat közvetlen benyújtását. Mindkét jelzett régió esetében a NYUTI által elkészített tematikával pályázott és nyert a *Balatoni (BRFT)*, illetve a *Közép-dunántúli Regionális Fejlesztési Rt. (KDRFT)*. A tervezési munka közvetlen felügyeletét az *Országos Területfejlesztési Központ (OTK)* régió igazgatója látta el.

A nyertes szervezetek a munkát – az OTK ösztönzésére – a koncepció vázlat egyes munkarészeire kiírt meghívásos pályázatok alapján létrejött konzorciummal kívánták megvalósítani. Ez a modell tisztán a Balaton koncepció esetében érvényesült. A NYUTI a helyzetfeltáró munkarészek és a koncepció elkészítésére kapott megbízást. A munka minőségbiztosítását, az egyes munkarészek szerkesztését tekintve a NYUTI vezető tervezői feladatokat is ellátott. A többi munkarészt (pl. a koncepció megvalósításának szervezeti rendszere, finanszírozása, marketing koncepciója) más, a pályázatok alapján kiválasztott szervezetek végezték el.

Ugyanakkor a korábbi tervezési projektekhez képest alapjaiban eltért a NYUTI pozíciója. Mind befelé, mind kifelé a BRFT jelent meg a projekt vezetőjeként:

- ellátta a projekt, illetve az egyes munkacsapatok közötti koordinációt;
- létrehozta és működtette a neves, nemzetközi és EU tapasztalatokkal rendelkező szakembereket magában foglaló Tanácsadó Testületet;
- szervezte és vezette a térségi szereplők tervezési folyamatba történő bevonását segítő workshopokat;
- sajtótájékoztatókat szervezett, és tartotta a médiákkal a kapcsolatot;
- biztosította az OTK felé szükséges információk átadását, illetve a *Magyar Államkincstárral* (Kincstár) kapcsolatos feladatok (finanszírozási szerződés) ellátását.

A KDRFT a Közép-dunántúli koncepció megvalósításában sokkal inkább a közepes nagyságú PHARE CBC projekteknel alkalmazott „*Framework Contractor*” (Keretszerződő Szervezet) szerepet látott el. Nem törekedett a projekt szakmai vezetésére, hanem kiválasztotta a tervet elkészítő csapatot és elvégezte a projekt adminisztrációjával kapcsolatos szerződési (Kincstár) és jelentési (OTK) teendőket. Klasszikusan a Keretszerződő Szervezet csak a vezető tervezőt választja ki; míg a stábot a

vezető tervező alakítja ki. Ez biztosítja, hogy egymással együttműködésre képes szervezetek végzik el a feladatot. A közvetlen felkérések következtében a tervezői konzorcium nagyjából ugyanazon szereplőkből állt, kiegészülve a Fejér megyei koncepció készítésénél is közreműködő szervezetekkel.

A NYUTI ezúttal is egyes fejezetrészek elkészítésére, és a vezető tervezői feladatok ellátására kapott megbízást. A balatoni munkához képest azonban ez esetben az együttműködés keretein belül, szakmailag a NYUTI volt a projekt felelőse. A balatoni tapasztalatok birtokában kicsit gördülékenyebb volt már a kényszer társulás működése is. Ezt a tervezés folyamatába beépített két kétnapos tervezői workshop is segítette. A tervezési időszakban megalakult KD RFÜ belépése a koncepció készítés folyamatába segítette a kistérségi inputok beérkezését és a koncepció elfogadottságának növelését a régióon belül.

Mindkét projektet tekintve megállapítható, hogy a kényszerkonzorciumok létrehozása nehézkessé teszi a tervezés megvalósítását. Lényeges különbségek érzékelhetők azonban a két projekt lebonyolításában, menedzselésében. A BRFT a projektet görgető, mozgató, sőt tervező, a projekt vezér szereplőjeként jelent meg. Ez abban is megmutatkozott, hogy valamennyi workshopon és *Balaton Fejlesztési Tanács* (BFT) ülésen a koncepció előterjesztője a BRFT volt, a tervezők csupán meghívottként voltak jelen. A Közép-Dunántúlon másfajta szereposztás, pontosabban fogalmazva *feladatmegosztás* alakult ki. A projektgazda KDRFT csupán a projekt működési kereteit biztosította, és részt vett a koncepciót formáló főbb rendezvényeken. A koncepcióval kapcsolatos közszereplések „terhét”, a szakmai munka koordinálását a vezető tervezői feladatokkal megbízott NYUTI viselte, illetve látta el. A média- és térségen belüli kapcsolatok ápolását pedig a tervezési időszakban megalakult KD RFÜ végezte.

A fenti két projektnek volt a társadalmi részvétel, a kötelező egyeztetési eljárás szempontjából szakmailag is meghatározó jelentőségű újítása. Regionális szintű tervezési dokumentumokkal kapcsolatban először történt meg, hogy az írásban a koncepcióhoz beérkezett vélemények és javaslatok tételesen feldolgozásra kerültek. A különböző szervezetek által küldött vélemények általában egy vagy több témakörhöz kapcsolódóan számos észrevételt tettek. A vélemények mindegyikét önálló javaslatként kezeltük a feldolgozás során, majd a koncepció témakörei szerint rendezve egyenként, vagy csoportosítva válaszoltunk a felvetésekre. Témakörönként külön választottuk azokat a javaslatokat, amelyek beépítésre kerültek a dokumentumba. Ezek egy szövegváltozást mutató cellában a véleményt alkotók számára jól követhetők voltak. Az egyes témakörök végén a dokumentum szövegezését nem változtató, illetve a tervezők által nem befogadott vélemények indoklása helyezkedett el. Az így létrejött dokumentumok a koncepciók önálló mellékletét képezték (*Grosz-Lados-Rechnitzer-Tóthné Hermann* 1999).

### *Külföldi konzorciumok – hazai projektek*

Az elsajátítandó „EU-s leckék” sorába tartozott az egyes projektek *kedvezményezettjének és végrehajtójának* a szétválasztása. Adott projekt kedvezményezettje élvezi a megvalósult fejlesztés, elkészült tanulmány, terv hasznát. A részére megítélt támogatást nem kapja meg közvetlenül, az sohasem jelenik meg a számláján. A PHARE CBC Programirányító Irodával megkötött *támogatási szerződés*, valamint a teljesítés igazolások alapján azt közvetlenül a projekt végrehajtója kapja. Az összeg átutalója pedig vagy közvetlenül a Programirányító Iroda vagy egy ún. keretszerződő szervezet („framework contractor”). *Ez a pénzügyi eljárás kizárja, hogy a kedvezményezett a megítélt projekttől eltérő célokra is felhasználhassa a támogatást.*

A projekt végrehajtója (beruházás kivitelezője, tanulmány készítője) általában tender, bizonyos összeghatár felett az *EU-ban is meghirdetett közbeszerzési eljárás* keretében kerül kiválasztásra. Az 50000 euró-t meghaladó *tervezési projektek* esetében ezt a Keretszerződő szervezet bonyolítja. A projekt típusától függően a Brüsszelben regisztrált szakértő szervezetek és szakértők ún. rövid listájáról („short list”) választ *projektvezetőt*, aki rendszerint valamely EU tagországból származik.

A kiválasztott projektvezető készíti el a feladat végrehajtásának módszertanát, amely tartalmazza a feladat megvalósításához szükséges szakértők számát, szakmai területeit és szükséges munkanap ráfordításait. A szükséges szakértőket a projekt vezetője választja ki, de a Keretszerződő szervezet köt azokkal szerződést. A kiválasztott szakértők többsége rendszerint szintén valamely tagországból származik. Magyarországi szakértőket, amennyiben rendelkeznek brüsszeli szakértői regisztrációs számmal, rendszerint helyi koordinátori feladattal bíznak meg. A szakmában eltöltött évek alapján a négy minőségi kategóriába sorolt szakértők díjazásában 1:2,5–3 arány mutatkozik a külföldi szakértők javára. Ez azt jelenti, hogy egy többségében külföldi szakértőkkel megvalósuló tervezési projekt 2,5–3-szor kevesebb időráfordítást bír el a hazai tervezőkkel bonyolított projektekhez képest.

Az uniós támogatással megvalósuló, nem beruházási jellegű projektek egyik sajátossága eddig az volt, hogy a források egy jelentős hányada szakértői tevékenységen keresztül visszaáramlott a tagországokba. Így volt ez az 1995–1999-ös INTERREG II – PHARE CBC keretből megvalósuló projektek esetében is. A *kisvállalkozás fejlesztés* és a *regionális politika* témakörében, melyhez a területi tervezés is tartozik, a birminghami székhelyű *West Midlands Enterprise* (WMEB) nyerte el a PHARE országokban megvalósuló ilyen jellegű projektek lebonyolítását az 1994–1999-es időszakra. A jelzett időszakban a WMEB mintegy 500 projekt kezelését látta el a térség országaiban.

Ausztria taggá válását követően a Magyarország nyugati határszélén elhelyezkedő megyék is felhasználóivá válhattak ennek a Közösségi Kezdeményezési forrásnak. Később a programot kísérletképpen kiterjesztették nem EU-határ területekre is: magyar–román és magyar–szlovák határ-, illetve a magyar–osztrák–szlovák és a magyar–osztrák–szlovén hármashatár térsége (4. táblázat).

A PHARE CBC támogatás felhasználása ún. *keretprogramokon* keresztül történt. A keretprogramok az adott időszakra meghatározták azokat a prioritásokat, tématerületeket, illetve az azok közötti forrásarányokat, amelyekre fel kívánták használni a támogatási keretet. Az oszták–magyar PHARE CBC program öt prioritás mentén szerveződött:

1. prioritás: Területi tervezés és fejlesztés (3%)
2. prioritás: Műszaki infrastruktúra fejlesztése (31%)
3. prioritás: Gazdaságfejlesztés és együttműködés (44%)
4. prioritás: Emberi erőforrás fejlesztés (9%)
5. prioritás: Természet- és környezetvédelem (3%)

#### 4. TÁBLÁZAT

##### *PHARE CBC programok Magyarországon*

| Program             | Részvevő magyar megyék           | Partner régiók   | CBC forrás (M euro) |
|---------------------|----------------------------------|--|---------------------|
| HU/AU 1996          |                                  |  | 7,0                 |
| HU/AU 1997          |                                  |  | 11,0                |
| HU/AU 1997          | Csongrád, Békés, Hajdú-Bihar,    | Burgenland   | 14,0                |
| HU/AU 1998          | Szabolcs-Szatmár-Bereg           |  | (8,0)*              |
| HU/AU 1999          |                                  |  | 10,0                |
| <i>Összesen</i>     |                                  |  | <i>42,0</i>         |
| HU/AU/SL 1995       |                                  | Dél-Burgen-  | 1,5                 |
| HU/AU/SL 1996       | Vas, Zala                        | land, Muravi-<br>dék   | 1,5                 |
| <i>Összesen</i>     |                                  |  | <i>3,0</i>          |
| HU/SK/AU 1995       |                                  | Észak-Burgen-  | 1,5                 |
| HU/SK/AU 1996       | Győr-Moson-Sopron                | land, Kelet-<br>Alsó-Ausztria,<br>Bécs, Délny-<br>ugat-Szlovákia | 1,5                 |
| <i>Összesen</i>     |                                  |  | <i>3,0</i>          |
| HU/SK 1999          | GY-M-S, K-E, Pest, Nógrád, B-A-Z | Dél-szlovákiai<br>régiók   | 2,0                 |
| <i>Összesen</i>     |                                  |  | <i>2,0</i>          |
| HU/RO 1996          |                                  | Timis, Arad,   | 5,0                 |
| HU/RO 1997          | Csongrád, Békés, Hajdú-Bihar,    | Bihar, Satu  | 4,0                 |
| HU/RO 1999          | Szabolcs-Szatmár-Bereg           | Mare   | 5,0                 |
| <i>Összesen</i>     |                                  |  | <i>14,0</i>         |
| <i>Mindösszesen</i> |                                  |  | <i>64,0</i>         |

\* Az Európai Bizottság döntése alapján átcsoportosítva az 1999. évi magyar–román és magyar–szlovák programokhoz.

B-A-Z: Borsod-Abaúj-Zemplén megye, GY-M-S: Győr-Moson-Sopron megye, K-E: Komárom-Esztergom megye

*Forrás:* FVM Területfejlesztési Phare Programirányító Iroda.

A NYUTI több tervezési projekt megvalósításában vett részt, melyek közül az alábbiakban egy határ menti és egy, az egész Nyugat-dunántúli régiót átfogó projekt tapasztalatait összegezzük:

- Magyar–osztrák–szlovák közös területfejlesztési stratégia a hármashatár menti térségben (PHARE CBC ZZ952401-06-01)
- Nyugat-Magyarország területfejlesztési programja (PHARE CBC HU 99701-01-01 L001)

### *Magyar–osztrák–szlovák közös területfejlesztési stratégia a hármashatár menti térségben*

A hármashatár stratégia az 1996. évi magyar–osztrák–szlovák PHARE CBC keret „Határon átnyúló kommunikáció fejlesztése” c. program keretében készült. Első számú célja az volt, hogy elkészítse a hármashatár térségének a következő EU terv-időszakra, a 2000–2006 közötti időszakra szóló fejlesztési stratégiáját, multi-indikatív programját. A magyar oldalon zajló projekt tükör projektjeként, a szlovák oldalon is zajlott a tervezés. Mindkét projekt 1999. év elején kezdődött, és a kezdeti fázistól szorosan együttműködött a két tervezői csoport<sup>16</sup>.

A WMEB az ír *Shannon Development* tanácsadó céget, s azon belül *Kevin O’Connor* szakértőt kérte fel a magyar oldali projekt vezetésére és a NYUTI-t ajánlotta a projekttel kapcsolatos helyi koordináció megvalósítására. A projektvezető felelőssége volt a projekt munkacsoport összeállítása, a konkrét feladatok felosztása a szerződésben rögzített *’Feladat-meghatározás’* (Term of Reference – TOR) alapján. A projektvezető egy 8 tagú nemzetközi csoportot kért fel a projektben való részvételre. A stáb néhány tagja a projekt első szakaszában (helyzetértékelés, SWOT analízis, jövőkép meghatározás) kapott több szerepet, míg mások inkább a későbbi fázisokban (projekt kiválasztás, projekt leírások /Project Fiche/, TOR-ok, logikai kerettervek /Logframe matrix/ készítése) kaptak szerepet. A projektvezető kivételével valamennyi külföldi résztvevő 20 szakértői napot fordíthatott a feladatára.

Az ilyen jellegű projektekben kötelező ún. *helyi koordinátor* alkalmazása is, aki biztosítja a projekt team és a helyi szereplők közötti kapcsolatot. A NYUTI ennél szélesebb feladatkört látott el ebben a projektben. Ez részben a *projekt koordinátori feladatok* ellátását jelentette, továbbá a külföldi szakértők tématerületének megfelelő *hazai szakértői háttér* biztosítását négy NYUTI-s kutató részvételével. Lényegében így minden terület duplán képviseltetett a projektben. A projekt teamen belül nem alakulhattak ki horizontális kapcsolatok, csupán az egyes szakterületek művelői álltak egymással kapcsolatban. Ez biztosította, hogy a külföldi szakértő mögött legyen megfelelő helyismeret<sup>17</sup>. Ez az erőforrások pazarlásának tűnik, amelyet a projekt időzavarba kerülése is alátámaszt<sup>18</sup>.

A szlovák oldali projekt esetében pont fordítottak voltak az arányok. A külföldi projekt team mindössze három főből állt: projektvezető, projekt koordinátor és egy stratégiai tervezési szakértő. Az összes ágazati szakértőt a szlovák fél biztosította. Ebben kicsit közrejátszott a szlovák oldali projekt szűkösebb költségvetése is. Ettől függetlenül, a megközelítés volt alapvetően más. A helyi koordinátor biztosította a külföldi és a helyi szakértő csapat közötti kommunikációt, a munka jelentős hányadát pedig a helyi szakértők végezték.

### *Nyugat-Dunántúl területfejlesztési programja*

Az időzavar még inkább kiütközött a másik tervezési projekt esetében. Az 1997. évi magyar–osztrák PHARE CBC keretből finanszírozott „Nyugat-dunántúli régió területfejlesztési program” készítésére a WMEB a szakértői rövid listáról a londoni székhelyű *Local and Regional Development Ltd.* (LRDP) vezető munkatársát, *Haris Martinost* kérte fel a projekt vezetésére. A projektvezető további két LRDP-s munkatársat, valamint két magyarországi szakértőt (MTA RKK NYUTI), részben helyi koordinátorként, részben a programdokumentum aktív formálójaként vont be a projekt megvalósításába.

Az 1999 áprilisában elindított projekt megvalósításának határideje 2000. április 30. volt. A projekt félidejénél a projekt kedvezményezettjét, a *Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Tanácsot* (NYD RFT) képviselő ú. *Koordinációs Bizottság* jelezte, hogy a programdokumentum készítéséhez több személyes kapcsolatot, konzultációt várnak a program készítőitől. Ezt a döntően a külföldi szakértőkre szabott munkanap keret és a program költségvetése nem viselte el, hiszen ez bizonyos időszakokban a külföldi szakértők folyamatos jelenlétét, valamint jelentős tolmácsolási költségek biztosítását igényelte volna.

A program megvalósítása ezért úgy módosult az NYD RFT 1999. október 6-i határozata alapján, hogy a külföldi szakértők a készülő *program minőségéért és EU-konform tartalmáért* felelősek. Ennek érdekében időszakonként konzultálnak a programdokumentum készítőivel, valamint elkészítik a program ú. *Egyeztetési Változatának ex-ante értékelését*. A program készítésének feladatát az addig program koordinációs feladatokat ellátó MTA RKK NYUTI vette át az NYD RFT felkérésére. Ennek finanszírozására a kedvezményezettek pótlólagos forrást biztosítottak.

A térségi szereplők által igényelt konzultációk lényegesen meghosszabbították a projekt átfutási idejét. A program Egyeztetési Változata 2000 júliusára készült el, amelyet a hazai szabályozás által megkövetelt kötelező egyeztetési eljárás követett. A külföldi szakértők feladatuknak megfelelően elkészítették a program ex-ante értékelését, amelynek megállapításait, az azok alapján elvégzett módosításokat a program készítői beépítették a dokumentumba. A térségi szereplők által többszörösen áttekintett és javaslataikat beépítő programot a NYDRFT 2001 márciusi ülésén fogadta el mint a régió 2000–2006 közötti időszakra szóló területfejlesztési kulcsdokumentumát. A program az EU-s gyakorlatnak megfelelően egyben a régió finanszírozási dokumentuma is az adott időszakra.

Az időben megtett beavatkozással egy, a régiós szereplők által is magukénak érzett program készült. Ugyanakkor jelzi a PHARE CBC ilyen típusú projektjeinek nehézségét az által, hogy a Keretszerződő szervezet elsősorban az EU tagország szakértőire fordítja vissza az EU-s támogatást.

## Tapasztalatok – Eredmények

A kötelező keretszerződő szervezet beléptetése egyszerűsíti a projektet megvalósítók helyzetét, hiszen a szerződéssel kapcsolatos adminisztratív feladatok (szerződések kezelése és követése, kifizetések és elszámolások) komoly terhet, a megbízókkal (PHARE CBC Programirányító Iroda) és a forrást biztosítókkal (Brüsszel) való közvetlen kapcsolattartás terhet leveszi azok válláról. Ugyanakkor jelentősen csökkenti a feladat végrehajtására rendelkezésre álló forrásokat is, mivel a munkadíjak 25–30%-át tartja magánál a fenti feladatok ellátására<sup>19</sup>. Ez a hármashatár projekt 300 000 euró-s büdzséjében kb. 55 000 euró-t, míg a Nyugat-dunántúli program 100 000 eurójából kb. 20 000 euró-t tett ki.

A nagyszámú külföldi szakértő alkalmazása jelentősen csökkenti a projekt megvalósíthatóságát, mert a 4 kategóriába sorolt viszonylag magas 450 és 787 euro között mozgó napi munkadíjak, valamint az utaztatás költségei (repülőjegy, szállás, napidíj) összességében kevés munkanapot biztosít ezen szakértők számára. Így könnyen előfordulhat, hogy a munkák befejezetlenek maradnak, vagy arra számítanak, hogy a magyar partnerek elvégzik az elmaradt feladatokat, hiszen érdekük a projekt sikeres befejezése<sup>20</sup>.

A helyi koordinátor alkalmazása is kötelező ezekben a munkákban. A döcögős projektmenet ellenére mindkét esetben szakmai újdonságokat is tartalmazott mindkét projekt, pl.:

- projektgenerálás;
- a hazai és az EU-s tervezési követelmények, irányelvek összehangolása.

a) A hármashatár projektben fontos elem volt a helyzetelemzésnek és a jövőképek a helyi szereplőkkel történő közös formálása és határon átnyúló hatású projektek generalása. Másiképpen fogalmazva, a projekt megvalósítása során az alulról induló tervezés ('bottom-up') elvét kellett alkalmazni. A projekt indító szakaszában 4–4 ún. helyi, illetve ágazati workshop került megrendezésre a fenti célok érdekében. Egy egyszerűsített projekt-ötletlap segítségével a workshopok helyszínén leírt, vagy később írásban vagy elektronikus úton megküldött projektjavaslatokból egy közel 80 ötletet tartalmazó adatbázis jött létre.

További feladatként jelentkezett, hogy ebből a projekt listából kiválasztásra kerüljön 10–12 olyan, az új PHARE CBC szabályoknak megfelelő, legalább 2 millió euró összegű projekt, amelyek a 2000–2006 közötti INTERREG III – PHARE CBC programidőszak nagy projektjei lehetnek magyar–osztrák vagy magyar–szlovák viszonylatban. Két lépcsőben, egy külföldi szakértő segítségével 14 olyan projektjavaslatot sikerült azonosítani, amelyek

- egyfelől egyaránt összhangban voltak a hármashatár térségre megfogalmazott jövőképpel, a Nyugat-Dunántúl akkor formálódó, ugyanezen időszakot átfogó területfejlesztési programjának, illetve a Győr-Moson-Sopron megye területfejlesztési koncepciójának célkitűzéseivel;

- másfelől megfeleltek a PHARE CBC követelményeknek (határon átnyúló hatás, projekt méret), illetve megfelelő előkészítettséggel rendelkeztek ahhoz, hogy a projekt az időszakon belül megvalósítható legyen, pl. különböző, a projekt megvalósításához szükséges tervezési dokumentumok – megvalósíthatósági tanulmány, üzleti terv, szabályozási terv, kiviteli terv, engedélyezési terv stb. – már elkészültek, folyamatban voltak, elkülönült menedzsment szervezet foglalkozott a projekttel, érzékelhető volt a projekt hosszú távú pénzügyi fenntarthatósága.

Ez a projektgenerálási és kiválasztási rendszer megelőzte a hazai gyakorlatot, hiszen ennek a módszernek az alkalmazása csak napjainkban kap majd kulcsszerepet a *Nemzeti Fejlesztési Terv* (NFT), illetve az azt alkotó Ágazati Operatív Programok és a Regionális Operatív Program kidolgozása során.

A fentiekén túl a hármashatár stratégia készítésének egy hosszabb távon fontossá váló plusz hozadéka is volt a NYUTI számára. A közös munka egy *kapcsolatrendszer* kialakulását eredményezte *szlovák partner szervezetekkel*, amelyek jótékony hatással lehetnek mind a magyar–szlovák határ-, mind a hármashatár térségében kialakuló közös területfejlesztési kutatásokra, fejlesztési dokumentumok készítésére, a határ menti területfejlesztési együttműködési kezdeményezésekre.

b) A Nyugat-dunántúli területfejlesztési program szakmai újdonságai több összetevőből is táplálkoznak. A legfontosabb ezek közül a program szerkezetének olyan megformálása, amely összhangban van a területfejlesztési programok készítésének mind a hazai szabályozásával<sup>21</sup>, mind az EU Strukturális Alapok tervezésére vonatkozó irányelveivel<sup>22</sup>. Ez utóbbi azért vált hangsúlyossá ebben a programban, mert az deklarálta a régió 2000–2006 közötti időszakra szóló fejlesztési dokumentumaként készült. Ebben az esetben figyelemmel kellett lenni arra, hogy a Strukturális Alapokra vonatkozó szabályok érvényesüljenek a programban.

A problémát az okozta, hogy a hazai szabályozás – annak ellenére, hogy 1998-ban készült rendeletről van szó – nem vette át az EU-ban alkalmazott programozási terminológiát. Így a hivatkozott miniszteri rendelet stratégiai és operatív programokat kér számon a hazai dokumentumokon, míg az EU irányelvek stratégiai és operatív célokról, prioritásokról és intézkedésekről szólnak.

A helyzetet bonyolította az addigi hazai gyakorlat is. Az etalonként emlegetett, 1999. július 30-án elfogadott Dél-dunántúli komplex területfejlesztési program igyekszik megfelelni a rendeletben előírtaknak. Szétválasztja a stratégiai programot és az operatív programot. Előbbire azonban csupán általános leírást ad, s nem követi végig a rendeletben meghatározott részfeladatokat. Az operatív program sokkal részletesebb. Azonban ez is csak nagyjából egyezik meg a rendelet egyes pontjaiban megfogalmazottakkal. Az egyes operatív programok kibontása inkább a PHARE programok rendszerét követi. Az alkalmazásban azonban nem következetes, mert az egyes operatív programok nem egységes szerkezetűek, vagy ugyanazon elemeket más és más sorrendben tárgyalja két egymást követő programnál.

Még érdekesebb a helyzet a PHARE 2000 programba került régiók fejlesztési programjaival, hiszen azok egyáltalán nem követik a hivatkozott miniszteri rendeletet (EU forrás – EU-s programozási irányelvek érvényesülése!). A Dél-Alföld PHARE 2000 programjának 2000. januári változata stratégiai célt (Strategic Aim), stratégiai célkitűzéseket (Strategic Objectives), prioritásokat (Priorities) és intézkedéseket (Measures) definiál. Lényegében az intézkedéseket bontja ki olyan szinten, amit a miniszteri rendelet is elvár, de attól eltérő, inkább az EU programozási irányelveit alkalmazva (Dél-Dunántúl is hasonló szerkezetben dolgozott).

A hazai és az EU-s szabályozás eltéréseiből fakadó problémákat mind a régiós, mind a nemzeti szereplők számára elfogadható módon sikerült megoldani a Nyugat-Dunántúl esetében. A regionális PHARE 2000 programokat felváltó ERFP-k 2000 májusában kiadott tervezési irányelvei teljes egészében megegyeztek a Nyugat-dunántúli régió területfejlesztési program készítése során kialakított szerkezettel!

A helyzetértékelő szakaszban két újítást is bevezetett a NYUTI. A külső környezet hatásainak értékelésénél regionális szintű területfejlesztési dokumentumban először jelent meg az Európai Területfejlesztési Perspektíva (European Spatial Development Perspective – ESDP) és a Nyugat-dunántúli régiót is magában foglaló európai nagytérségre, a CADSES térségre készült területfejlesztési stratégia, a Vision Planet dokumentumnak a térség fejlesztése számára fontos elemeinek kiemelése. Ezzel még hangsúlyosabbá kívántuk tenni, hogy a régió területfejlesztési programja nem csupán az előcsatlakozási, hanem a csatlakozást követő időszakra is hordoz üzeneteket.

A programdokumentum helyzetértékelő szakaszában szereplő másik újítás az uniós területfejlesztési dokumentumokban alkalmazandó, az előző időszak döntéseire vonatkozó értékelés elkészítése volt. A régió szintjén az 1998–2000 között rendelkezésre álló források csak a régió jövőjét megalapozó tervezési dokumentumok elkészítésére, illetve kisebb léptékű szervezeti fejlesztésre voltak elegendőek. Ennek tükrében az elemzés inkább a régiót alkotó megyék számára 1996–2000 között rendelkezésre álló területfejlesztési források felhasználását vette célba. Fő konklúzióként megállapítható, hogy az évtized közepén készült megyei koncepciók intézkedései csak kismértékben tükröződtek vissza a támogatások felhasználásában. Azok döntően infrastrukturális és gazdaság-fejlesztési célokat szolgáltak. Ennek oka a felosztható források központi szabályozása, amely nem törekedett a megyei koncepciók célrendszerének számbavételére a felhasználási célok kijelölésénél. A sok megyei koncepcióban kulcselemnek tekintett humán erőforrás-fejlesztést csupán a decentralizált TFC 2001. évi szabályozása tette lehetővé<sup>23</sup>.

Végül a Nyugat-Dunántúl területfejlesztési program az első olyan régiós dokumentum, amely alkalmazta az ex-ante értékelést a programdokumentum végső megfogalmazásakor. A külföldi szakértő elkészítette program egyeztetési változatának az EU irányelvei szerinti<sup>24</sup> ex-ante értékelését, amelyet önálló fejezetként beépítettünk a programdokumentumba. Az értékelésben kifogásolt vagy hiányolt elemeket javí-

tottuk, illetve pótoltuk. A megvalósított változtatásokat az ex-ante értékelés megfelelő bekezdéseinél zárójelben jeleztük. Mellékletben rögzítettük az elkészített értékelés metodikáját is.

### *Külföldi konzorciumok – Transznacionális projektek*

Az ESDP formálása során az *Európai Bizottság* az Uniót és közvetlen szomszédságát földrajzi-geopolitikai alapon nagytérségekre osztotta fel. Az 1994–1999 közötti programidőszakában a Bizottság kiemelt figyelmet fordított az európai nagytérségek hosszú távú fejlődési lehetőségeinek felvázolására. Így az időszak alatt, döntően a transznacionális együttműködéseket támogató INTERREG IIC Közösségi Kezdeményezés segítségével sorra készültek a nagyrégiós jövőképek. Ezek sorában az évtized első felében a *Balti térségre* készített *VASAB 2010* dokumentum volt az első. A közös jövőképben megfogalmazottak elősegítésére Rostockban és Gdanskban titkárságot létesítettek az együttműködésben érdekelt államok. Az ezredfordulóra már a koncepció megújítását is megtették *VASAB 2010+* elnevezéssel. Ebben a dokumentumban már a jövőképet megvalósító lehetséges projektek is megtalálhatók.

A *Duna-völgygel* a szívében a Bizottság két nagytávú koncepció készítését is támogatta. Az INTERREG IIC keretei között egy osztrák és egy német kezdeményezés összevonásával indult 1998 elején a *Vision Planet* projekt német vezetéssel (*Bundesamt für Bauwesen und Raumforschung* – BBR). A Bizottság *XVI. Területfejlesztési Főigazgatósága* közvetlen támogatásával, az osztrák *Österreichische Institut für Raumforschung* (ÖIR) vezetésével pedig *Danube Space Study* címen indult program. A *Vision Planet* projektben az RKK és a VÁTI képviselte Magyarországot, illetve az RKK-n belül a NYUTI vett részt a *Munkacsoport* munkájában, míg a főigazgató a *Szakértő Csoport* tagja volt. A *Danube Space Study*-ban, a VÁTI visszalépését követően a NYUTI képviselte Magyarországot.

Jelen tanulmánynak nem célja a két projekt eredményeinek bemutatása<sup>25</sup>. Figyel-münket a tervezői konzorciumok működésére fordítjuk. A két projekt esetében a tervezői csapat szervezésének módjában és a szakértők szerepében is jelentős eltérés volt. A *Danube Space Study* elkészítésére kifejezetten a bécsi ÖIR kapott megbízást. Mivel a projekt nem Közösségi kezdeményezésként indult, ezért a projekt által érintett országok INTERREG vagy PHARE CBC forrásai kevésbé voltak mobilizálhatók más országok szervezeteinek a projektbe történő bevonására. Így az ÖIR országonként egy-egy neves szakértőt igyekezett megnyerni a projektben való részvételre, akikkel egyénileg kötött megbízási szerződést.

A *Vision Planet* szervezetrendszer az INTERREG forrás miatt eleve bonyolultabb volt, hiszen a projekt mögött különböző szintű szervezetek húzódtak meg eltérő feladatokkal. A *Munkacsoport* szakmai irányítását és koordinációs feladatait a német *BBR* látta el. A három éves átfutási idejű projekt szakmai vezetésére *Illés Ivánt*, az RKK akkori főigazgatóját kérték fel. Tehát a német fél mindenképpen arra törekedett, hogy a közép-kelet-európai térséget belülről ismerő szakember vezesse a projekt szakmai részét. Az egyes országokat képviselő tervező szervezeteket, az adott ország

területfejlesztésért felelős minisztériuma, vagy az INERREG IIC ügyekért felelős hivatal jelölte meg és kérte fel a projektben való részvételre. (Magyarország esetében ez az FVM, illetve az FVM Phare Programirányító Iroda volt.)

A részt vevő tervező szervezetek közös munkában való részvételének finanszírozási háttere eltérő volt. Egyes országok esetében az adott minisztériumhoz tartozó tervező intézet (pl. Romániában a bukaresti *Urbanpoiect*, Lengyelországban a kato-wicei *Stratégiai Tanulmányok Kormányzati Központja Regionális Fejlesztési Irodája*, vagy Bulgáriában a *Regionális Fejlesztés és Lakáspolitikai Országos Központja*), vagy közvetlenül minisztériumi tisztviselők (pl. Szlovénia, Horvátország) vettek részt a munkában. Esetükben a részvétel pénzügyi háttérét az adott szervezet aktuális költségvetése biztosította. Más esetekben (pl. Csehország, Magyarország és Szlovákia, valamint az EU tagállamok) INTERREG IIC – PHARE CBC és nemzeti társfinanszírozási forrásokkal biztosították részvételüket a projektben.

A részt vevő országok, a finanszírozási háttértől függetlenül *egyenrangú partnerként* vettek részt a Vision Planet Munkacsoport, illetve a Project Panel munkájában. A startvonalnál felsorakozó országok mindegyike egységes vázlat mentén elkészítette a saját ország tanulmányát. A következő lépésben 16, az egyes ország tanulmányokat figyelembe vevő horizontális tanulmány készült. A témákat a részt vevő országok közös megegyezéssel felosztották egymás között. Ez a munka további menetében is az egyenrangú részvételt biztosította. A következő lépések már a jövőépítő dokumentum megformálásához kapcsolódtak, melynek munkaanyag változatát Illés Iván készítette el, s ezt több lépcsőben alakította ki a projekt több szinten működő rendszere. A Vision Planet szélesebb körű megismertetését *két konferencia* is segítette (Trieszt, 1999. június 30. és Pozsony, 2000. január 13–14.). Az érintett országokon belül a Vision Planet megismertetése a szakmai közvéleménnyel a projektben részt vevő tervezők és a felelős minisztériumok közös felelőssége volt.

A Danube Space Study megvalósítása során az alapot szintén az ország értékelések biztosították. A fentiekkel szemben azonban a *felkért nemzeti szakértők* nem egy közös vázlat szerinti tanulmánnyal járultak hozzá a munkához, hanem az adott orszá-gokról készülő jelentésekhez szükséges idősoros demográfiai, gazdasági és különböző ágazati adatokat biztosították a tanulmányokat megíró ÖIR munkatársak részére. *Szerepük tehát az adatszolgáltatásra és a visszajelzésre korlátozódott.* Az ÖIR által megírt ország tanulmányokat és a készülő Danube Space Study Dokumentumot véleményezték részben elektronikus úton, részben két workshop keretében (1999. május: Szenc, Szlovákia; 1999. október: Kisinyov, Moldávia).

Az *elfogadás szintjei* is eltértek a két projekt tekintetében. A Danube Space Study-t mint közvetlen bizottsági projektet, a megbízást kiadó XVI. Területfejlesztési Főigazgatóság felügyelte és fogadta el. A Vision Planet esetében a Project Panelnek mint a CADSES térség területfejlesztésért felelős minisztériumait tömörítő, a projektet felügyelő szervezetnek volt kulcsszerepe. A Project Panel által 2000. január 12-én az *ausztriai Schwechaton* megfogalmazódott egy nyilatkozat, a munkában részt vevő országok közös politikai nyilatkozata arról, hogy a Vision Planet a CADSES térségre

*kidolgozott területfejlesztési együttműködés legfontosabb célkitűzéseit és politikai javaslatait tartalmazó dokumentum.* Természetesen mint a finanszírozást biztosító főhatóságnak, a projektvezetés rendszeresen beszámolt a brüsszeli Bizottságnak is a projekt menetéről.

### *Programozással az uniós forrásokért*

Napjainkra valamennyi térségi szint (régió, megye, kistérség) rendelkezik a jövőjét meghatározó fejlesztési koncepcióval, stratégiával. Ezek a hosszabb időtávra megfogalmazott tervek nem alkalmasak arra, hogy egy konkrét támogatási rendszer, mint pl. az EU Strukturális Alapok felhasználásának finanszírozási dokumentumai legyenek. Ezt a szerepet a programozás, a területfejlesztési stratégiai és operatív program tölti be.

Magyarország a csatlakozáskor teljes egészében 1. célterületnek minősül majd az EU regionális politikájában. Így a csatlakozásig el kell készíteni azt a dokumentumot, amelyet a magyar kormány kíván benyújtani az Európai Bizottsághoz a támogatási kérelemmel együtt, amely a *Közösségi Támogatási Keret* kidolgozásának alapjául szolgál majd. Ez a dokumentum a *Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT)*, amely *egy széles körben egyeztetett és elfogadott ágazati és regionális célrendszert egyaránt integráló, a tevékenységeket és a forrásokat koordináló középtávú stratégiai program (Faragó 2000).*

Az *EU Előcsatlakozási Alapok* (PHARE, ISPA, SAPARD) felhasználhatóságának megteremtése indította el az egyes területfejlesztési szintek programozási tevékenységét. 1999-től felerősödött a regionális részvétellel zajló nemzeti szintű területi tervezés (*Átfogó Fejlesztési Terv – ÁFT, Előzetes Nemzeti Fejlesztési Terv – ENFT, NFT – I. táblázat*), a területi tervezés minden szinten permanens folyamattá válik, ami az éves szintű finanszírozási döntések következtében 2006-ig így is marad.

### *Területfejlesztési programok a régiók és a megyék szintjén*

A programozás során a kihívást a hazai és az EU szabályozás összehangolatlansága, illetve a Strukturális Alapokra történő felkészülés lehetősége jelentette. Mivel az ország egésze az 1. célterület alapján lesz támogatható, az NFT területi mélysége a NUTS 2 szint, azaz a régiók. A 2. célterület alapegysége a NUTS 3 szint lenne, azaz a megyék, de mivel az ország egésze az 1. célterület alapján válik támogathatóvá, e keretek között kell megoldani a szerkezet-átalakítással küszködő megyék problémáit is (*Faragó 2000*).

Míg a koncepció-alkotás az előző évtized végére végigszaladt a területfejlesztés egyes szintjein, addig a programozás csak a régiókban és néhány megyében kezdődött el. A régiók a 2000-tól indított PHARE Előcsatlakozási Alap felhasználása érdekében, egységes irányelvek mentén már 1999 júliusában megkezdték fejlesztési stratégiai programjuk kidolgozását. Mivel a megyéknek nem fűződött közvetlen

pénzügyi érdekeltsége sem az Előcsatlakozási Alapokhoz, sem a Strukturális Alapokhoz, ezért a megyék kevéssé fordítottak figyelmet koncepcióik programdokumentummá alakítására. Kivételt képeznek a Nyugat-dunántúli megyék, ahol a régió mind-egyik megyéje és maga a régió is elkészítette hosszú távú fejlesztési koncepcióját az előző évtized végére. Zala megye ugyanezen időszakra már fejlesztési programot is készített a korábban kidolgozott koncepciója alapján.

PHARE CBC támogatással 1999 áprilisában megkezdődött a régió, majd a régiós TFC forrásokból 2000. januártól Győr-Moson-Sopron és Vas megye területfejlesztési programjának kidolgozása. Mindkét megyei programot a NYUTI készítette. 2001. januárban a KD RFÜ jelezte, hogy a rövidtávra szóló *Előzetes Regionális Fejlesztési Program* (ERFT) szeretné a teljes 2000–2006 közötti időszakot átfogó fejlesztési programmá alakítani. A NYUTI mindegyik programnál a Nyugat-dunántúli programra 2000. áprilisban kidolgozott stratégiai és operatív program keretrendszerét alkalmazta.

A régiós programok esetében nem volt szükség vadonatúj helyzetelemző anyagok készítésére, hiszen egyfelől mindkét régió friss fejlesztési koncepcióval rendelkezett. Ugyanakkor az 1998-tól az egyes régiók rendelkezésére bocsátott decentralizált TFC források nagysága (1998: 60 MFt, 1999: 130 MFt és 2000: 100 MFt) valójában csak az egyes régiók számára kiemelkedően fontos ágazati és horizontális tervek elkészítésére voltak elegendők. A Nyugat-Dunántúlon szinte párhuzamosan futott a kisebb léptékű ágazati tervek és a regionális program készítése. Így a tervezők a program minden egyes intézkedése mögé egy-egy ágazati stratégiát vagy programot tudtak felsorakoztatni (*Lados* 2001a). A tervezés során folyamatos oda-vissza irányú kapcsolat volt a régió párhuzamosan készülő PHARE 2000, majd ERFP dokumentumával.

A Közép-Dunántúlon más volt a kiinduló helyzet. A KD RFÜ akkor bízta meg a NYUTI-t egy, a teljes Strukturális Alapok aktuális tervidőszakát lefedő stratégiai program elkészítésére, amikor a régió már számos, a koncepcióban meghatározott részprogramot, sőt a Közép-dunántúli ERFP-t is elkészítette. A feladat ez esetben a régió hét évet átfogó, az EU tervezési rendszerével kompatibilis program-dokumentum összeállítása volt (*Lados* 2001c). Éppen ezért a Nyugat-dunántúli program 2 éves átfutási idejével szemben a Közép-Dunántúl esetében 6 hónap elegendő volt a munka lebonyolítására.

A két megyei program elkészítése lényegében a koncepciók aktualizálásával indult, hiszen a Győr-Moson-Sopron megyei koncepciót még 1996-ban fogadta el a megyei önkormányzat, majd az MTT. A dokumentum még a kilencvenes évek első felének helyzetelemzésére támaszkodott. Az eltelt fél évtized pedig éppen a területfejlesztésben hozott jelentős változásokat egy-egy megye életében: megalakultak az MTT-k, a megyékhez decentralizált területfejlesztési források működtetésében már több éves tapasztalat halmozódott fel stb. A vizsgálatok középpontjában az állt, hogy a kilencvenes évek elején megrajzolt trendekhez képest történt-e gyökeres változás vagy törés a megye társadalmi-gazdasági-környezeti folyamataiban. Szükséges-e az 1996-ban megfogalmazott jövőkép – „Győr-Moson-Sopron megye a hazai modernizáció zászlóshajója” – újrafogalmazása? Az elvégzett elemzések azt igazolták, hogy nem.

A másik lényeges irány az volt, hogy a megyei program mint finanszírozási dokumentum olyan intézkedéseket tartalmazzon, amelyek megvalósítása az MTT által kezelt források felhasználásával lehetséges. Figyelemmel kellett lenni azonban arra is, hogy egyes nemzeti célelőirányzatok a pályázókon számon kérik azt, hogy projektjavaslatuk összhangban van-e a megyei koncepcióval. Így néhány intézkedés kifejezetten ennek a célnak megfelelően került a programba (*Lados 2001b*).

Meg kellett találni annak *egyensúlyát* is, hogy a régió és a megyei programok *hogyan viszonyulnak egymáshoz*. A régió program bár alulról is építkezik, nem jelenti a megyei programok összegzését, integrálását. Minden területfejlesztési szint számára meghatározható, milyen típusú fejlesztések megvalósítása kezelhető az adott szinten. Erre a területfejlesztési törvény nem kínált megoldást, mivel az RTT-k és az MTT-k feladatkörét egymást teljes mértékben átfedve határozta meg. Csupán a TFC 2001. évi szabályozása tett kísérletet arra, hogy hasonló feladatok esetén meghúzza a határt a megyei és a régiós kompetencia között (pl. a munkahelyteremtő beruházások esetében a kis létszámú fejlesztések a megyei, míg a nagyobb, 50 főt meghaladó fejlesztések inkább a régiós TFC-ből támogatandók).

Sajnos a források *régiók és megyék közötti eddigi elosztási gyakorlata* sem ad megfelelő fogódzót egy általánosan érvényesíthető rendszerre. Ha valamely szint mindegyike esetében jelentős forrástöbblet lenne a másik szinttel összehasonlítva, akkor valóban a projektek nagyságrendje alapján lehetne szétválasztani a funkciókat. 2000-ig a régiók lényegesen kevesebb forráshoz jutottak, mint a megyék. 2001-től a Strukturális Alapokra történő fölkészülés érdekében a régiók 1,0–2,5 Mrd Ft decentralizált támogatással számolhatnak. Az egy főre jutó GDP alapján hazai viszonylatban *fejlett régiók* esetében ez akkora forrást jelent, mint az alkotó megyék együttes forrása a TFC-ből, a TEKI-ből és a CÉDE-ből. Tehát koncentráltan, viszonylag nagy, a régió egészére kiható projektek is támogathatóvá válnak.

A kiegyenlítési politika kedvezményezettjei jelenleg a kistérségek és a megyék. A forrásallokáció ebben a tekintetben a megyei területfejlesztési tanácsokhoz utalt TEKI-n keresztül valósul meg. Az elmaradott/válság térségekkel terhelt megyék – Békés, Borsod-Abaúj-Zemplén, Nógrád, Somogy, Szabolcs-Szatmár-Bereg – esetében az MTT-k éves forrása 2001-ben is meghaladja az adott régió költségvetését.

A csatlakozást követő időszakban inkább a hazai fejlett régiókban lévő helyzet vehető előre: a régió támogatási lehetőségei többszörösen meghaladják majd az alkotó megyék összesített területfejlesztési forrásait. Ez azt jelenti, hogy a támogatott programok/projektek nagysága mentén lehetne meghúzni a két szint feladatai közötti különbséget. Így a régió támogatná a nagyobb léptékű, a régió jelentős részére kiható humán erőforrás-, gazdaság- és egyéb fejlesztési projekteket (pl. ipari parkok, innovációs központok, logisztikai központok stb.), míg a megyei szint kisebb és elaprózottabb forrásai a megyén belüli kiegyenlítést segítené ugyanezekben az ágazatokban.

Ez azt is jelenti, hogy a megyei program nem beágyazódik a régió programba, nem részhalmaza annak egy tervhierarchia mentén, hanem egymást kiegészítő elemei a

területfejlesztésnek. A közös pontoknak a célrendszerben kell visszaköszönnie. Kedvező, ha az egyes megyék jövőképe és stratégiai céljai összhangban vannak a régiós jövőképpel és stratégiai célokkal. A megyék és a régió prioritás és intézkedés rendszere hasonló szerkezetet követ, de a hangsúlyok az eltérő adottságok és fejlesztési igények miatt eltérőek. A rendelkezésre álló források következtében a hasonló célkitűzések beavatkozási területei, célcsoportjai, kedvezményezettjei, projekt kiválasztási kritériumai szintén eltérnek a régió és a megyék szintjén (Lados 2001a).

A Győr-Moson-Sopron megyei programban igyekeztünk biztosítani az összhangot a régió jövőképevel („Közép-Európa egyik vezető régiója születik”), ugyanakkor a megye sajátosságait és forrásbázisát figyelembe vevő dokumentumot készítettünk. A mérsékelt forráslehetőségek miatt a megyei modernizáció fókuszába a kisvárosok, a kistérségi központok és a községek fejlesztését helyeztük. A nagyobb léptékű, nagyobb forrásigényű projektek megvalósítását a régiós, illetve a nemzeti erőforrásokból tartottuk megvalósíthatónak.

### *A régiók szerepe az NFT kidolgozásában*

Az NFT, majd az Európai Bizottsággal közösen készített Közösségi Támogatási Keret véglegesítéséhez szükséges annak tisztázása is, hogy milyen típusú akciók, fejlesztések történjenek az országos szintű ágazati programok keretében, továbbá melyek tartoznak a regionális szint tervezési és megvalósítási kompetenciájába. Ennek meghatározása és szabályozása a magyar kormány feladata. Az Európai Bizottság ugyanis a tervezést a tagállam kompetenciájába utalja (Faragó 2000). Az NFT-ben központi feladatként megjelenő fejlesztéseket operatív programokká kell formálni, és kezdeményezni kell, hogy ezek beépüljenek az alsóbb szintű programokba (Horváth 1998). De ez visszafelé is igaz, vagyis a nemzeti szintű tervezési dokumentumban vissza kell tükröződnie a régiók felől érkező, országos szinten megoldható igényeknek (Callanan–Lados 2001).

A Strukturális Alapok fogadására történő felkészülést, s ezen belül az NFT megalapozását szolgálja a Speciális Felkészítési Program (Special Preparatory Program – SPP). Az SPP, a képzést tekintve a területfejlesztés nemzeti és kisebb mértékben a regionális szakemberekre irányul. Az SPP tervezési blokkja pedig az NFT és azon belül az ágazati és regionális operatív programok előkészületeit segíti.

Az EU gyakorlatában az NFT-t az adott ország által meghatározott *Ágazati Operatív Programok* (Sectoral Operative Program – SOP) és az 1. célterületbe sorolt régiókra egyenként készített *Regionális Operatív Programok* (Regional Operative Program – ROP) jelentik. Ez Magyarországot tekintve 7 ROP-ot jelentene. Az Európai Bizottság szerint a hazai régiók jelenleg még felkészületlenek és nem rendelkeznek megfelelő kapacitásokkal ahhoz, hogy a Strukturális Alapok felhasználását menedzseljék. Bizalmatlanságukat növeli, hogy statisztikai régióink mögött nincsen politikai legitimitás, mivel az RFT-k nem választott testületek. Ezért a Bizottság 2000 tavaszán azt ajánlotta a magyar kormány számára, hogy az NFT-n belül csupán egy

ROP készüljön. A Bizottság ezt az ajánlást Lengyelország kivételével valamennyi csatlakozó ország számára megtette.

A döntésnek valóban vannak a folyamatokat segítő, a döntési helyzeteket könnyítő vonásai. A tagországokat tekintve jelenleg 57 régió tartozik az 1. célterület kedvezményezettjei közé. Ezek mindegyike rendelkezik önálló ROP-pal. A csatlakozó országok további közel 50 régióval növelnék ezt a számot. Ez változatlan brüsszeli adminisztrációs létszám mellett jelentős torlódást okozhat az NFT Közösségi Támogatási Keretté alakítása során. A gyorsabb adminisztrációt, a Strukturális Alapok és a Kohéziós Alap megkezdhető felhasználását segítheti, ha 50 ROP helyett csupán a lengyel régiók és 9 ország egy-egy ROP-ját kell egy időben tárgyalnia a Bizottságnak és az érdekelt kormányoknak. Az pedig már az egyes országokon múlik, hogy az eddig kialakult területfejlesztési szinteket mennyire tekinti partnernek az NFT ki-munkálása során.

A tervezés jelen szakaszában kikristályosodni látszik, hogy 4 SOP és 1 ROP fogja alkotni a magyar NFT-t. Nem szabad azonban ezt a magyar régiók egyfajta diszkriminációjaként vagy az eddigi hazai decentralizációs folyamatok derékba töréseként megélni. Egy 2004-ben bekövetkező csatlakozás esetén valóban rövidnek tűnik az a 18 hónap, amely rendelkezésre áll ahhoz, hogy Magyarország 2004-ben projekteket valósítson meg a Strukturális Alapok felhasználásával.

Nyilván nehéz érzelmileg azonosulni egy ilyen döntéssel, miközben maga az Unió az elmúlt 10 év PHARE kísérleti területfejlesztési, illetve CBC programjain keresztül a decentralizációra készítette fel a hazai szakembereket. A terület-fejlesztésre koncentrálna óriási kapacitások épültek ki a hazai felsőoktatásban és a felnőtt képzésben az elmúlt évtizedben. Joggal érezhetjük úgy, hogy van megfelelő szellemi potenciál, amiből regionális szinten is méríteni lehet az uniós és a hazai területfejlesztési politika régiók szintjén történő menedzselésére.

Az RFT-ék Monitoring Bizottsággá (Monitoring Committee), illetve az RFÜ-k Irányító Szervezeté (Managing Authority) alkalmassá tétele az új évtized elején megakadt. A RFÜ-k többsége sem létszámában, sem szakember összetételében nem alkalmas jelenleg a szükséges funkciók ellátására. Ebben a helyzetben a régiók számára a feladat az, hogy a 2006-ig tartó ciklusban minél aktívabban kapcsolódjanak az NFT előkészítésébe. Ezzel párhuzamosan azonban kormányzati szinten szükséges annak a politikai akaratnak a kinyilvánítása, amely intézkedéseivel segíti, hogy a hazai régiók 2007-től valóban alkalmassá váljanak a Strukturális Alapok felhasználásának menedzselésére.

A régiók aktív részvételének egyik módja a *Regionális Cselekvési Terv* (Regional Action Plan – RAP) készítése. Az SPP Non-Twinning program keretében az NFT tervezéséhez kapcsolódóan szerepelt egy minta ROP kidolgozása. Ennek minta területül a kormányzat a Közép-Dunántúlt jelölte ki. Ez a mintaprojekt azonban elmaradt, hiszen egy nemzeti szinten összefogott ROP esetében erre nincsen szükség. A figyelem középpontjába így az került, hogy az egyes régiók miképpen tudnak hozzájárulni az NFT és azon belül a SOP-ok és a ROP kidolgozásához. A régiók

bevonását – bármi nemű centralizációs törekvés ellenére – az ösztönzi, hogy a Bizottság elvárása szerint az NFT-nek alulról érkező kezdeményezésekre kell épülnie.

Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a tervet a Bizottság akkor tartja megvalósíthatónak, ha rendelkezik egy olyan *projektlistával*, az uniós szakzsargonban 'project pipeline'-nal, amelyek megfelelnek a Strukturális Alapok felhasználási kritériumainak és folyamatosan indíthatók a tervidőszak során (*Callanan–Lados 2001*). Ezek a projektlisták egyaránt tartalmazhatnak inputokat az egyes SOP-ok és a nemzeti szinten összefogott ROP számára. A fentiek tükrében döntött úgy a területfejlesztési kormányzat, hogy az elmaradó minta ROP helyett egy minta Regionális Cselekvési Terv készüljön a már korábban kiválasztott Közép-Dunántúlra. A projektben helyi szakértőként a NYUTI-t kérte föl az SPP Non-Twinning program irányító testülete.

### *A Közép-Dunántúl minta Regionális Cselekvési Terve*

A projekt az alábbi célkitűzéseket kívánta megvalósítani (*Callanan–Lados 2001*):

- Egy a régió jövőképét, hosszú távú területfejlesztési célkitűzéseinek elérését segítő projekt adatbázis létrehozása;
- A mintaprojektnek a régió belüli partnerségi kapcsolatok segítségével történő lebonyolítása;
- Projekt kiválasztási módszer kidolgozása;
- A régió abszorpciós kapacitásának felmérése;
- A Közép-dunántúli régió területfejlesztési program intézkedésrendszerének tesztelése;
- A régió programdokumentumának formálása.

A minta RAP a felsorolt célok többségét közvetlenül megvalósította. A program kialakítása, pontosabban a minta RAP eredményeinek figyelembevételével annak átalakítása, már a kísérleti projekten kívül történik.

A projekt alap célja – a fentiek alapján –, hogy segítse a Közép-dunántúli régióból érkező projektjavaslatok integrálását az *EU Strukturális Alapok* felhasználása érdekében készülő NFT Regionális Operatív Programjába és Ágazati Operatív Programjába. A feladat az volt, hogy az összegyűjtött projektjavaslatokból egy rendszerezett, *rangsorolt projektadatbázis*, uniós szakkifejezéssel 'project pipeline' készüljön. Az uniós regionális politikában egy olyan feladatmegosztás érvényesül, miszerint az Európai Bizottság fogadja el a területfejlesztési programokat, míg a programokon belül a projektek kiválasztását – a helyi és a regionális szereplőkkel kialakított partnerség keretében – a tagállamok végzik el.

A Közép-dunántúli régió területfejlesztési programja biztosította a minta RAP szellemi háttérét. *A stratégiai program jövőképe szerint a Közép-Dunántúl az innováció régiójává válik*. A stratégia megvalósítását a régió a versenyképes társadalmi és gazdasági szerkezet, regionális egyensúly, a fenntartható fejlődés és az uniós csatlakozásra történő felkészülés célkitűzéseinek teljesítésén keresztül kívánja elérni. A minta RAP a helyi igények és prioritások világos és határozott kifejezése, amely hozzájárulhat a nemzeti szintű regionális politika formálásához.

A Közép-dunántúli projekt adatbázis összeállítása során *felhasználásra kerültek a korábbi hasonló hazai kezdeményezések*: az oszták–magyar–szlovák hármashatár menti közös területfejlesztési stratégia, SAPARD kistérségi programok, más régiók kezdeményezései, kiemelten a Nyugat-dunántúli régió 'KEZDET' projektje.

A *projektgyűjtés folyamata* több munkafázist ölelt fel: kérdőív készítése és tesztelése, a lekérdező biztosok felkészítése, a lekérdezésre kerülő szervezetek listájának összeállítása, információs napokon az érdekeltek figyelmének felkeltése és a kérdőív kitöltésére való felkészülés segítése, a kérdőívek lekérdezése.

A projektjavaslatok *elsődleges értékelése* olyan *stratégiai szempontokat* vett figyelembe, mint a javaslat hatása a régió stratégiai programjára, illetve a régióban élők számának nagyságára. Az egyes javaslatok *pályázatszerű értékelése* is megtörtént, mely során a projekt kidolgozásának színvonala, a pénzügyi fenntarthatóság, az innovativitás és a pályázó felkészültségének színvonala került mérlegelésre.

A projektadatbázisba a projekt időkeretén belül 157 javaslat érkezett, melyből 155 alkalmas a ROP, vagy valamely SOP 'Project pipeline'-jába kerülésre. Az alábbi táblázat tanúsága szerint a javaslatok többsége az *Európai Regionális Fejlesztési Alap* (European Regional Development Fund – ERDF) által támogatható akciókra irányul, nagy hányadát tekintve a nemzeti ROP keretei között megvalósíthatóan. 53 projekt kapta a legmagasabb "A" minősítést a regionális programra és 29 a projekt régió területére, népességszámára gyakorolt hatás értékelése során (5. táblázat). Ezek a számok a minta RAP sikeres megvalósítását jelzik, hiszen kulcsfontosságú projekteket határozott meg a régió továbbfejlődésének biztosítása, a megfogalmazott stratégiai célkitűzések megvalósítása érdekében. A ROP keretei között 16, míg a SOP-ok esetében további 5 projekt kapott 'AA'-s minősítést. A későbbiekben ezek kiemelt figyelmet érdemlő projektek lehetnek a régióban.

Természetesen a minta RAP során kialakult lista nem egy zártvégű adatbázis, hanem egy folyamatos munkakapcsolat kezdete a KD RFÜ, a partnerszervezetek és a potenciális projektgazdák, kedvezményezettek között.

A minta RAP sikeres volt mind a projektjavaslatok generálását, mind azok rangsorolását tekintve.

A folyamat hiányosságait is célszerű azonban számba venni a további alkalmazások érdekében:

- A minta RAP felmérési, projektgyűjtési időszaka a nyári szabadságok derekára esett, amely jelentősen csökkentette a potenciális projektgazdák elérhetőségét;
- Néhány szervezet alulreprezentált a minta RAP-ban, illetve a stratégiai program néhány intézkedésére nem érkezett projektjavaslat (ipari integrációk támogatása, speciális felkészítési programok, EU-s helyi szervezeti struktúrák és működési mechanizmusok modell-adaptációja);
- Az innováció régiójává válást segítő felsőoktatás fejlesztése mérsékelten jelent meg a javaslatok között;
- A lekérdezések előkészítése, a partnerszervezetekkel történő kommunikáció is mutatott hiányokat (pl. megbízólevél hiánya a lekérdezésekhez).

5. TÁBLÁZAT  
*A projektjavaslatok támogatási csoportok szerinti megoszlása (db)*

| Támogatási kör                   | Összesen   | Ebből:    |           | Régió számára fontos |           |           | Térségi hatás |           |           |
|----------------------------------|------------|-----------|-----------|----------------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|
|                                  |            | ROP       | SOP       | A                    | B         | C         | A             | B         | C         |
| EAGGF                            | 16         | 16        | 0         | 2                    | 10        | 4         | 1             | 1         | 14        |
| ERDF                             | 84         | 70        | 14        | 38                   | 34        | 12        | 20            | 38        | 26        |
| ESF                              | 16         | 13        | 3         | 8                    | 6         | 2         | 7             | 5         | 4         |
| <i>Strukturális Alapok össz.</i> | <i>116</i> | <i>99</i> | <i>17</i> | <i>48</i>            | <i>50</i> | <i>18</i> | <i>28</i>     | <i>44</i> | <i>44</i> |
| Kohéziós Alap/ISPA               | 11         | 0         | 11        | 5                    | 6         | 0         | 1             | 7         | 3         |
| Nemzeti célélő-irányzatok        | 20         | 0         | 20        | 0                    | 10        | 6         | 0             | 2         | 18        |
| Megyei ter.fejl.-i tám.-ok       | 8          | 0         | 8         | 0                    | 3         | 3         | 0             | 2         | 6         |
| <i>Mindösszesen</i>              | <i>155</i> | <i>99</i> | <i>56</i> | <i>53</i>            | <i>69</i> | <i>27</i> | <i>29</i>     | <i>55</i> | <i>71</i> |
| Megoszlás (%)                    |            | 63,9      | 36,1      | 35,6                 | 46,3      | 18,1      | 18,7          | 35,5      | 45,8      |
| Helyi finanszírozás              | 2          | 0         | 0         | 0                    | 0         | 0         | 0             | 0         | 2         |

*Forrás:* Callanan–Lados (2001).

A fenti problémák döntően a projekt rövid átfutási idejéből, gyors előkészítéséből fakadnak, melyek a minta RAP folyamattá alakításakor (Közép-Dunántúl), illetve adaptálásakor (többi régió) feloldhatók.

A minta RAP fontos üzeneteket hordoz valamennyi régió irányába annak érdekében, hogy minden régió azonos módszertannal készítse elő hozzájárulását, inputjait az NFT keretei között készülő ROP-hoz.

### *A jövő kihívásai a hazai területi tervezésben*

A csatlakozással lezárul a több mint egy évtizedet átölelő hosszú menetelés a hazai területi tervezésben. Módszertanában megújulva, a helyi szinttől a nemzeti szintig elkészültek az átfogó 10–15 évet vagy akár hosszabb időtávot is átfogó koncepciók és stratégiák. Napjainkban már készülnek a nagy ívű jövőképeket az EU tervezési ciklusokhoz igazító tervek és stratégiai programok, az azok megvalósítását aprópénzre váltó, az aktuális helyi-megyei-regionális-nemzeti költségvetésekben megjelenő operatív programok. *Ez a tervezési lánc minden területfejlesztési szereplő – a kormányzati politikusoktól és hivatalnokoktól, a tervezőkön és kutatókon át a regionális-megyei-kistérségi-helyi aktorokig – számára egy folyamatos és intenzív tanulási folyamatot jelentett és jelent ma is.*

A különböző szerepkörökben – megbízó, tervező, megvalósító – a terület-fejlesztésben érdekeltté válók száma napjainkra több ezerre tehető. Ők találkoztak és tanulták meg közvetlenül, mit jelent a stratégiai szemlélet a területfejlesztésben, milyen eszköztárral – belső és külső helyzetelemzés, SWOT elemzés, forgató-könyvek, jövőképepítés, programozás – építhetők fel a különböző szintű területi stratégiák, gyakorolták a partnerségi szerepeket a tervezési folyamatokban. Ebben a folyamatban jelentős szerepe volt a *tervezéssel párhuzamosan történő folyamatos tanulásnak*

(‘learning by doing’). Ugyanakkor *megindult ennek a tudásbázisnak a megalapozása, szervezett átadása is:*

- *oktatási háttér* kialakulása a *felsőoktatásban* (komplex területfejlesztési képzés és különböző egyedi stúdiumok a főiskolai, egyetemi és doktori iskolai programokban) és a *felőtt képzésben* (Az EU által támogatott és nemzeti szinten szervezett felkészítő programok [‘in job training’]),
- *Európa Tanulmányok Központja hálózat*, illetve más szervezetek által szervezett training programok stb.; valamint
- *tankönyvek, szakkönyvek* sokasága jelent meg a témához kapcsolódóan.

Magának a tervezési láncnak a többi eleme is feszültségeket hordoz, amelyek oldására az alábbi alapelvek fogalmazhatók meg (*Grosz–Lados–Rechnitzer–Tóthné Hermann* 2000):

- Egyértelműen meg kell határozni a különféle területi szintek, illetve az ágazatok területfejlesztés kompetenciáját, azok egymásra épülését és kapcsolatát.
- A területi szemlélet jelenjen meg az ágazati tervekben, részben a területi szintek visszacsatolásával, részben az egyértelmű ágazati elképzelések érvényesítésével.
- A tervezés az egyes területi szinteken azonos metodikával, tematikával és iteratív jelleggel történjen, időben ütemezve és összehangolva.
- A tervezés rendszere szorosan épüljön az Európai Unióban kialakult gyakorlatra és technikákra.
- Új eljárásokat kell kidolgozni a társadalmi, a szakmai szereplők minél szélesebb köre véleményének beépítésére a tervezésbe, illetve a tervek, programok egyeztetésében a területfejlesztés szereplőinek aktivizálására.
- A tervezés és a programozás hatékonyságát (egyben komolyságát) egyértelművé csak a decentralizált fejlesztési források meghatározásával és biztosításával lehet növelni. Garanciát kell adni a területi szinteknek, hogy a középtávú tervezési és programozási időszakban biztosítva lesznek központi források, ha azokhoz meghatározott – kisebb mértékű – területi forrást is biztosítani képesek.
- Mindezek érdekében egy önálló tervezési törvény kidolgozása szükséges, amely
- rögzíti a különféle szinteken (országos, ágazati, regionális, megyei, kistérségi, települési) kidolgozandó tervek típusait és azok tartalmi követelményeit,
- meghatározza a tervek kapcsolatrendszerét, egymásra épülését,
- előírja a tervek időhorizontját, elfogadási rendjét, korszerűsítésének módját,
- meghatározza a tervek társadalmasításának módját,
- rendelkezik a tervek megvalósításának rendszeréről és azok értékeléséről.

Az eddigi folyamatok kevésbé tekintettek túl a tervezésen. Lezárul egy nagy ciklus és újabb kezdődik. Amivel adósok vagyunk, az a *mérés*. Milyen hatásai vannak a megfogalmazott stratégiáknak, programoknak a hazai vagy akár a közép-európai és európai területi fejlődésre? Miképpen hatnak egymásra a különböző szinteken megfogalmazott tervezési dokumentumok? A területfejlesztési szak-emberek számára ez

a közeljövő egyik legnagyobb kihívása. Ennek kimunkálásában, a tervezési lánc fejlesztésében napjainkig elvégzett munkákhoz hasonlóan, a NYUTI továbbra is úttörő szerepet igyekszik betölteni.

## Jegyzetek

- <sup>1</sup> Pontosabban az 1990. évi LXV. A helyi önkormányzatokról szóló törvény kialakításakor, a megyei önkormányzatok feladat- és hatásköreinek jelentős mérséklése során a területfejlesztés nem került a megye kötelezően ellátandó feladatai közé.
- <sup>2</sup> Nem maga a stratégiai tervezés volt újdonság, hiszen az a mikrogazdaságban, a vállalati tervezésben már évtizedek óta használt módszer volt, hanem a közszférában és a területfejlesztésben történő alkalmazása számított újdonságnak a nyolcvanas évek végén, a kilencvenes évek elején.
- <sup>3</sup> A Csornai KSH kistérség a TEKI 2001–2003 közötti időszakban az átmeneti kategóriába került. Ez azt jelenti, hogy 2004-től mindenképpen kikerül a kedvezményezett kistérségek köréből.
- <sup>4</sup> Az 1993-ban indított, 10 millió ECU összegű I. Phare Területfejlesztési Program három témakört ölelt fel: 1. A hazai területi politika továbbfejlesztését (Területfejlesztési törvény megalapozása); 2. Kísérleti fejlesztési programok végrehajtását (Kísérleti megyei területfejlesztési tanács és ügynökség létrehozása és működtetése Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében); 3. A települések közötti együttműködés serkentése (széles partnerségi alapokon létrejött település-szövetségek).
- <sup>5</sup> A legutóbbi két és a jelenlegi EU tervezési periódust tekintve, azok időtartama ciklusonként egy évvel növekedett: 1989–1993: 5 év, 1994–1999: 6 év és 2000–2006: 7 év.
- <sup>6</sup> A *Regional Science Association* (RSA) 1994. évi Groningenben (Hollandia) megrendezett Európa Kongresszusán jelentek meg nagy számban olyan tanulmányok, amelyek a forgatókönyv elemzési technikára épültek. A módszer hazai területi kutatásokban történő alkalmazását Enyedi György alapozta meg a kilencvenes évek közepén, három scenáriót vázolva a hazai területi fejlődésre (*Enyedi* 1996: 1) A polarizált regionális fejlődés forgatókönyve; 2.) A közepesen koncentrált regionális fejlődés forgatókönyve; 3.) A dekoncentrált regionális fejlődés forgatókönyve.
- <sup>7</sup> Zala megye is támogatásáról biztosította a régió program készítését. Mivel a megye a Dél-dunántúli régióban is érdekelt volt, ezért a megyei szintű tervezési folyamat már korábban elindult a Pylon Kft. vezetésével.
- <sup>8</sup> Az már egy másik kérdés, hogy a koncepció hat prioritásából pénzügyileg csupán kettő vált valóban megvalósíthatóvá. Ennek oka, hogy a Területfejlesztési Célelőirányzat (TFC) és a TEKI felhasználását központilag szabályozták. Ez pedig pl. csak 2001-től vette föl a támogatható célok közé a humán erőforrás-fejlesztést, amely a Győr-Moson-Sopron megyei területfejlesztési koncepció egyik kulcsprioritása volt.
- <sup>9</sup> 184/1996 (XII.11.) Korm. rendelet A területfejlesztési koncepciók és programok, valamint a területrendezési tervek egyeztetésének és elfogadásának rendjéről.
- <sup>10</sup> Az együttműködés sikere a résztvevőkön múltott, de a háttérben a megbízó MTT tudatos döntése húzódott meg. A NYUTI úgy nyerte el a tervezési megbízást, hogy az MTT kérte a megyei szervezetek bevonását a projekt megvalósításába. Természetes partnerként kínálkozott a korábbi években már a megyében kistérségi szinten aktív területfejlesztési szerepet vállaló RVA, aki szintén pályázott a koncepció elkészítésére.
- <sup>11</sup> Az egyes megyékben lista készült a megye híres embereiről: országgyűlési képviselők, jelentősebb intézmények és vállalkozások vezetői, kiemelkedő megyei személyiségek.
- <sup>12</sup> Sokan még nem érezték a súlyát a koncepciónak Veszprém megyében. Míg Győr-Moson-Sopron megyében deklaráltan már az első TFC és TEKI pályázati kiírástól a megyei koncepció volt a döntések irányítója, addig Veszprém megyében az elhúzódó tervezési folyamat miatt ezt a területfejlesztés szereplői nem érzékelték. A dolog fontosságára akkor ébredtek rá, amikor már a második pályázati ciklus leteltével a megye egyes térségei úgy érzékelték, hogy rendszeresen a forrás nélkül maradó pályázók

között helyezkednek el. Így történt, hogy bár a kötelező egyeztetési eljárás során írásos véleményt nem adtak, a megyei önkormányzatnak a koncepció elfogadását tárgyaló közgyűlése előtt egy hónappal Pápa polgármestere és a Pápai Kistérség Fejlesztési Társulás vezetője személyesen mondta el a tervezőknek, hogy a tervezési dokumentum egyes fejezeteiben hol, mivel kellene szerepeltetni Pápát és térségét. Lényegében erre az időszakra tudatosult bennük, hogy a koncepció elfogadását követően a TFC és TEKI pályázatok elbírálásánál a koncepcióban megfogalmazottak lesznek irányadóak.

- <sup>13</sup> A területfejlesztési koncepciók, programok és rendezési tervek tartalmi követelményeiről szóló 18/1998. (VI.25.) sz. KTM rendelet.
- <sup>14</sup> A NYUTI 1996. január 16. óta a – No C.C.R. HUN-20860 számon – Phare/Tacis regisztrált tanácsadó szervezete Brüsszelben a regionális fejlesztések és regionális politika témakörében.
- <sup>15</sup> A törvény csak két tervezési régió esetében írta elő a tanács megalakításának kötelezettségét: *Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács, Balaton Fejlesztési Tanács* (1996. évi XXI. tv. 15.§. 2/a-b. bek.). A törvény 1999. évi módosítása rögzítette a statisztikai régiók összetételét, hogy azok átfedés nélkül fedjék le az országot (1999. évi XCII. tv. 7.§. 2. bek.). A két fejlesztési régió közül csak a Balatont nevesítette, ugyanakkor lehetőséget biztosított a speciális érdekeket képviselő több megyét, illetve régiót érintő önkéntesen szerveződő *térségi fejlesztési tanácsok* létrehozására. A Balatont ezek sorában említi a törvény (1999. évi XCII. tv. 5.§.).
- <sup>16</sup> Ebben az időszakban hiányzott a harmadik fél, az *osztrákok* aktív részvétele a projektben. Ennek az oka az volt, hogy Ausztriában még nem kezdődött meg az INTERREG III program tervezése az érintett tartományokban (Alsó-Ausztria, Bécs, Burgenland). Így az 1999. végére elkészült dokumentum valójában csak magyar–szlovák közös stratégia. Az osztrák fél 2000. végétől kezdett aktivizálódni, mivel az INTERREG III csatornáit csupán 2002-től nyílnak meg. Jelenleg JORDES+ (Joint Regional Development Strategy for the tri-border area of Austria, Hungary and Slovak Republic) néven kezdeményeznek közös tervezési projektet a hármashatár térségére.
- <sup>17</sup> A fentiekén túl a NYUTI látta el a projekt titkársági és logisztikai feladatait is (workshopok szervezése, sokszorosítás, tolmácsolás, dokumentumok, prezentációs anyagok fordítása, külföldi szakértők helyi munkafeltételeinek biztosítása).
- <sup>18</sup> Extrém példán keresztül érzékeltethető ez a helyzet. A külföldi szakértők egy része azért volt felelős, hogy előkészítse és lebonyolítsa azokat a helyi és ágazati workshopokat, amelyek feltárják a vizsgált térség jellemzőit, szükségleteit, és elindítja a projektgenerálás folyamatát. Munkájuk zárását a workshopokról készített jelentés jelentette. Volt olyan szakértő, aki ezt nem teljesítette, mert már telelt a számára biztosított 20 szakértői nap!
- <sup>19</sup> A WMEB gyakorlatában ez azt jelentette, hogy a szerződő fél, ha a projekt átfutási ideje alatt havonta kíván számlázni, akkor 30%-kos részesedéssel számolt, ha azonban csak a projekt végén állított ki számlát, akkor 25%-kal. (Ez utóbbi esetben fejeződött ki az, hogy nem a WMEB, hanem a szerződő fél előfinanszírozta a projektet.)
- <sup>20</sup> A NYUTI ezt nem vállalta fel a hármashatár stratégia keretében.
- <sup>21</sup> 18/1998. (VI.25.) KTM rendelet A területfejlesztési koncepciók, programok és területrendezési tervek tartalmi követelményeiről.
- <sup>22</sup> The New Programming period 2000–2006: methodological working papers – Working Paper 1 Vademecum for Structural Funds Plans and Programming Documents Objective 1, 2, and 3 2000–2006.
- <sup>23</sup> 24/2001. (IV. 20.) OGY Határozat A területfejlesztés kedvezményezett térségeinek lehatárolásáról.
- <sup>24</sup> The New Programming period 2000–2006: methodological working papers – Working Paper 2. The Ex-Ante Evaluation of the Structural Funds interventions.
- <sup>25</sup> A Vision Planet előzetes változatának fordítása a TÉT 1999. 1–2. számában, 2001. elején pedig a végleges dokumentum jelent meg magyarul a NYUTI fordításában és a VÁTI kiadásában.

## Irodalom

- Callanan, B.–Lados M. (2001) *Közép-dunántúli Regionális Cselekvési Terv Modell*. Shannon–Győr, MTA RKK NYUTI. Kézirat.
- Enyedi Gy. (1996) *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Budapest, Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- Faragó L. (2000) Területi tervezés az európai integráció tükrében. – Horváth Gy.–Rechnitzer J. (szerk.) *A régiók szerepe a bővülő Európai Unióban*. Pécs, MTA RKK. 149–162. o.
- Forman B. (2000) *Regionális politika az Európai Unióban*. Területfejlesztési szakkönyvek. Budapest, VÁTI.
- Grosz A.–Lados M.–Rechnitzer J. (szerk.) (1999) *A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területfejlesztési koncepciója – I. melléklet A hivatalos egyeztetési eljárás során beérkezett vélemények feldolgozása*. NYUTI Közlemények 88. Győr, MTA RKK NYUTI.
- Grosz A.–Lados M.–Rechnitzer J.–Tóthné Hermann J. (2000) *A területfejlesztési koncepciók és programok összehasonlító értékelése*. NYUTI Közlemények 116. Győr, MTA RKK NYUTI.
- Grosz A.–Lados M. (2001) *A Közép-dunántúli régió területfejlesztési programja*. Győr–Székesfehérvár, MTA RKK NYUTI.
- Horváth Gy. (1998) *Európai regionális politika*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus.
- Hrubi L. (1997a) A megyei fejlesztési koncepciók (Összegzés). – *Tér és Társadalom*. 3. 79–86. o.
- Hrubi L. (1997b) Új vonások a Baranya megyei területfejlesztési koncepcióban. – *Tér és Társadalom*. 3. 87–92. o.
- Lados M. (1997) Önkormányzati gazdálkodás és a területfejlesztés az Északnyugat-Dunántúlon. – *Tér és Társadalom*. 1. 197–217. o.
- Lados M. (2001a) *A Nyugat-dunántúli régió területfejlesztési programja*. Győr, MTA RKK NYUTI.
- Lados M. (2001b) *Győr-Moson-Sopron megye területfejlesztési programja*. Győr, MTA RKK NYUTI.
- Lados M. (2001c) *Managing Regions in Hungary*. Konferencia előadás. Regional Policies in Europe: The Knowledge Age: Managing Global, Regional and Local Interdependencies. Nemzetközi Szimpózium – Eisenerz (Ausztria), 2001. szeptember 21–23.
- Lados M.–Rechnitzer J. (1997a) Az Északnyugat-Dunántúl területfejlesztési stratégiája. – *Tér és Társadalom*. 1. 219–269. o.
- Lados M.–Rechnitzer J. (1997b) *The Experiences of Strategic Planning in Hungary*. Konferencia előadás. RSA 37. Európa Kongresszus. Róma, 1997. augusztus 26–29.
- Rechnitzer J.–Sas B. (1987) *Térszerkezeti vizsgálatok az Észak-Dunántúlon*. Regionális Kutatások Központjának Kutatási Eredményei 6. Pécs, MTA RKK.
- Rechnitzer J. (szerk) (1988) *A Rábaköz térszerkezete*. Csorna–Kapurvár, MTA RKK ÉDO.
- Rechnitzer J. (1990) *A nyitott határ*. Győr–Bécs, MTA RKK ÉDO.
- Rechnitzer J. (1991) *Az innováció fogadás feltételei Vas megye hátrányos helyzetű térségeiben (Regionális esettanulmány)*. Vasvár, Vas Megyei Elmaradott Térségi Önkormányzatok Szövetsége.
- Rechnitzer J. (1994) *Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához*. Győr–Pécs, MTA RKK.
- Rechnitzer J. (szerk.) (1995) *Győr-Moson-Sopron megye területfejlesztési stratégiája. – I. kötet A megye Európában és a magyar térszerkezetben*. NYUTI Közlemények 10/I. Győr, MTA RKK NYUTI.
- Rechnitzer J. (1998) *A területi stratégiák*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus.
- Szörényiné Kukorelli I. (1997a) A kistérségek gazdasági és társadalmi jellemzői és trendjei Észak-Dunántúlon. – *Tér és Társadalom*. 1. 147–191. o.
- Szörényiné Kukorelli I. (1997b) Fejlesztési koncepciók a kistérségek számára (Összegzés). – *Tér és Társadalom*. 3. 93–100. o.
- Vision Planet – *A közép-európai, a Duna menti és az adriai térség integrált területfejlesztési stratégiája (Irányelvek és fejlesztéspolitikai javaslatok)*. (2001) Budapest, PHARE–VÁTI.



# ELMOZDULÁSOK ÉS TÖRÉSVONALAK KELET-KÖZÉP-EURÓPA TÉRSZERKEZETÉBEN\*

RECHNITZER JÁNOS

## *Bevezetés*

A téma feldolgozását az inspirálta, hogy emléket kívánunk állítani Horváth Gyula professzornak, aki a regionális kutatásokban kiemelkedő aktivitással irányította a figyelmet a címben jelzett nagyrégióra.

A gazdag Horváth-életműben külön fejezetet kell szánni a Kelet-Közép-Európát érintő kutatásoknak. Munkássága korai szakaszának összefoglaló monográfiájában, *Az európai regionális politika* (1998) című művében még nem fogalmazza meg a nagytérségre vonatkozó kutatásainak eredményeit, ellenben megjelennek a regionális politika főbb alkotóelemei, alkalmazásuk módszerei, kiemelten a decentralizáció, s annak intézményi keretei. Ebben a szemléletben született az első, általunk kiemelkedőnek ítélt tanulmány a nagyrégió országainak területi szerkezetéről, s az egyes országokban a regionális szint kompetenciájának értékeléséről (Horváth 2000a, 2000b), valamint az átmenet területi hatásainak bemutatásáról (Horváth 2002, 2004).

Az ezredfordulón indította el Horváth Gyula a Kárpát-medence régiói című sorozatát, amely nemcsak kiemelkedő tudományszervezési feladatot jelentett, hanem mérföldkönek számít e makrorégiók történeti, gazdasági, társadalmi, s egyben regionális tudományi feldolgozásában. A 15 kötetre tervezett sorozat (ebből 13 régiómonográfia már megjelent) egységes tematikával készült, bemutatva mindazon ismérveket és tényezőrendszereket, amelyek e makrorégiót – alkotóegységein, a régióin keresztül – jellemzik (Horváth 2005,2010).

E nagy ívű munkálatok vezették el tisztelt barátunkat ahhoz a ponthoz, hogy kitekintsen a kelet-közép-európai országegyüttes egészére, s sorban születtek meg az irányt adó tanulmányai a nagytérségről. A témakörök felsorolásával csupán jelezni kívánjuk a kutatási irányok sokszínűségét, egyben a további elemzésekre irányuló inspirációt. Így többek között a régióközpont funkcióinak értelmezését (Horváth 2007a), a regionális intézményrendszer kialakítását (Horváth 2007b, 2012a), a regionális egyenlőtlenségek bemutatását (Horváth 2009), a területfejlesztés működési rendszereinek és keretfeltételeinek vázolását (Horváth 2012b), a kutatás-fejlesztés és a területi fejlődés kapcsolatát (Horváth 2013b, 2014) tekintette át munkássága során Horváth Gyula. S nem feledkezett meg a nagytérség egyes országaiban a regionális tudomány kutatási irányainak és szervezeti kereteinek bemutatásáról sem (Horváth 2013a). Nem élvezhette tisztelt barátunk az angol nyelvű összefoglaló munkájának

---

\* Eredeti megjelenés: *Tér és Társadalom*, 2016/4. 36–53. o.

sikerét, amelyet Kelet-Közép-Európa helyeiről és tereiről írt, s neves külföldi kiadónál jelentetett meg (Horváth 2015a). Poszthumusz műként került kiadásra a kelet-közép-európai 8 uniós tagország 65 régióját egységes szempontok alapján feldolgozó kötete, amely a Horváth-életmű utolsó kiemelkedő publikációja, egyben a nagyrégió hazai és külföldi kutatói, elemzői számára hosszú évekre eligazítást nyújtó összefoglalás (Horváth 2015b).

Igényes és következetes életmű tárul tehát elénk, amelyben az országegyüttes sokoldalú feldolgozására került sor, olyan kiapadhatatlan szellemi forrás, amely nemcsak a kutatók, elemzők újabb generációinak adhat eligazítást, hanem a regionális tudomány megújításához is irányokat mutat. S talán e nagyrégió politikai döntéshozói számára szintén segítséget nyújt az együttműködési szférák meghatározásában, a közös fejlesztési célok kijelölésében.

Tanulmányunkban kiindulásként Kelet-Közép-Európa lehatárolását kíséreljük meg és foglalkozunk a térszerkezet fogalmával. Felvázoljuk a nagy térség térstruktúrájára irányuló fontosabb hazai kutatások eredményeit, majd általunk végzett elemzés segítségével a versenyképesség leírását adjuk meg NUTS 2 szinten. S végül összefoglaljuk azokat a területi sajátosságokat, amelyek az eddigi hazai kutatások alapján – s egyben a Horváth-életmű e részének áttanulmányozása után – Kelet-Közép-Európa területi folyamatairól, térszerkezetéről, annak jövőbeli alakulásáról állapíthatók meg.

### *A vizsgált térség*

Mit is tekintünk Kelet-Közép-Európának? Ennek az európai nagytérnek a meghatározására számos elméletet fogalmaztak meg (Szücs–Hanák 1986), igényes feldolgozások születtek az országegyüttes korábbi területi sajátosságainak feltárására. Értékes elemzéseket olvashatunk a rendszerváltozás utáni társadalmi és gazdasági szerkezetének alakulásáról (Ehrlich–Révész–Tamási 1994). Az elemzések a területi sajátosságainak bemutatásával (Horváth 2000b; Illés 2002), a településhálózat rendszerével, meghatározó centrumainak sajátosságaival szintén foglalkoztak (Csapó–Balogh 2012; Csomós 2011; Enyedi 2010; Horváth 2007a; Tagai 2010). Olvashatunk publikációkat a strukturális politikák alakulásáról (Fábián 2011), egyes országok területi politikájáról, eszközeiről (Mezei 2006; Rechnitzer, Smahó 2011), a gazdasági és ipari szerkezet átalakításáról, modellezéséről (Kuttor 2012; Lux 2009; Molnár 2012), régiói versenyképességének meghatározásáról (Lengyel 2012). Az utóbbi években ugrásszerűen megnőtt a nagytérrel foglalkozó hazai vizsgálatok és tanulmányok száma, ami egyértelműen arra utal, hogy ez az országegyüttes a szakmai érdeklődés fókuszába került.

A tanulmányok jelzik azt is, hogy a nagytér lehatárolásában jelentős különbségek, eltérések vannak. A kutatások egyik csoportja az 1991-ben alakult Visegrádi Együttműködés (V4) országaira (Csehország, Lengyelország, Magyarország, Szlo-

vákia) fókuszál, ezt többen kiegészítik Ausztriával, s így jelenítik meg Közép-Európát. Más elemzések még hozzákapcsolják a nagytérséghez Németország keleti tartományait, esetleg Bajorországot, a Nyugat-Balkánhoz köthető (Horváth 2010) Szlovéniát, valamint Romániát, így már egy szélesebb Kelet-Közép-Európáról beszélnek.

Számunkra ez a tágabb felfogás volt szimpatikusabb. Egyrészt az országok többsége lényegében közel egy időben csatlakozott az Európai Unióhoz, vagy hamarosan csatlakozni fog. Másrészt magyar kitekintésből szemlélve ezen országegyüttes történelmi alapjaiban számos azonosságot fedezhetünk fel, és a 20. században az egyes országokat, s ezzel az egész nagytérséget a gazdasági, a kereskedelmi és a történelmi-kulturális kapcsolatok millióinak szövődéke fonja egybe. Továbbá, korábban azonos politikai berendezkedés jellemezte Európa e részét, s annak közel egy időben történő felszámolásában szintén azonosságokat tapasztalunk. S végül, de nem utolsósorban, sajátos geopolitikai helyzet jellemzi ezeket az országokat, hiszen Nyugat és Kelet között találhatók, s a változó nagypolitikai hangsúlyokban ezt a pozíciójukat korábban és a jövőben is sajátos módon érvényesíthetik.

Vizsgálatunkban tehát egy nagyobb, intenzívebben összetartozó, fejlődésében és azok mozgatóelemeiben megegyező országegyüttesre fókuszálunk, s így Kelet-Közép-Európának tekintjük Németország keleti és déli tartományait, Ausztriát, Lengyelországot, Csehországot, Szlovákiát, Magyarországot, Szlovéniát, Romániát, Bulgáriát. Ebben az országcsoportban<sup>1</sup> – mint európai nagytérségben – teszünk kísérletet a térszerkezetfelfázolására, változásainak regisztrálására.

### *A térszerkezetről*

Szabó Pál kiváló tanulmányában (2009), majd habilitációs értekezésében (2015) foglalja össze a térszerkezettel kapcsolatos hazai értelmezéseket. Három megközelítést ad a fogalom használatához. Az első esetben az elemek (alkotótényezők) és azok térbeli elrendeződése tekinthető a meghatározás alapjának, míg a másik értelmezési körben a tér alkotóelemei alapján történik a kategorizálás. S végül a harmadik csoportba azokat a vizsgálatokat sorolja, ahol a térelemek egymáshoz való viszonyítása, azaz a szerkezetek eltéréseiként, azok eloszlásaiként értelmezett térbeli formációk elemzése, leírása kerül a fókuszba.

A viszonyításhoz, azaz a térbeli fejlődés eltéréseinek illusztrálásához köthetjük a szerző által említett másik csoportosítást is, amely földrajzi és regiona- lista (terület-fejlesztési) szemléletben készülhet. Földrajzi szemléletnek tekinti Szabó a régió és a térszerkezet összekapcsolását, vagyis a hálózati elemek (közlekedés, településhálózat, infrastruktúra-rendszerek) általa szabdalt, alakított földrajzi tereinek leírását. A regionalista szemléletűekhez azokat sorolja, akik a lehatárolásokat a térszerkezeti egységek közötti mennyiségi és minőségi differenciálódás alapján végzik el, majd ennek alapján határolják le az egyes térbeli fejlődési irányokat. Az egy országra vonatkozó elemzések az adminisztratív egységekre (település, kistérség, megye, terve-

zési-statisztikai régió) is irányulhatnak, amelyek aztán különféle típusú, jellegű térbeli formációkban jelenhetnek meg. Ezeket közös jellemzőik szerint különíthetjük el, más – éppen az adott elemzések által kimutatott – egyedi térbeli alakzatoktól. Az elkülönítés egyben összevetést is jelent, egy vélt vagy valós fejlettségi szinthez képest, amely a térbeli szerkezetekre vonatkozó megállapításoknak képezheti az alapját.

Véleményünk szerint a regionális szemlélet arra irányul, hogy a térbeli fejlődési irányokat határozzuk meg. Kijelöljük azokat az folyamatokat, tényezőrendszereket, amelyek alapján leírható egy országrész, ország vagy éppen országegyüttes, sőt, akár egy kontinens fejlődési sajátossága. Megjeleníthetők – tanulmányozandó ismérvek alapján – a térbeli megoszlások, differenciák, s ezzel irányokat szabhatunk a fejlesztési beavatkozásokhoz, a térbeli szerkezetben kívánatosnak tekintett politikai, ideológiai célok kijelöléséhez, majd az azokhoz rendelhető eszközök és intézmények meghatározásához.

Térszerkezeten országok, országegyüttesek (csoportok) területi beosztásától független, döntően gazdasági, társadalmi, településhálózati tényezők vagy azok valamilyen kombinációja alapján jól lehatárolható, más és más fejlődési pályán lévő, egymástól is elkülöníthető területi egységek kijelölése, meghatározása értendő (Rechnitzer–Smahó 2011). Az azonos karakterek – mint adott térben elkülönült szerkezeti, szervezeti, intézményi egységek – egyedi, sajátos kombinációkat alkotnak, amelyek valamilyen ismérrendszer szerint jól jellemezhetők, egyben minősíthetők is. Ezeket – egy vagy több időszakban – többségében azonos gazdasági, társadalmi és településhálózati tényezők jellemeznek és határoznak meg. A térszerkezet egységei tehát – mint az adott fejlődési pálya állapota – körülírhatók, valamilyen elvárások alapján (pl. fejlődés, elkülönülés, koncentráció) minősíthetők, s azok megváltoztatására területpolitikai célok – a jövőben kívánt fejlődési irányok, a helyzetük és állapotuk átalakítása, a beavatkozások jellege, módja – határozhatók meg.

Térszerkezeti egység az azonos vagy több ismérven azonosnak tekinthető (egy-máshoz kapcsolható), egyben determináló gazdasági, társadalmi, településhálózati tényező koncentrált megjelenése. A térnek több rétege, mezője van, amelyek egymásra rakódnak, egymást erősítik vagy éppen gyengítik (Rechnitzer–Smahó 2011). A térszerkezet sajátosságai, eltérései a különböző területek földrajzi adottságaitól, az egyes mezők általános gazdasági, társadalmi és politikai megítélésétől vagy éppen támogatottságától függenek. Így a térszerkezet alakításában játszott szerepük más és más lehet. A területi politika egyik célja éppen az, hogy ezeket a térszerkezetet befolyásolja, azok alakításához hozzájáruljon.

A különféle jellegű mezők a térben egymásra rakódnak, de hatásuk, erősségük az egyes térpontokban (pl. településekben, összetartozó térségekben) eltérőek lehetnek. Egyesek sűrűsödnek, koncentrálódnak, mások kevésbé vannak jelen. Közben a mezők egymásra hatnak, egymást építik, vagy éppen rombolják, gyengítik a többieket. A relációk és viszonylatok a mezők között időben változnak. Egy adott időmetszetben egyesek felértékelődnek, továbbiak szunnyadnak vagy korábbi szerepüket elveszítik, aztán egy következő időmetszetben – más fejlődési viszonyok között – újra

előjönnek, már újabb megvilágításban, összefüggésben, vélhetően egy másik mezővel alkotnak kapcsolatot, azokra hatva szinergiákat teremtenek. A térszerkezet egészének változása a mezők átrendeződéséből következik, vagy abból, hogy az egyes mezők értékelésében új szempontok, összefüggések jelennek meg.

A térszerkezet-elemzések célja tehát annak megállapítása, hogy a vizsgált nagyobb területi egység - lehet ország vagy országok együttese – milyen közös jellemzőkkel rendelkező egységekből, összetartozó ismérveket mutató, térben is – valamilyen szempont szerint – lehatárolható alkotókból áll, s ezek a jövőben milyen irányban fejlődhetnek, változhatnak. A cél a fejlesztés orientálása, annak szemléltetése, hogy milyen lehetséges beavatkozások szükségesek a felrajzolt állapotok megváltoztatására vagy módosítására.

Ennek megfelelően a térszerkezeti elemzés lehet a jelen állapotának regisztrálása vagy a jövőbeli kívánt helyzet, fejlődési szint kijelölése, előrevetítése. Az elemzések a területi politika eszközeiként értelmezhetők, a beavatkozások irányainak kijelölésére, meghatározására, ennek következtében a térszerkezet-vizsgálatok a horizontális fejlesztéspolitikának az egyik elemzési eszközöként használhatók. Így a térszerkezeti típusok mint fejlődési szintek vagy térbeli, elkülöníthető sajátosságok válnak alakíthatóvá. A fejlettnek tekintett állapottól haladhatunk a fejletlen vagy az adott viszonyok között elmaradott, periférikus minősítés felé. Ennek fokozatai, a kijelölt területi egységeknek a minősítés létráján való elhelyezése az elemzések, az értékelések és a területi politikai célok függvényében változhatnak.

S végül alapvető kérdés az egyes térszerkezeti egységek, azaz fejlődési típusok kijelölési módja, annak módszertani bázisa. Számtalan elemzési módszer ismert vagy éppen kidolgozás alatt áll a területi szintek minősítésére, azok állapotának regisztrálására, egymáshoz viszonyításukra. Leegyszerűsítve két úton indulhatunk el.

Az egyik a fejlettséget kifejező mutatók alapján történő besorolás, ekkor egy vagy több közismert tényezővel dolgozva (ezek döntően a területi gazdasági potenciál mérőszámai, pl. az egy lakosra jutó GDP) lehatároljuk a területi egységeket, majd további ismereteink alapján a kialakult képet finomítjuk, pontosítjuk. A másik megoldás a területi egységeket jellemző különféle gazdasági, társadalmi, településhálózati mutatóknak – lényegében a mezők jellemzőinek – összegyűjtése, s azok elemzése összetett értékelési módszerek alapján (pl. többváltozós elemzések, előrevetítési eljárások, szimulációs technikák stb.).

Mindkét irány sikerrel alkalmazható, sőt a kettő kombinációja is megoldást kínálhat. Nem feledhetjük, hogy a térszerkezet-elemzés célja a fejlesztés orientálása, a lehetséges irányainak kijelölése, így a területi analízis kellő összegzési tapasztalatot, kreatív problémafeldolgozást és az adott területi egységek ismeretét kívánja meg. A megjelenítés módja a térképi ábrázolás, de ez csak ahhoz segít, hogy térben is el tudjuk „helyezni” a megállapításokat, amelyeket – mint térszerkezeti elemeket – kellő pontossággal és a fejlesztést támogató összefüggések alapján írunk le.

*Kelet-Közép-Európa az európai térszerkezetben*

Európára vonatkozó térszerkezeti modellek a múlt század nyolcvanas, kilencvenes éveiben jelentek meg, azzal a céllal, hogy illusztrálják az európai tér fejlődési irányait. Az ábrázolások és a nagy ívű térségi lehatárolások a centrum-periféria modell klasszikus elvein nyugodtak. A centrumtérsegek – melyeknek csomópontjai a nyugat-európai nagyközpontok voltak – a gazdasági erőforrásokat és a politikai döntéshozás minden intézményét is koncentrálták, s ebben a jól lehatárolt térben történt a gazdaság megújítása, az innovációk tömörülése. Így jött létre a Kék banán<sup>2</sup> mint az európai nagycentrumok – történetileg is értelmezhető – gazdasági övezete, amely megjelenítette Nyugat-Európa domináns centrumait s azok vonzástersegeit (Brunet 1989). Ennek az övezetnek a kiterjesztése történt meg a modellek átgondolása során, hiszen részben a megacentrumok agglomerációs területeivel, új központok beépítésével formálódó fejlődési zóna már Londontól és Párizstól kezdve a Ruhr-vidéken át egészen Milánóig fogta át Európa meghatározó központjait és azok befolyásolási tezeit (Kunzmann 1992).

A fejlődési övezetek felvázolása folytatódik a kilencvenes években. Megjelenik Dél-Európa fejlődési zónája, amely Barcelona, Lyon, Marseille, Genova, Milánó, Velence, Róma nagyközpontokat és agglomerációs térségeiket foglalja magában. Ezt a sajátos funkciókkal rendelkező (szolgáltatásorientáció, turizmus, erősödő lokális gazdaságok, új típusú termelési rendszerek és térségi kapcsolatok) fejlődési tengelyt nevezték a Dél Északjának, Európai napfényövezetnek (Sunbelt) vagy Második banánnak (Lever 1995).

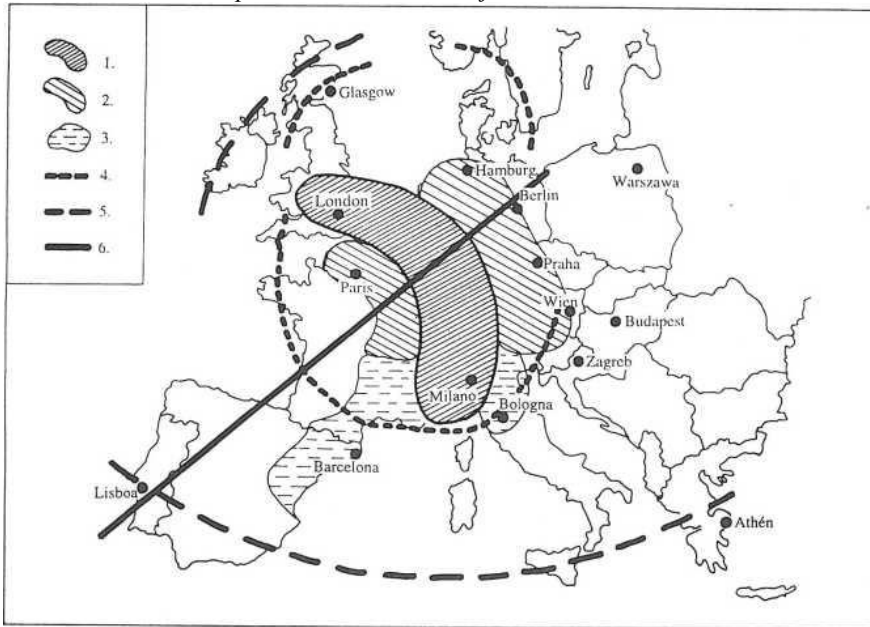
Mindezek mellett felrajzolható volt az európai high-tech körgyűrű is, amely Glasgow-ból indulva Barcelonán át Milánót érintve Bécsset belefoglalva – megszakadva Közép-Európában – Malmónél kerül vissza a kiinduló helyzetéhez. Itt jelenik meg elsőként Bécs mint az akkori Európa utolsó állomása, amelyen túl már a periférikus térségek, így Kelet-Közép-Európa található, a maga ismeretlenségével, feltáratlanságával (*1. ábra*).

A kilencvenes évek elején a regionális folyamatok egyértelműen jelezték, hogy a kelet-közép-európai országok gazdasági integrációja óhatatlanul regionális integrációs formát ölthet (Enyedi 1996). A létrejött Visegrádi Együttműködés országainak gazdasága és intézményei elvben alkalmassá válhattak gazdasági integrációra, ezek a hatások egyidejűleg területi integrációs folyamatokat is megindíthattak, nemcsak a szomszédos akkori Európai Közösség országaival, hanem keleti, poszt-szocialista országokkal is. Ennek az integrációs folyamatnak bizonyos jegyei felismerhetők voltak a kelet-közép-európai országokban<sup>3</sup> kirajzolódó makroregionális struktúrákban (Gorzela 1996; Rechnitzer 1998; Rechnitzer, Smahó 2011), amelyek számos sajátosságot, egyben bizonyos fejlődési irányokat is mutattak (*2. ábra*).

A makroregionális szerkezetben a városrégiók a kapcsolatok megtettesítői. Magyarországon a budapesti agglomeráció, Csehországban Prága és Brno agglomerációja, Lengyelországban Varsó, Poznan, Wroclaw, Gdansk, Krakkó, Szlovákiában Pozsony és térsége, valamint Kassa régiója. A nyugat-kelet fejlettségi lejtő az országokban már akkor érvényesült, azonban a keleti határokhoz közelítve megtört és lépcsőként egy másik, már az előzőnél jóval kedvezőtlenebb fejlettségi szintben folytatódott. Így lényegében a kelet-közép-európai térség országainak nyugati határvözezeit tekintették a tanulmányok a kibontakozóban lévő makroregionális, határon átnyúló együttműködések megalapozóinak, míg a keleti régiókat az igazi perifériának, a felzárkózás gyenge esélyével.

### 1. ÁBRA

*Európa térszerkezeti modellje a kilencvenes években*



*Jelmagyarázat: 1. Kék banán. 2. A Kék banán kiterjedése, az indukált övezetek. 3. Dél Északja (sünbelt-övezet). 4. High-tech környűrű. 5. A fejletlen régiók környűrűje. 6. Problémaregió.*

*Forrás: Rechnitzer 1998, 67.*

Az elemzések Kelet-Közép-Európa nyugati fejlődési zónáját mint a „Kelet-közép-európai banánt (bumerángot)”, a Gdansk-Poznan-Wroclaw-Prága-Brno-Pozsony-Bécs-Budapest nagyvárosok övezetében látták. Itt a fővárosok és a jelentős ipari, igazgatási központok koncentráltak, s azok szervezetei közvetlen kapcsolatban álltak az osztrák és német gazdasággal, nagy és közepes befektetők ezekben a térségekben telepedtek meg, továbbá a Nyugatról ide irányuló szolgáltatási és bevásárlóturizmus fogadására is ezek a központok voltak alkalmasak a kilencvenes évek közepén.

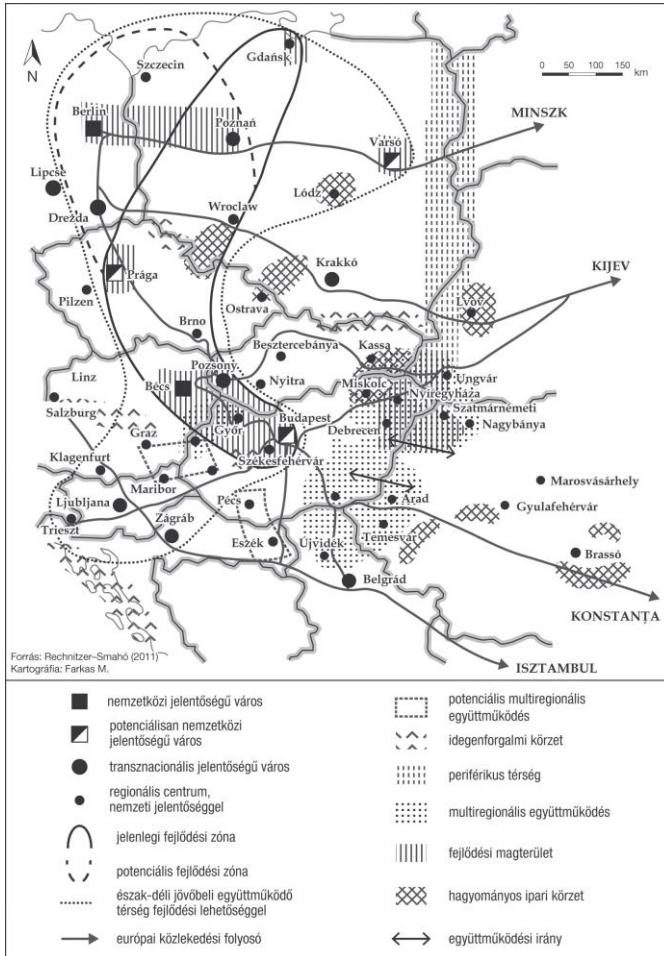
A másik sajátosság, hogy ebben a zónában találkoztak elsőként a relatívan fejlett, döntően ipari potenciállal és kedvezőbb infrastruktúrával rendelkező kelet-közép-európai térségek a viszonylagosan fejletlennek tekinthető osztrák és német régiókkal. Ennek következtében természetes versenyhelyzet alakul ki a térségek között, ami nemcsak az osztrák, német relációra volt érvényes, de az egyes országok intraregionális viszonyaira is hatott. Ezen azt értjük, hogy a külföldi tőkebeáramlás következtében ezekben a nyugati vagy a fővárosra épülő régiókban a gazdaság gyorsabb – s mondhatni sikeresebb – átalakuláson ment át, így az egyes országokon belüli nyugatkeleti vagy főváros-vidék megosztottság nem csökkent, hanem fokozódott.

A „Kelet-közép-európai banán” (más megnevezésekben bumeráng) két potenciális fejlődési övezetet, kiterjesztést indíthat vagy indított el. Az egyik zóna fókusza Prágát és a volt kelet-német ipari nagyvárosokat (Berlin, Lipcse) – kapcsolódva Berlinnel – foglalja magába, majd Poznannyal kanyarodik vissza a cseh főváros térségéhez. Jelezve azt, hogy látványosabban formálódik a Berlin-Varsó- tengely, amely nemcsak új közlekedési és kommunikációs folyosóként (II. közlekedési korridor) szolgálhat a jövőben – Minszk és Moszkva irányában –, hanem innovációs tengelyként is számba vehető. Ez egyben súlyponteltolódást eredményezhet majd a kelet-közép-európai térszerkezetben, hiszen jelentős árumozgásokat „csábíthat át”, valamint új gazdasági irányokat jelölhet ki, ami a korábbi térkapcsolatok leértékelését, azok eltolódását eredményezheti, s egyben a térszerkezet átrendeződését is kiválthatja.<sup>4</sup>

A „Kelet-közép-európai banánnak” egy további potenciális kiterjesztése már észak-déli együttműködési irány, amelyben összekapcsolódhat az Adriai-tengerpart az Északi-tengerrel. Ebben a feltételezett bővülésben már határozottabban érvényesülhet a Berlin-Varsó-tengely, de egyben aktívabbá válhatnak Szlovénia, Horvátország, illetve Ausztria keleti és déli tartományai is. A térszerkezet sajátosságai miatt feltételezhető, hogy Kelet-Közép-Európa északi és délnyugati jövőbeli fejlődési térségeinek egybefűződése a Prága-Brno-Bécs-Pozsony-Győr-Budapest-tengely mentén jöhet létre. Itt formálódhat ki az a gazdasági és térszerkezeti fordítókorong (Kelet-közép-európai gomba), amely Kelet-Közép-Európa jövőbeli megújítási övezeteit az elkövetkező évtizedekben akár Kelet-Európa (döntően Kelet-Szlovákia, illetve Ukrajna) és a Balkán (többségében Románia, Szerbia, Bulgária) irányába egybefűzheti, közvetítve a tőkét, a tudást és az innovációkat azok régiói és nagyközpontjai felé.

## 2. ÁBRA

## Kelet-Közép-Európa térszerkezeti modellje a kilencvenes években



Forrás: Rechnitzer, Smahó 2011, 55. nyomán Szabó, Farkas 2014, 74.

A jelenlegi és a jövőbeli fejlődési zónákon kívül különböző sajátosságokkal rendelkező átmeneti térségek is jelen voltak Kelet-Közép-Európában a kilencvenes években. Ezek egy része a tradicionális ipari körzetek, az átalakuló mezőgazdaság térségei vagy a hegyvidékeken az idegenforgalom által megújításra érdemes terek, a határmenti együttműködéseket alkalmazni szándékozó nagyvárosok, továbbá a tradicionális perifériák. Kirajzolható volt a „keleti fal”, amely megtörte a fejlettségi lejtőt, és az országgyűttesnek a keleti – Fehéroroszországgal és Ukrajnával érintkező – periférikus határtérségeit foglalja magában. Ezekben a többségében mezőgazdaságra alapozott vidéki térségekben a falusi és a kisvárosi településhálózat, kedvezőtlen – az adott országok átlaga alatti – infrastrukturális ellátottság volt a jellemző. A többi vidéki régióban a megújítást szolgáló belső erőforrások még szegényesek voltak, a

külföldi tőke érdeklődése elenyésző, a foglalkoztatási és társadalmi feszültségek éleződtek. A periferikus helyzet számtalan hátránya mellett előny az, hogy a posztszovjet térségek kvázi fejlett „nyugati” régiókkal érintkeznek, így lehetőség kínálkozott az erőforrások egyes elemeinek aktivizálására, a kapcsolatok újabb tereinek létrehozására. A „keleti fal” lebontását azonban tartósan akadályozta a korszerűtlen és szűk keresztmetszetű közlekedési (és határkapcsolati) infrastruktúra, a posztszovjet államok lassan formálódó intézményrendszere, az Európai Unió keleti határainak fokozódó védelme, a feketegazdaság elburjánzása, a kimondottan rossz közbiztonság.

### *Kelet-Közép-Európa régióinak versenyképessége*

Az általunk értelmezett Kelet-Közép-Európa nagytérség régióinak (NUTS 2) versenyképességét kutattuk. Célunk az volt, hogy megadjuk egyrészt azokat a tényezőket, gazdasági, társadalmi, intézményi faktorokat, amelyek determinálják a vizsgált nagytérség egészét, régióinak egymáshoz viszonyított szerkezetét. Másrészt a magyar régiók pozicionálásával ajánlásokat kívántunk megfogalmazni helyzetünk javítására, egyben a versenyképességünk megítélésére, majd erősítésére.

A versenyképesség elméleti modelljeinek értékeléséhez, valamint az ezekkel kapcsolatos kutatásokhoz annyiban járultak hozzá elemzéseink, hogy sikerült a meglévő modellbe új elemeket is beépíteni (Lengyel 2000, 2012). A munkatermelékenység és foglalkoztatás klasszikus alapkategóriáit finomítottuk, s ennek következtében a kutatás-fejlesztési, a humán tőkét megjelenítő, a működő tőkét megragadó alaptényezők mellett beépültek a modellbe a társadalmi tőkeelemek, valamint a traded szektorra (exportra termelő ágazatok) vonatkozó paraméterek.

Nyolc ország NUTS 2 egységeit hasonlítottuk össze, ami 93 régiót jelent, az elemzésekhez 25 változót<sup>5</sup> vettünk alapul, amelyeket különféle matematikaistatistikai módszerekkel értékeltünk.

A versenyképesség tényezőit, így a munkatermelékenységet és a foglalkoztatást elemezve megállapítható, hogy a nagytérség erősen differenciált, abban jól elhatárolható törésvonal rajzolódik ki. Az elkülönülés általában azzal jellemezhető, hogy a fejlett nyugat-európai piacgazdaságok (Németország, Ausztria) és a felzárkózó kelet-közép-európai térség régiói határozottan és egyértelműen elválnak egymástól. Az előbbieknél a magas szintű foglalkoztatás nagy termelékenységgel párosul, míg a másik csoportban pontosan fordítva, az alacsony szintű foglalkoztatás kisebb termelékenységgel jár együtt.

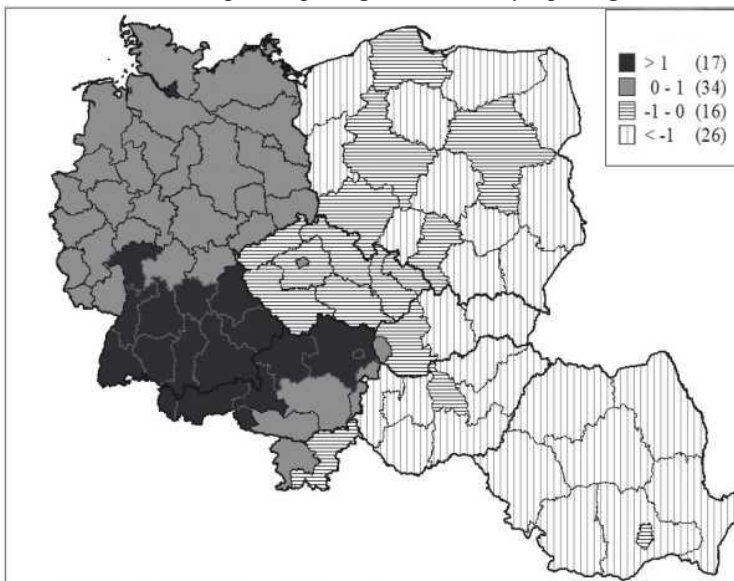
A nagytérség erősen megosztott, a vizsgálatok megerősítik az ismert nyugat-keleti különbségeket, a volt szocialista országok esetében a fővárosok erőforrás-konzentrálását, a régiók közötti nagy különbségeket, így viszonylag kis számban ismerhetünk fel fejlődési zónákat (egybefüggő, azonos fejlettségű régiók vonulatát), szemben a gyengén fejlett, döntően periferikus régiók nagyobb tömbökben való megjelenését (3. ábra).

A magyar régiók a nagytérségben a volt szocialista országok régióihoz képest nincsenek kedvező helyzetben. Csak a fővárost magába fogadó Közép-Magyarország és a Nyugat-Dunántúl esetében jelezhetünk értékelhető versenyképességet, a többi régió erősen leszakadt, a gyenge versenyképességű kategóriába sorolódott. Ezt támasztja alá azon vizsgálat is, amikor a versenyképességi főkomponenst – mint az elemzett tényezők koncentrált kifejezőjét – összehasonlítjuk az egy lakosra jutó GDP-vel, s a kapcsolatokat kétdimenziós ábrába rendezzük (4. ábra).

A nagytérség megosztottsága még látványosabb, még egyértelműbb, hogy Kelet-Közép-Európában jelentős fejlődésbeli különbségek alakultak ki. A törésvonalat (a versenyképesség átlagos értékét) a fentebb jelzett német és osztrák régiókon túl csak a prágai és a pozsonyi régió tudta átlépni a volt szocialista országok területi egységei közül.<sup>6</sup> A magyar főváros csak átbillen az európai régiók átlagos értékei felett az országos szinten kiemelkedő versenyképességével és kedvezőbb fajlagos GDP-jével. A Nyugat-Dunántúl és a Közép-Dunántúl régió átlaghoz közelítő egy főre jutó GDP-ellátottsága ugyan még érzékelhető, de alacsony a versenyképessége, mindez súlyozottabban érvényes a többi magyar régiónál, amelyek az erősen leszakadó tömb alján, azok sűrűjében helyezkednek el.

### 3. ÁBRA

*Kelet-Közép-Európa régióinak versenyképessége*



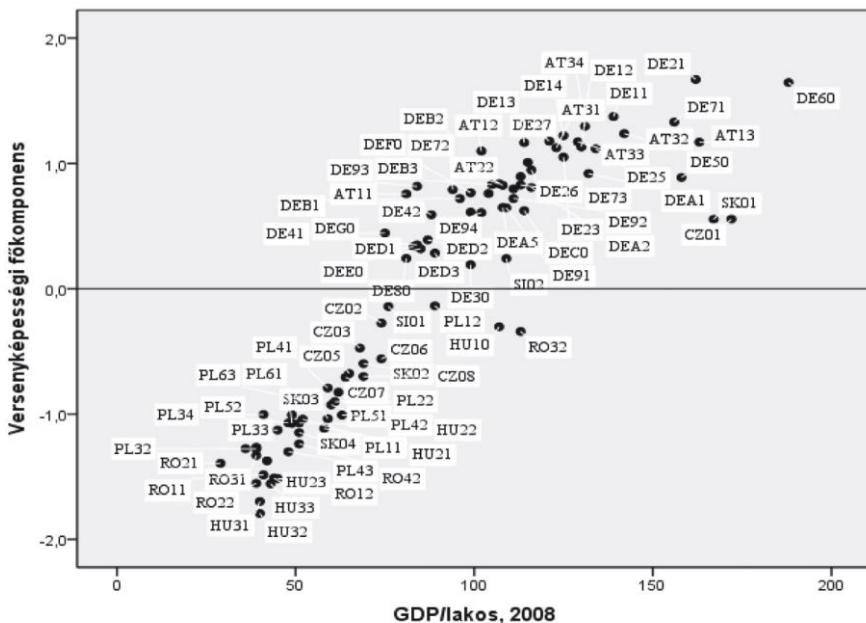
*Forrás:* Lengyel, Rechnitzer 2013, 113.

A további vizsgálatok – a versenyképességre ható tényezők belső elemzései – megállapították, hogy két faktor határozza meg a régiók helyzetét a versenyképességben. Az egyiket nevezzük humán tőkének – ez a tényező a munkaerő fejlettségét, a munkaerővonzás képességét és a szabadalmak meglétét foglalja magában –, amely erősen

megosztja a nagytérseget, annak differenciálásában árnyaltabb képet nyújtva. A magyar régiók közül Nyugat- és Közép-Dunántúl közelebb állnak a határmezsgyéhez közelítő cseh és lengyel régiókhöz. A többi magyar régió viszont erősen leszakadt, a periferikus román és lengyel régiókkal megegyező értékekkel rendelkeznek.

#### 4. ÁBRA

*A versenyképességi főkomponens és a gazdasági fejlettség (GDP/lakos) kapcsolata*



*Forrás:* Lengyel, Rechnitzer 2013,112.

A kutatás és fejlesztés faktor - kutatás-fejlesztési kiadások, high-tech szektorban foglalkoztattok aránya, állótöke-képződés, nyertes keretprogramok – a tudásalapú gazdaság és az innovatív szektorok jelenlétét szimbolizálja, ezek a tényezők már jobban szétterítik Kelet-Közép-Európa térségét. Ebben a „gombaalakot” követő megosztottságban a magyar régiók még látványosabban leszakadnak elsősorban a cseh, valamint a lengyel régióktól. Az elemzés újra megerősíti azt a magyar - de mondhatni kelet-közép-európai - sajátosságot, hogy a főváros karakteresen elkülönül a többi térségtől – esetünkben Budapest –, s értékei jobban közelítenek a nyugat-európai térségekhez, közelebb állva a gomba „fejéhez”. A „törzsben” – mint leszakadó tömbben – található a többi magyar régió, jelezve azt, hogy kutatási-fejlesztési potenciáljuk kedvezőtlen, s ezzel versenyképességük is kimondottan gyenge Kelet-Közép-Európában.

## Trendek és irányok a kelet-közép-európai térszerkezetben

A jelenleg is folyó kutatások alapján nem könnyű összegezni Kelet-Közép-Európa térfolyamatainak irányait, valamint a lehetséges fejlődési utakat.

Az első megállapításunk az, hogy a nagyrégió országai és térségei egyre keményebb *versenyterbe* kerülnek, közöttük élesebbé válik a küzdelem, főleg a külföldi befektetések fogadásában, azok letelepítésében, a fővárosok és nagyobb regionális központok nyújtotta attraktivitásokban (szolgáltató intézmények, kutatás-fejlesztés, egyetemi képzési kínálat, nemzetközi szervezetek fogadása, turisztikai kínálat, vonzó környezet stb.). Ez a versenyter folyamatosan átrendeződik, újabb és újabb elemekkel gyarapszik, vannak újonnan feltörekvő országok és központok, mások kedvezőbb helyzetből indulva évek alatt versenyhátrányba kerültek, míg többeknél az elmozdulás csak lassabb, nem látványos.

A verseny tehát kieleződött az országok között, mindez még jobban felismerhető a fővárosok esetében (Csomós 2011; Horváth 2007a). Megerősítést nyer az az európai tendencia, hogy a *fővárosok* egyre nagyobb mértékben koncentrálják a jövedelmeket, hiszen mindegyik kelet-közép-európai fővárosban s annak régióiban a legmagasabb az egy főre jutó GDP az országon belül, s ennek koncentrációja az időben előrehaladva egyenletesen emelkedik. Elmondható, hogy három főváros az európai versenyben is kiemelkedik. Hiszen évek óta – változó helyzettel – Pozsony, Prága és Bécs megtalálható Európa húsz legmagasabb jövedelmet termelő régiói között, de a feltörekvők között láthatjuk még Varsót, Budapestet, sőt Ljubljanát, valamint Zágráb és Belgrád is megjelenik ebben a sorban. Az európai metropoliszok versenyébe még nem szálltak be ezeknek az országoknak központjai (hogy ezek a fővárosok a nemzetközi szervezetek fogadásában, azok megtelepítésében akár nagytérségi, több országra kiterjedő, akár európai szerepet vívjanak ki maguknak), de nagyvárosi funkcióik, illetve az életminőséget illusztráló tényezők kínálata egyre szélesebb, sokszínűbb (Csomós 2011).

Jellemzőnek tekinthető térszerkezeti sajátosság a fővárosi jövedelem és funkció, de a népesség koncentrációja mellett a *szuburbanizációs folyamatok* is felgyorsultak az ország központjai körül, sőt már a regionális centrumok övezetében is kimutathatók a népességtömörülési tendenciák. A fővárosok és néhány nagycentrum, regionális központ kínálja ugyanis a kedvező munkalehetőségeket, biztosítja az elérhető szolgáltatásokat, és egyben az életminőség alakításában is jobb feltételeket nyújt, így ezek a városok a belső migráció egyre határozottabb célpontjaivá válnak. Ennek ellentéte a *kiürülő térségek* egyre táguló földrajzi tere, az ottani népesség elöregedése, a csökkenő települési szintű szolgáltatások, a kedvezőtlen munkakörülmények, a hátrányos rétegek és csoportok megjelenése, majd egyes (nagy)terekben való koncentrációja. Mindezek az európai trendeket követik, de Kelet-Közép-Európa esetében ezek a trendek látványosabbak, sőt a leszakadó térségek egyre nagyobb tömbösödését

még az országhatárok sem képesek megszakítani. A perifériák perifériái kirajzolódnak a nagyrégióban, s ezeknek a területi „fekete lyukaknak” a felszámolása vagy további terjedésének mérséklése jelentős forrásokat emészt fel, amit az országok többsége nem mindig képes vagy éppen nem akar előteremteni.

Az országok *területi feltártsága*, azaz például a főváros és a regionális központok összekapcsolása, gyors elérhetőségük biztosítása nem egyenletes, más és más hálózatfejlesztési filozófiát, majd gyakorlatot követtek az országok, így magának a nagyrégióknak a belső kapcsolatai is esetlegesek. Hiába léteznek európai távlati közlekedéshálózat-fejlesztési célkitűzések, csak lassan épülnek ki az úthálózatok, nem mindig a legkedvezőbbnek tartott irányokat vagy nem a centrumok elérhetőségét követve. Élénkülnek viszont az *országhatár menti kapcsolatok*, az átjárhatóság a határokon fokozatosan létrejön – gyengébben a periférikus térségekben. De ebben a térszemletben is jelen van az élénkülő verseny, így nem ritkák a közeli regionális központok párhuzamos fejlesztései, a kapcsolatok elhanyagolása, az országon belüli igények megfeleléséhez rendelt projektek (pl. repülőterek, egyetemek, kutatás-fejlesztési bázisok, ipari-tudományos parkok stb.).

Sajátossága a nagyrégióknak, hogy az országok – s azok területi tervezői – még nem ismerték fel a *fejlesztési koncepciók*, tervek egymáshoz illesztésének, összehangolásának fontosságát. Így az egyes országok területfejlesztési koncepcióiban szigethatások érvényesülnek, nincs még Kelet-Közép-Európa dimenzióban – vagy akár a szomszédos, érintkező területek esetében sem – a térszerkezetre vonatkozó közös gondolkodás, de még annak az illúziója, kvázi intézményes keretei sem ismerhetők fel.

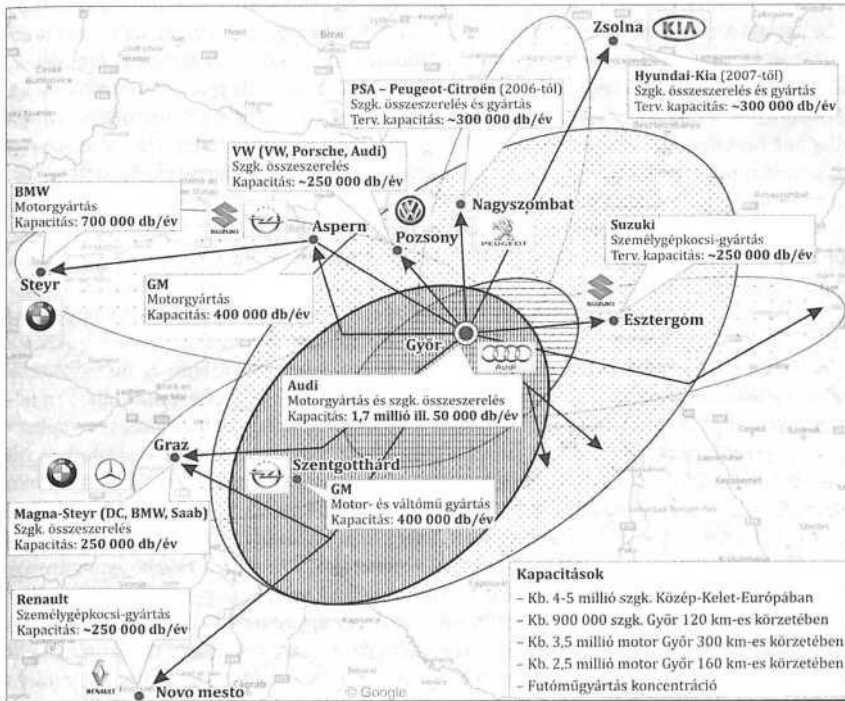
S végül, de nem utolsósorban szólni kell arról, hogy döntően a közép-európai (mag)régióban a *járműipar* egyre jelentősebb szektorrá válik (Rechnitzer–Smahó 2012) (5. ábra). Nemcsak azáltal, hogy számos nagyvárosban megjelentek a járműipari, döntően személygépkocsi-összeszerelő üzemek, hanem, hogy velük párhuzamosan más európai gyártóközpontokat is ellátva megtelepültek a különböző szintű beszállítók, akár egy-egy nagyvárosban koncentráltan, akár kisebb-nagyobb településekben szétszóródva. A járműipari koncentrációk kedvező hatása több központban már érvényesül (oktatási-képzési kínálat, magasabb jövedelmek, beszállítók megjelenése, a szolgáltatások körének bővülése, szélesebb fogyasztási kínálat, növekvő bevándorlás, városi infrastruktúra fejlesztése stb.), de egyben e centrumok kitettsége (útfüggő helyi fejlődés) is fokozódik, amelynek oldására nem mindenütt figyelnek a fejlesztési elképzelésekben (Fekete 2015; Molnár 2012).

Tekinthető-e Kelet-Közép-Európa egésze új európai fejlődési övezetnek? Az egész térség vélhetően nem lesz növekedési zóna, hiszen nem egységes, erősen megosztott, térszerkezetében elkülöníthető elemek, más és más jellegű növekedési központok, esetenként kisebb-nagyobb sajátos övezetek, zónák, magterületek ismerhetők fel, amelyek mellett ott vannak a mélyperifériák vagy a tartósan pangó, mozdulatlan területek, településhalmazok. A központok, elsősorban a fővárosok szívóhatása jól felismerhető, mindez fokozza a területi különbségeket, az ellenpontok rendszerét. A verseny éles a fejlődési dinamikát mutató fővárosok és zónák között, ugyanakkor kezelni kellene az országokon belül kialakuló egyre látványosabb területi differenciálódást.

Az országok gazdaság- és területpolitikája (már ahol van), még ha európai uniós elveket is követ, alapvetően eltér egymástól. Így aztán megvan az esélye, hogy egyes fővárosok és néhány regionális központ Európa izgalmas, jövőt hordozó erőközpontjává váljék, s másoknak meg arra van kilátásuk – talán éppen a politikai aktorok állhatatos törekvése ellenére is –, hogy a kontinens szegényházában maradjanak vagy oda sorolódjanak.

## 5. ÁBRA

### Járműipari központok Győr nagytérségében



Forrás: Rechnitzer 2016, 87.

## Jegyzetek

- <sup>1</sup> Horvátország és Szerbia vizsgálatba történő bevonásán is gondolkodtunk, hiszen e nyugat-balkáni országokkal a vizsgált országcsoporthoz tartoznak a történelmi, gazdasági, infrastrukturális és kulturális kapcsolataik erőteljesek és egymásra épülnek. A gondot az adatok és az információk elérhetősége jelentette, Horvátország esetében az európai uniós tagsággal (2013) jelentősen csökkent ez a probléma, míg Szerbia esetében a jövőbeli tagjelöltséggel szintén mérséklődhet.
- <sup>2</sup> Szabó Pál (2009) nagyszerűen végigveszi az európai térszerkezeti modelleket, azok különböző változatait (sokszögek, alakzatok), illetve a megnevezéseiket, azok változását, variációs lehetőségeit.
- <sup>3</sup> Ennél a modellnél még nem beszélhetünk Kelet-Közép-Európáról, hiszen a fentebb jelzett országok nem vagy csak nagyon érintőlegesen vannak jelen, de egyértelműen megjelenik a térszerkezeti elemzésekben a kiterjesztés igénye és szükségessége.

- <sup>4</sup> Ennek az új iránynak a realitását az adja, hogy Lengyelország erősen törekszik az orosz vasúti szállítások fogadására, s ezzel a távolabbi ázsiai kapcsolat közvetítésére az Európai Unió magterületei felé.
- <sup>5</sup> A 25 változót hat csoportba rendeztük, így az általános jövedelmi helyzet (4 változó) mellett vizsgáltuk a kutatás-fejlesztés sajátosságait (5 változó), a humán tőke összetételét (5 változó), a működő tőke jellemzőit (1 változó), a traded szektorokat (2 változó), s a társadalmi tőkét és intézményeit (8 változó).
- <sup>6</sup> A frissebb regionális szintű GDP-adatok (2012) ezt az eredményt csak megerősítik, hiszen az Európai Unió 20 legfejlettebb régiói között hatodik a Pozsony régió (Bratislavsky kraj), az uniós átlag 179%-ával, s kilencedik a Prága régió (Praha), itt 172 %-os eredményt mutattak ki. Bécs a 12. a sorrendben, s a 162%-át hozta az EU-átlagnak. Budapestet is magában foglaló Közép-Ma- gyarország tartósan a 96-98. helyen található, folyamatosan átlépve az EU-átlagértéket.

## *Irodalom*

- Brunet, R. (1989): *Les villes „européennes”*. Reclut/Datar, Paris
- Csapó, T., Balogh, A. (eds.) (2012): *Development of the settlement network in Central European countries. Past, present, future*. Springer, Berlin, Heidelberg
- Csomós Gy. (2011): A közép-európai nagyvárosok gazdaságirányító szerepe. *Tér és Társadalom*, 3., 129–140.
- Ehrlich É., Révész G., Tamási P. (1994): *Kelet-Közép-Európa honnan-hová?* Akadémiai Kiadó, Budapest
- Enyedi Gy. (1996): *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest (Ember, település, régió)
- Enyedi Gy. (2010): Városok a közép-európai átmenetben. In: Barta Gy., Beluszky P., Földi Zs., Kovács K. (szerk.): *A területi kutatások csomópontjai*. MTA RKK, Pécs, 223–244.
- Fábián A. (szerk.) (2011): *Alkalmazott strukturális politikák Közép-Európában*. Nyugat-magyarországi Egyetem Kiadó, Sopron
- Fekete D. (szerk.) (2015): *Nyugat- és kelet-közép-európai járműipari térségek működési modellje*. Universitas- Győr Alapítvány, Győr
- Gorzela, G. (1996): *The regional dimension of transformation in Central Europe*. Regional Studies Association, London
- Horváth Gy. (1998): *Európai regionális politika*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs
- Horváth Gy. (2000a): Regional policy effects of the transition in East-Central Europe. *Informationen zur Raumentwicklung*, 7-8., 427–434.
- Horváth Gy. (2000b): Decentralizáció és a régió - kelet-közép-európai nézőpontok. In: Horváth Gy., Rechnitzer J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA RKK, Pécs, 60–73.
- Horváth Gy. (2002): Regional policy and development in East-Central Europe. In: Domanski, R. (ed.): *Regions and cities in an enlarging European Union*. Polish Academy of Sciences, Warsaw, 107–128.
- Horváth Gy. (2004): A strukturális politika és a kelet-közép-európai régiók. *Területi Statisztika*, 3., 236–251.
- Horváth Gy. (2005): A Kárpát-medence, mint az Európai Unió jövőbeli transznacionális makrorégiója: A közös kohéziós politika céljai. *Közgazdász Fórum / Economists Forum*, 9., 35–44.
- Horváth Gy. (2007a): Régióközpontok Európában. *Magyar Tudomány*, 6., 704–720.
- Horváth Gy. (2007b): The dilemmas of creating regions in Eastern and Central Europe. In: Hajdú, Z., Illés, I., Raffay, Z. (eds.): *Southeast-Europe: State borders, cross-border relations, spatial structures*. Centre for Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences, Pécs, 72–98.
- Horváth Gy. (2009): Regionális egyenlőtlenségek a kelet- és közép-európai kutatási térségben. *Magyar Tudomány*, 12., 1499–1512.
- Horváth Gy. (2010): *Territorial cohesion in the Carpathian basin: Trends and tasks*. Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Pécs (Discussion Papers; 81.)
- Horváth, Gy. (2012a): Regionalization in Eastern and Central Europe: obstacles and perspectives. *Geography, Environment, Sustainability*, 2., 4–17.

- Horváth Gy. (2012b): Szempontok a kelet-közép-európai területfejlesztés megújításához az uniós változások tükrében. In: Bottlik Zs., Czirfusz M., Gyapay B., Kőszegi M., Pfening V. (szerk.): *Társadalomföldrajz - Területfejlesztés - Regionális tudomány*. ELTE TTK Földtudományi Doktori Iskola, Budapest, 85–100.
- Horváth Gy. (2013a): A területi kutatásoktól a regionális tudományig. Kelet- és közép-európai tudománytörténeti vázlat. *Tér és Társadalom*, 4., 30–51.
- Horváth Gy. (2013b): A kelet-közép-európai területi fejlődés két komponenséről. *Közép-Európai Közlemények* 1–2., 200–209.
- Horváth Gy. (2014): Az új regionális fejlődési paradigma két eleme Kelet-Közép-Európában: intézményi decentralizáció és kutatás-fejlesztés. *Erdélyi Múzeum*, 4., 21–35.
- Horváth, Gy. (2015a): *Spaces and places in Central and Eastern Europe: Historical trends and perspectives*. Routledge, London
- Horváth Gy. (szerk.) (2015b): *Kelet- és Közép-Európa régióinak portréi*. Kossuth Kiadó, Budapest
- Illés I. (2002): *Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Atalakulás, integráció, régiók*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs
- Kunzmann, K.R. (1992): Zu Entwicklung der Stadtsysteme in Europa. *Mitteilungen der Österreichischen Geografischen Gesellschaft*, 134., 25–50.
- Kuttor D. (2012): *Kelet-Közép-Európa változó gazdasági térszerkezetének modellezése*. Miskolci Egyetemi Kiadó, Miskolc
- Lengyel I. (2000): A regionális versenyképességről. *Közgazdasági Szemle*, 12., 962–987.
- Lengyel I. (2012): Kelet-közép-európai térség régióinak versenyképessége. In: Rechnitzer J., Smahó M. (szerk.) *Járműipar és regionális versenyképesség*. Széchenyi University Press, Győr, 126–158.
- Lengyel, I., Rechnitzer, J. (2013): The competitiveness of regions in the Central European transition countries. *The Macrotrends Review: A Multidisciplinary Journal of Global Macro Trends*, 4., 106–121.
- Lever, W. (1995): The European regional dimension. In: Lever, W., Bailly, A. (eds.): *The spatial impact of economic changes Europe*. Ashgate, Vermont, 178–203.
- Lux G. (2009): Reindustrializáció Közép-Európában. In: Fodor I. (szerk.): *A régiók újrapirosítása. A Dél-Dunántúl esélyei*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 20–34.
- Mezei C. (2006): Helyi gazdaságfejlesztés Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom*, 3., 95–108.
- Molnár E. (2012): Kelet-Közép-Európa az autóipar nemzetközi munkamegosztásában. *Tér és Társadalom*, 1., 123–137.
- Rechnitzer J. (1998): *A területi stratégiák*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs
- Rechnitzer J. (2016): *A területi tőke a városfejlődésben. A Győr-kód*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs
- Rechnitzer J., SmahóM. (2011): *Területi politika*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Rechnitzer J., Smahó M. (2012): A jármű- és autóipar hatása a kelet-közép-európai térség versenyképességére. *Magyar Tudomány*, 7. (melléklet), 38–48.
- Szabó P. (2009): Európa térszerkezete különböző szemléletek tükrében. *Földrajzi Közlemények*, 2., 121–134.
- Szabó P., Farkas M. (2014): Kelet-Közép-Európa térszerkezeti képe. *Tér és Társadalom*, 2., 67–86.
- Szabó P. (2015): *Régió és térszerkezet az elmélettől a területpolitikáig*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- Szücs J., Hanák P. (1986): *Európa régiói a történelemben*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest (Előadások a Történettudományi Intézetben; 3.)
- Tagai G. (2010): A városok szerepe a kelet-közép-európai országok térszerkezetének formálódásában. In: Barta Gy., Beluszky P., Földi Zs., Kovács K. (szerk.): *A területi kutatások csomópontjai*. MTA RKK, Pécs, 261–282.



# VIDÉKI TÉRSÉGEINK INNOVÁCIÓT BEFOGADÓ KÉPESSÉGE – EGY KUTATÁS TAPASZTALATAI\*

SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN

## *Bevezetés*

Az európai vidékfejlesztési politikának legfőbb célja, hogy a vidék életképes legyen, aktív, virágzó vidéki közösségekkel, erős gazdasággal, jó közszolgáltatással rendelkezzen, azaz a végső soron folyamatosan növekedjen a vidéken élők életminősége. A kérdés csupán az, hogy a fenti elvárások hogyan teljesíthetők, melyek azok az intézkedések és folyamatok, melyek mindehhez elvezetnek, melyek azok az elvek, amelyek mentén a cél elérhető? A következő öt alapelv az, amely előmozdítja a rurális térségek fejlődését, sikerét:

- *innováció* – minden olyan folyamat, tevékenység, amely korábban nem volt jellemző az adott területre, de bevezetésre került, és gazdasági vagy társadalmi értékteremtéssel jár (Schumpeter, W.1938),
- *fenntartható fejlődés* – az emberiség közös jövőjének azon tanulási-fejlesztési folyamata, *amelynek eredményeképpen az emberi társadalom a Földön fenntarthatóvá válhat*, ahogy ezt Láng akadémikus kifejtette,
- *versenyképes vidéki tér* – tartós gazdasági fejlődésre képes tér (Lengyel, I. 2003),
- *tudásra alapozott rurális társadalom* – versenyképes humán tőke folyamatos képzésen keresztül képes kielégíteni a tudásalapú gazdaság támasztotta munkaerőpiaci feltételeket a növekedés fenntartása érdekében,
- *új funkciók iránti igény elfogadása és megtelepedése* – a rurális térségek és települések sem mentesek a globalizáció hatásaitól, mind gazdasági, mind társadalmi értelemben átalakuláson mennek keresztül, új gazdasági funkciók jelennek meg, új társadalmi formációk alakulnak és működnek, az új technológiák kerülnek bevezetésre, mindezek generálta igények megteremtése a vidék életképességének feltétele.

Két fejlesztési dokumentum jól demonstrálja, hogy a vidéken megjelenő innovációs folyamatok mennyire fontosak a vidék fejlődése érdekében. Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból (EMVA) nyújtandó vidékfejlesztési támogatásról szóló Európa Tanács 627 számú rendeletben a 2014–2020-ra megfogalmazott és elfogadott hat vidékfejlesztési prioritás közül az első „a tudásátadás és az innováció előmozdítása a mezőgazdaságban, az erdészetben és a vidéki térségekben”, valamint a

---

\* Eredeti megjelenés: *Tér és Társadalom*, 2015/1. 97–115. o.

2014–20 időpontra elkészített Magyarország Vidékfejlesztési Programjában ugyanúgy első prioritásként jelenik meg a tudásátadás és az innováció, de nem csak a vidéket leginkább érintő két szektort (mező- és erdőgazdálkodás), hanem a vidéki gazdaságot egészében említi a dokumentum.

A rurális térségek gazdasága másképp növekedik, mint a nagyvárosoké, a legsikeresebb út gazdaságuk fejlődéséhez, hogy, jól mérjék fel a helyi kompetenciákat és erőforrásaikat, melyeket építsék be helyesen a stratégiájukba, és a következetesen valósítsák meg. A 90-es évektől az Európa mezőgazdasági politikája (CAP) nagy változásokon ment keresztül, a mezőgazdasági szektor helyett a vidék gazdaságának egésze kapott figyelmet. Bár csak 2006-ban fogalmazták meg az új vidék paradigmát (Innovation... 2014), a megelőző 10-15 év már előkészítette ezt. Az új paradigma a beruházást, a hely-specifikus stratégiát és a gazdaság modernizálását helyezi előtérbe (1. táblázat).

1. TÁBLÁZAT  
Az új vidék paradigma

|                 | <i>Régi megközelítés</i>   | <i>Új megközelítés</i>  |
|-----------------|--|---|
| Célok           | kiegyenlítődség, farm gazdaságok jövedelme, farm gazdaságok versenyképessége | vidéki területek versenyképessége   |
| Kulcs szektorok | mezőgazdaság   | a vidéki gazdaság valamennyi szektora (pl. vidékturizmus, IKT, ipari tevékenység, stb..)              |
| Fő eszközök     | támogatások  | beruházások   |
| Kulcsszereplők  | nemzeti kormányok, gazdálkodók   | a kormányzás minden szintje, különböző helyi szereplők a magán- és közszférából, civil szervezetektől |

*Forrás:* szerző szerkesztése az OECD Rural Policy Reviews 2014 alapján.

Európa sok vidéki térségét sújtja a mezőgazdaság szerepének a csökkenése, az elöregedés problematikája, a fejlesztés és a megőrzés közötti feszültség konfliktusa, a magasan képzett munkaképes népesség elvándorlása, az alacsony képzettségűek bevándorlása. Ezekre a kihívásokra a rurális gazdaság modernizálásához szükséges hajtóerőkkel kell felelni, úgy, mint a vállalkozás, a szakértelem, a verseny, a beruházás, az innováció és a tudás. Ez utóbbi különösen akkor erősíti a rurális gazdaságot, ha a képzett munkavállalók iránti igény nő. Élni kell azokkal a lehetőségekkel, amelyek vállalkozásokat hoznak létre, főleg start-up, klaszter vagy egyéb együttműködés formájában. A munkavállalók számára nélkülözhetetlen a különböző oktatási formák, a tréningek, mert ez a folyton fejlődő technológiákra való felkészültséget segíti, miközben a kommunikáció során új lehetőségeket tárhatnak fel a belső változásokra, de

még új külső kapcsolatok is épülhetnek. A helyi vállalkozásokat versenyre kell sarkallni, akár helyi vagy vidéki, akár városi vállalkozásokkal közös megmértetésen. Fel kell ismerni és megérteni a vidéki területeken megjelenő innovációk különböző típusait, és támogatni őket, hiszen kisebb a lehetőségük a máshol fejlesztett termékek megvásárlására (Innovation... 2014).

Összehasonlítottuk a régi és új vidéki gazdaság jellemzőit (2. táblázat), amiből világosan látszik, hogy a miért versenyképesebb és életképesebb az új gazdaság, és hogyan állítható párhuzamba az új rurális paradigmával.

## 2. TÁBLÁZAT

### *A hagyományos és a modern vidéki gazdaság jellemzői*

| <i>A vidéki gazdaság jellemzői</i>                                      | <i>A modern vidéki gazdaság jellemzői</i>                          |
|---|--|
| Legtöbb foglalkoztatott a szolgáltatási és az ipari szektorban dolgozik | Szolgáltatási szektor a meghatározó                                |
| Gyenge szakértelem, öregedő munkaerő                                    | A munkaerőnek magas a képzettségi szintje                          |
| Innováció szintje alacsony, ezt a K+F tevékenységgel mérik              | Az innováció húzóerőt jelent                                       |
| Alacsony termelékenység, kivéve a mezőgazdasági szektort                | A termelékenység minden szektorban húzóerőnek számít               |
| Elmaradott IKT tudás, és alacsony szintű internet kapcsolat             | Hálózati működés a gazdaságban: internet, telekommunikáció (IKT)   |
| Legtöbb KKV alacsony potenciálú   | A legtöbb munkahelyet a KKV-k teremtik képzett munkaerőt igényelve |

*Forrás:* szerző OECD 2014 alapján.

A modern rurális gazdaság jegyei a hazai vidéki térségeinkben még nagyon gyengék, de jól látjuk, hogy az innovációra vidéki térségeinkben is szükség van, sőt húzóerő szerep jut neki, de a rurális térben megjelenő innovációt nem mérhetjük ugyanazokkal az indikátorokkal, például a K+F tevékenységgel, a szabadalmak számával. A metropoliszok gazdaságát kutatók az innovációt az egyetemi központokhoz, kutatás-fejlesztési intézményekhez kötik, azaz a tudásbázisú innovációs rendszereket vizsgálják, ezekből valóban kevés van a vidéki térségekben, nem hogy Magyarországon, de a világ legfejlettebb országaiban is. Tehát a rurális innovációt más mutatókkal kell mérni, általában elhanyagolják a társadalmi és kulturális dimenzióját, tehát legtöbb esetben nem csak a termék megújítását kell alatta érteni, hanem a folyamatot, az utat is innovációnak kell tekinteni a társadalmi-gazdasági környezetével együtt. A továbbiakban a rurális innováció és annak különböző összetevőit mutatjuk be.

*A rurális innováció és dimenziói*

Az innovációval és annak hatásával számos szerző foglalkozik, az innováció alatt sokan elsősorban a vállalatoknál a versenyképesség érdekében tett technológiai, és termék innovációt értik, és a szabadalmak, újítások számával, az egyetemeken történő kutatások, és a K+F tevékenységek eredményeivel mérik, azaz elsősorban a termék- és a technológia innovációja kerül fókuszba (Roger, 1983), (Csákvári T.–Kovács D. (2002) (Rechnitzer 1993). A vállalati innováció kutatás mellett megjelentek a területi innovációval, az innováció térbeli terjedésével foglalkozó munkák, majd a regionális innovációs stratégiák megalkotásával, és azok területi fejlődésével foglalkozó dokumentumok, szakcikkek (Rechnitzer–Döry 2000), (Kauffeld-Monz–Fritsch 2013). Ezek rámutattak a tudástársadalom jelentőségére, és a régiók közötti tudás transzfer és az innováció közötti kapcsolatra, a regionális szinten működő intézményrendszer fontosságára, és a hálózati kapcsolataik nélkülözhetetlenségére, melyek további innovációk gerjesztői lehetnek. De ebben az esetben is az intenzitását a K+F tevékenységekhez, a szabadalmakhoz kapcsolható indikátorokkal mérték, és az egyetemekhez, a kutatóhelyekhez, a technológiai központokhoz, azaz a tudást termelő városi terekhez kötötték (Rechnitzer–Smahó 2007). Ha ezt a gondolatmenetet folytatjuk, kérdés, hogy beszélhetünk-e egyáltalán rurális innovációról, hiszen ezek az elemek elsősorban a nagyvárosokra jellemzők. Az innovációs politikák lényege, hogy növelik a régió versenyképességét, de milyen kontextusban tudjuk értelmezni mindent a vidéki térségek esetében, az innovációt a vidéki területeken? A rurális innovációt a nagyvárosoktól nem izolálva és sokkal összetettebben kell értelmezni a társadalmi, gazdasági környezetre fókuszálva, mert az innováció sokkal összetettebb fogalom, mely kihat a gazdaság mellett a társadalom egészére is. Az innovációnak időben és térben való terjedésével a terjedési modellek foglalkoznak, amelyek szerint az innováció a csomópontokból, a legfejlettebb térségekből terjed a perifériák felé, ami egyben azt is jelenti, hogy késleltetve, de eljutnak a vidéki térségekbe is. De vajon nincs olyan innováció, mely a rurális térségben jelenik meg először? Azok az újdonságok, melyek a vidéki léthez, különösen a mezőgazdasági, vagy erdőgazdálkodási szektorhoz köthetők természetüknél fogva a vidéki térségekben jelennek meg, vidék specifikusak. Hiszen a vidéki területek innovációját elsősorban a versenyképes mezőgazdasághoz kötik, úgy, mint a minőség és a termelékenység javítása, és az új technológiák bevezetése, melyek a vidékfejlesztési stratégiák fontos elemei. Természetesen az invenció, a termékfejlesztés ebben az esetben is valamely kutatóhelyhez kapcsolható, de kidolgozást követően az első termékközvetítés már vidéki térségben történik, és később vidéki térségről, vidéki térségre terjed (Enyedi–Rechnitzer 1987). Azok az innovációk, melyeknek a keletkezése centrumokhoz köthetők, szinte minden esetben vidéken adaptációknak számítanak. Bár a fentiekben próbáltuk az innovációt körülírni, de most álljon itt egy J. A. Schumpeter, az osztrák-amerikai közgazdász által meghatározott innovációfogalom. Ő azt vallotta, hogy az innováció maga egy fejlődési folyamat és annak eredménye, amelyhez „kreatív rombolás” útján jutunk

(Schumpeter 1939). Már a fogalom meghatározásából is látszik, hogy az innováció sokkal több annál, mint egy új termék létrehozása. Az innováció, mivel feltételezi a kreativitást, és az új tudás szükségességét, ezért a tanulás az innováció egyik, talán a legfontosabb előfeltétele. „A tanulás nagyobb szerepet játszik az innovációs folyamatban, mint a tudományos felfedezés” (Leeuwis et al. 2004, 97).

A térségi innovációt Schumpeter a következőképpen írta körül: „a legtágabban kell értelmeznünk, azaz minden olyan folyamat, tevékenység, amely korábban nem volt jellemző az adott helyen, innovációnak tekintjük.”

Ha a schumpeteri térségi innováció fogalmát elfogadjuk, kérdés, hogy hogyan határozhatjuk meg a vidék (rural) innováció fogalmát? Miben különbözi a térségi és vidék innováció fogalma? Keskeny a mezsgye, hiszen újdonságok városi és vidéki terekben, nagyvárosokban és kistalvárosokban egyaránt megtalálhatók. Akkor mi választja el a kettőt egymástól? Elsősorban a vidéki tér adta specialitás, amit a következő meghatározás jól kifejez.

„A rurális innovációnak nevezhető minden olyan újdonság bevezetése, amely a helyi emberi és természeti erőforrásokat beépítve és hasznosítva fejlesztés valósít meg a gazdasági és/vagy a társadalmi életben, úgy, hogy valamely új értékkel járul hozzá a vidék életéhez” (Mahrom et al. 2007, 10.) A rurális innováció jelentősége a gazdaság és a társadalom egymásra hatásában rejlik. A gazdaság – az újonnan letelepedett, illetve valamely innovációt megvalósító gazdasági egység révén – optimális esetben hatással van a helyi társadalomra, ami ha nyitottá és megújulásra képessé válik, akkor a gazdaság hosszú távú húzóerejét és mozgatórugóját adja. A rurális térben az innováció megjelenési formái különbözőek, ezeknek nagy szerepe van az innováció befogadásában, megtelepedésében, a fejlődés előmozdításában. Nem csak a városokban találkozhatunk innovációkkal, már-már a vidéki élet számtalan eleme kapcsolódik innovációhoz, az egészség, a lakás, a közlekedés, melyek a városokhoz kapcsolódó domináns vidéki területeken, és a távoli (remote) vidéki területeken egyaránt megtalálhatók.

A rurális innovációt az urbanus innovációtól az különbözteti meg, hogy a vidék természeti kincseire, természeti erőforrásaira, és a vidéki társadalomra épül. A vidéki élethez, vidéki gazdasághoz köthető innovációk:

- megújuló energiák termelése és felhasználása, a biodízel mezőgazdasági termék alapú energia, a szélenergia, de még a naperőmű farmok a földterülethez kötődő innovációs termékek,
- az életminőséghez kapcsolódó termékek, mint az egészséges élelmiszerek, biotermékek, környezetbarát termékek és szolgáltatások,
- a vidékturizmus által kínált ökoturisztikai, természet közeli turisztikai tevékenységek,
- a vidék urbanizációjának folyamata (counterurbanization), melynek során a betelepülés növeli a szakértelmet, új tapasztalatot hoz növelve a térség humán és társadalmi tőkét.

Ezek a fent említett innovációk a vidéki térségek termelik, az ő adottságaikból fakadnak, helyben teremődnek és helyben is vehetők igénybe. De vannak olyan innovációk, melyek a vidéki területek számára valósultak meg, mint például az egyre mezőgazdasági, erdőgazdálkodási gépek egyre „okosabb” változatai, vagy éppen a fenti példákban említett szélerőmű elemek, helyben készített élelmiszerek csomagolásához szükséges technológiák, és a sort lehetne tovább folytatni. Továbbá vannak olyan innovációk, melyek mind a városi gazdaság, társadalom, mind a falusi gazdaság és társadalom számára erős hatást gyakorolnak, ilyenek az internet, a telekommunikációs eszközök.

Az innovációnak a különböző formái másképpen öltenek testet a vidéki térségekben, mint a nagyvárosi terekben, ami elsősorban a befogadó közeg miatt különbözik. Egy falusi társadalom másképp fogadja az újdonságot, bizalmatlanabb, mint az urbanus közeg, ezért is mutatjuk be, több eseten keresztül, a vidéki térségekben megjelenő innovációk különböző dimenzióit.

### *Gazdasági innováció*

A modern rurális gazdaság igényli az innovációt, amelyhez vállalkezési kedvre, egyre magasabb szintű képzettségre, tudásra, versenyközegre és természetesen új beruházásokra van szükség. A versenyképesség szempontjából vidéken még fontosabb az innováció, mert a kereskedelembe került termékek révén a vidék gazdasága akár közvetetten, akár közvetlenül, versenynek van kitéve, de szerencsére ez a versenyhelyzet hozzájárul a fenntartható fejlődéshez is.

A vidéki gazdaság mélyreható változásokon ment keresztül, a Nyugat-Európában a posztproduktvista átmenet egy megváltozott vidéket mutat, ahol a mezőgazdaság szerepe csökkent, ugyanakkor új funkciók jelentek meg, melyek a rurális terek újfajta hasznosításával kapcsolatosak. A diverzifikáció új szektorokat, új funkciók iránti igényeket szolgál ki, melyek ugyancsak a térség innovációját követelik meg.

A rurális gazdaság bármely területén kifejlesztett, vagy adaptált újdonság gazdasági innovációnak nevezhető. A gazdasági innovációk megtelepedése, bevezetése, és azok finanszírozása az egyes rurális terek fejlődését előmozdítja, miközben jövedelemteremtő képessége hozzájárul az érintett szereplők (legyenek azok tulajdonosok, alkalmazottak, vagy partnerek) jövedelméhez, valamint növeli a térségben a hozzáadott értéket (Knickel–Tisenkopfs–Peter 2009). Az innovatív diverzifikált gazdaságra találtunk példát Győr–Moson–Sopron megyében Rábcakapin, ahol 160 ha-n működik biogazdaság már 20 éves tapasztalattal mögötte. A gazdálkodó zöldség, gyümölcs és gabonafélék biotermesztésével foglalkozik, de nem csak a zöldségek, gyümölcsök kis- és nagykereskedelmét teremtette meg, hanem a gabona feldolgozását is. A gazdaság a diverzifikáció tipikus példája, mert a termelés mellett az értékesítési tevékenységgel is foglalkozik, ami jelent egy helyi boltot, egy Győrben működő mintaboltot, hetente egyszer Budapesten egy termelőpiaci napot és interneten keresztül vásárlást. A vállalkozás a vidéki térben működő gazdasági innováció eklatáns példáját mutatja.

Az új rurális gazdaságra jellemző másik innováció a megújuló energiákhoz köthető. Ide sorolhatók a szélerőművek, a különböző mezőgazdasági termékek hasznosításából nyert fűtőolajok, munkagépekbe tölthető üzemanyagok előállítás. Termelésük és elterjedésük, amennyiben a felhasznált alapanyag helyben rendelkezésre áll, vagy megtermelhető, olcsóbbá válik, mint például a biodízel és a faapríték. Ebben az esetben az új disztribúciós kapcsolatok (boltok a farmokon, internetes felületek az egyéneknek és a gazdálkodónak, közös üzletek), növelhetik a keresletet, és maga a rurális tér a korai alkalmazók, és korai többség terévé válhat, és további innovációkat gerjeszthet. A kutatás során szerencsére számos hazai példát tudunk összegyűjteni, ebből egyet emelek ki, egy Komárom megyei falu, Bakonyszombathely döntéshozói határozták el, hogy a megújuló energiák hasznosításával egyenlőre csak az önkormányzathoz tartozó intézményeknél (hivatal, iskola, óvoda) állnak át erre az energiára. De ez még kevés lenne, a példánkhoz, az energiatakarékossághoz kapcsolható innováció még kiegészül azzal, hogy a faaprítéket helyben állítják elő, 3,7 ha-on energianyár természetese folyik, valamint gallyazásból származó anyag is növeli az alapanyagot. Az energiaerdő gondozását, és az aprítást közmunkakeretében végzik el. Az egyes tevékenységek újabb innovációkat generáltak, de már nem csak gazdasági innováció jelenik meg, hanem a társadalmi innováció jelei is mutatkoznak, hiszen az öko-falura való törekvés, valamint az öko-iskola cím elnyerése is erről tanúskodik (Honvári 2014).

A vidék gazdaságában az IKT technikák alkalmazásának a vidéki székhelyű kis-és középvállalatok számára gazdaságélénkítő, valamint versenyképességet növelő hatása van. A kis-és középvállalkozások (KKV) a vidék meghatározó vállalkozási formái, viszont a kicsi gazdasági erejük miatt inkább játékszerek a nagy gazdasági változásoknak, de velük szemben éppen flexibilitásuk nyújthat védőpajzsot. Az IKT használata az ilyen cégeknél költségcsökkentő beavatkozásként jelenik meg, már amennyiben hajlandók ezt elfogadni. A költségcsökkenés mellett egyéb pozitív hatásai is lehetnek a váltásnak, úgymint: jobb és olcsóbb marketing a világháló segítségével, a fogyasztók felől azonnali visszajelzés, hálózatépítés lehetősége más, hasonló területen tevékenykedő cégekkel. Erre legjobb példa a vidékturizmus, pár év alatt eljutott oda, hogy internet nélkül már nem működhet, a foglalás, a kapcsolattartás és a marketing tevékenység is interneten keresztül történik. A fentiek alátámasztásaként álljon itt egy példa. Őrség köztudottan a vidékturizmus egyik fellegvára Magyarországon. A „Múltidéző Porta” szálláshelyet és pihenőhelyet nyújtó vállalkozás, mely Szalafőn működik, kihasználja a telekommunikáció minden lehetőségét, a vállalkozást működtető középkorú helyi hölgy honlapján keresztül hirdet, interneten, mobiltelefonon keresztül fogadja el a szállásigényeket, és szerzi be a szükséges berendezéseket, alapanyagokat, de még a múlt évben megjelent, helyi, őrségi ételeket felsoroztató szakácskönyvét is interneten keresztül értékesíti.

A sok előny ellenére mégis nehéz bevonni a KKV-kat egy ilyen típusú fejlesztésbe, mert sokuk számára ismeretlenek az új technikák, nem látják át világosan a szükséges investíció megtérülését. Nem elsősorban az eszközállomány beruházásáról van szó, hanem a szakismeret megszerzéséhez szükséges pénz és idő megtérülése

kétséges számukra. Pedig ezeknek a technológiáknak használatához szakemberek, magasan képzett szakemberek kellenek. Ez az igény két szempontból is fontos lehet: a megfelelő szakember gárda odavonzása a KKV-k környékére, illetve a helyben található munkaerő továbbképzése. Ilyen típusú, modern, naprakész tudást igénylő, munkahelyekkel megakadályozható, hogy az adott vidékről eltűnjön a fiatal képzett réteg.

### *Technológiai innováció*

A technológiai innováció szorosan kapcsolódik a gazdasági innovációhoz, úgy is fogalmazhatunk, hogy a gazdasági innováció feltételezi a technológiai innovációt. A technológiai innovációk az új termékek fejlesztésére, új gyártási és értékesítési módszerek bevezetésére, a logisztika és a marketing technikai megoldásaira vonatkoznak. A rurális térben a technológiai innovációk erősen köthetők az agrárszektor termelésmegújításához, gépesítéséhez. A bioenergiában a bemeneti oldalt a biomassza termelése, új növények termesztése, újfajta vetésgörög módszerek kidolgozása, ipari hulladék felhasználása jelenti. Például a bioenergia termelés új technológiai megoldásokat foglal magába, ahol ezek az új környezeti technológiák és a megújuló energiatermelés egyes területei a technológiai innovációk egész sorának az elindítói lehetnek.

Az új rurális szolgáltatásokban a technológiai innovációk szerepe főként a szervezeti és társadalmi innovációk támogatására, a szolgáltatások nyújtásának módszereire vonatkozó fejlesztésekre terjed ki, például a szélessávú internet használata biztosítani tudja azokat az új rurális szolgáltatásokat, melyek a jóléti és egészségügyi ellátáshoz kapcsolódnak.

### *Társadalmi innováció*

A társadalmi innovációk a társadalmi változással állnak szoros kapcsolatban, éppen ezért a társadalmi innovációnak a 90-es években elindult rurális változás (rural change) miatt óriási szerep jut. Zamf 1994-ben a következőképpen definiálta a társadalmi innováció fogalmát: „Társadalmi innovációkkal új utakat, célokat érünk el, legfőképp új szervezeti formákat, új szabályozásokat, új életstílust, amik a társadalmi változás irányát megváltoztatják, a problémákat könnyebben megoldhatóvá teszik, és ezek értékesek, adaptálhatók és intézményesíthetők lesznek.”(Zamf, 1994, 28.)

Tehát a társadalmi innovációnak az egyik feladata, hogy a társadalmi változás következtében újonnan létrejött problémákat legyőzze, a másik feladata, hogy segítse az újdonságok átvételét, adaptációját a különböző társadalmi csoportok számára, azaz a társadalmi innováció új megoldásokat keres a társadalmi problémákra, hogy javítsa az egyének és közösségek életminőségét. Segítségével létrejött új formációk, szervezetek elősegítik a társadalmi elkötelezettséget, és erősítik a társadalmi tőkét. De a

társadalmi innováció feladatát vállal abban is, hogy a társadalom bevonásának újszerű formáival új munkaerőpiaci integrációs folyamatokat elindításával a munkát keresők helyzetén javítson (Borzaga–Defourny 2004).

A társadalmi innováció az együttműködés egy új formája, amivel új kapcsolatrendszerek és közösségek jöhetnek létre, segítve ezzel a többnyire zárt rurális társadalomban az újdonságok, innovációk adaptációját, elfogadását. A társadalmi innováció sikeressége esetén intézményi háttérrel generálható, azaz szervezeti innovációvá válhat. A társadalmi innováció a legkülönbözőbb területeken ki tudja fejteni hatását, úgy mint a társadalmi vállalkozások esetén, a közpolitikákban, a közösség-fejlesztésben, a különböző társadalmi mozgalmakban, miközben a közösség jólétéért dolgozik. Röviden azt mondhatjuk, hogy egy olyan együttműködési forma, mely az újdonságok befogadására készíti elő a lakosságot az életminőségük javítása érdekében. Tehát a vidékfejlesztés elkerülhetetlen eleme, mely számtalan esetben új szervezetek létrehozásában segít, ezáltal szervezeti innovációt is gerjeszt. Az új funkciók megtelepedése, és hatékony működtetése érdekében a társadalmi innováció jelentős szerepet tud betölteni. Mulgan a következőképpen definiálta: „olyan innovatív tevékenységek és szolgáltatások, amelyeket egy bizonyos társadalmi szükséglet kielégítése motivál, és amelyeket jellemzően olyan szervezetek fejlesztenek és terjesztenek el, amelyeknek elsődleges célja a társadalom jóléte” (Mulgan et al. 2007, 8.).

Erre találunk Magyarországon egy meggyőző példát, a falugondnoki hálózat kiépülését és működését, amikor Kemény Bertalan invenciójából kiindulva egy új fogalom, majd egy új munkakör valósult meg, a falugondnok. A falugondnoki szolgáltatás a falusi társadalom élhetőbbé tételét, az idősök életminőségének javítását szolgálja. A 600 főnél kisebb lakosú települések igényelhetik ezt a szolgáltatást. Létrejöttével, majd elterjedésével jelenleg mintegy 1200 falunak van falugondnoka, ezzel minimálisan 1200 munkahelyet teremtettek vidéken. Ez egy olyan társadalmi innováció, mely csak a rurális területekre jellemző. Az ötletet és megvalósulását szervezeti innováció követte, létrejött a falugondnoki hálózat.

A társadalmi innováció gazdasági innovációval is szoros kapcsolatban van, mert a társadalmi vállalkozások, és szociális szövetkezetek a társadalmi innováció azon formáját jelentik, mikor a közösségi érzés és a társadalmi elkötelezettség találkozik.

### *Szervezeti innováció*

Az innováció egy másik megjelenési formája a szervezeti innováció, mely mind a gazdasági, mind a társadalmi innovációval szoros kapcsolatban van. Gazdasági innováció esetében a kapcsolat szorossága a menedzsment új irányait (mind a gazdálkodási, mind pedig az értékesítési utakat illetően) jelentheti, mely új szervezeti formákban ölthet testet. Amikor a társadalom szereplői között új partnerségi kapcsolatok és együttműködések, azok intézményeit hozza létre, akkor a társadalmi innovációhoz áll közel. Néhány fontos partnerségi típus (pl. a LEADER csoportok) besorolható a szervezeti innovációba a társadalmi innováció lényeges szempontjait is magába foglalva. Nem véletlen, hogy a hazai és európai rurális innováció kutatás platformján a

LEADER programokat és szervezeteket, mint a vidéki innováció példáját előszere-ttel vizsgálják (Papadopoulou E.–Hasanagas N.–Harvey D. 2011), (Moseley, J. M. 2003), (Kis K.–Szekeresné Köteles R. 2011). Hasonlóan mint az előző példában a falugondnoki hálózat, itt is egy kezdeményezés szervezeti formává nőtte ki magát. A LEADER-t már 1991-től úgy definiálták, mint a vidék innovatív programja, hiszen az volt a célja, hogy a vidéken innovatív projekteket hozzon létre, amivel sarkallja a fejlesztéseket. De ezt egy folyamatként kell tekinteni, mégpedig ami tanulás útján realizálódik, mert az innováció nem csak elvezet valamely új termékig, hanem az innovációhoz vezető folyamat maga is innováció (Leeuwis 2004). A LEADER egy intézményesített fejlesztési kezdeményezés, mely multiszektorális, helyhez kötött, és széles partnerségen alapuló vidékfejlesztést preferálja. Ugyanakkor kritikák is érték, mert az általa létrehozott projektek inkább csak újnak mondhatók, de nem innovatívoknak, megjegyzem, sokszor még az sem. Inkább lehet társadalmi és kulturális innovációnak tekinteni, mint technológiai, hiszen egy kisebb közösség közös meg-egyezésén keresztül formálódnak a tevékenységek, alakulnak az intézmények, épül-nek a hálózatok, vagy erősödtek a meglévők. A jól működő csoportok társadalmi tőkét erősítették, ami a helyi emberek között bizalomerosítással és identitásnövelés-sel járt (Dargan 2008). Vannak esetek, mikor a megvalósult projektek hatnak vissza a társadalomra, generálva ezzel társadalmi, de akár szervezeti innovációt is.

De ugyanígy társadalmi innovációnak szervezeti innovációként való megjelenése-ként kezelhetők a 90-es évek első felében alulról jövő kezdeményezésként megalakult kistérségi szerveződések is, melyek a térségi innovációkat valósítottak meg (G. Fekete 2001), de maguk a kistérségi szervezetek is innovációnak számítottak, hiszen ezek a különböző működési formát választó együttműködések nagyon is új-szerűek voltak a rendszerváltás utáni években a települések körében, majd egyre in-kább valamely szervezeti formát választottak, és ugyanúgy, mint a LEADER, hajtó-erőként működött.

### *Technológiai innovációk*

A technológiai innovációk az új termékek fejlesztésére, új gyártási és értékesítési módszerek bevezetésére, a logisztika és a marketing technikai megoldásaira vonat-koznak. Néhány rurális térségben a technológiai innovációk az egész innovációs fo-lyamat előmozdítói lehetnek, különösen a környezetipar és a megújuló energiaterme-lés egyes területein.

Az új rurális szolgáltatásokban a technológiai innovációk szerepe főként a szervezeti és társadalmi innovációk támogatására, a szolgáltatások nyújtásának módszereire vonatkozó fejlesztésekre terjed ki. A finn kutatási eredmények azt mutatták, hogy a technológiai innováció, mint például szélessávú internet használata, segíti néhány jó-léti és egészségügyi szolgáltatás biztosítását (Knickel K.–Tisenkopfs T.–Peter S. 2009), aminek különösen nagy szerepe van a ritkán lakott északi területeken.

Ugyanakkor a vidéki terekben, vidéki közösségek számára a váratlanul bevezetett technológiai innovációk nem mindig sikeresek, ha a közösséget váratlanul érik, mert

nincsenek felkészülve rá, akkor kudarccal végződhet. A tapasztalatok azt mutatják, hogy ilyenkor eredményesebb, ha a társadalmi innováció megelőzi a technológiai innováció bevezetését.

### *A hagyományon alapuló innováció (traditiovation)*

Az innováció, mint ahogy azt a fentiekben definiáltuk, valamely újdonság megvalósításával jár. A másik fontos és nélkülözhetetlen eleme pedig a tudás, annak megszerzése, ami azt jelenti, hogy a tanulás és a képzés az innováció megteremtésében nélkülözhetetlen. Sőt a vidéki innováció egy új megközelítést adja az a felvetés, miszerint tanuljunk velük és tőlük, a vidéki emberektől és közösségektől (Innovation... 2014)! Tulajdonképpen erről szól a traditiovation.

A vidéki térségek gazdasági innovációja egyre gyakrabban nyúlik vissza a tradíciókhoz, hogy azokból merítve megteremtsen újabb innovációt, ezt a szakirodalom a múltból eredő kreatív innovációnak, "traditiovation"-nek, nevezi (Cannarella, C.–Piccioni, V. 2011). Figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a földrajzi helyünk, életkörülményeink, a mentalitásunk, viselkedésünk befolyásolja adaptációs képességeinket, és mindezek még kapcsolatba kerülnek az adott helyen rendelkezésre álló fizikai környezettel, tájjal, infrastruktúrával, természeti erőforrásokkal. Ezekből az egymással kölcsönhatásban álló elemekből alakulhat ki a tradicionális tudást és a kultúrát felhasználó innováció, a traditiovation. Tehát ehhez a gazdasági innovációhoz szükség van a helyi tradíciók ismeretére, a tudás bővítésére és a kreativitás növelésére. Mivel ebben az esetben az innováció felszínre kerülése a társadalmi-kulturális gyökereken keresztül lehetséges, elkerülhetetlen a hagyomány tisztelete, és az identitás erősítése és megőrzése. A traditiovation a fenntartható fejlődés potenciális támogatója, egy olyan tudásbázist hoz létre, amely a helyi emberek tudásából, tapasztalataiból merít, de fejleszthető és fejlesztendő, amely egyaránt tartalmaz hagyományos és modern megközelítéseket a megoldások érdekében. A vidéki térségekben a hagyományon alapuló innovációhoz köthető azon kreatív ipar fejlesztése, mely az adott helyre jellemző kézművességen, népművészen, vagy a történelmi korszakokból ismert technológiák felélesztésén alapul. Vannak, akik ezt a fajta innovációt nem fogadják el innovációként, de az ők meggyőzésére álljon itt egy rövid hazai példa.

A traditiovation hazai megvalósult példája Hövej falu. A mintegy 300 lelkes falu Győr-Moson-Sopron megyében található, Kapuvártól mindössze 8 km-re, a Rábaközben.

Az innovátor a polgármester volt, aki a tradícióra épített, és elhatározta, hogy feléleveníti a falu hírességét, a csipkét, mely már majdnem feledésbe merült. A falu fejlesztési stratégiáját erre építette. Kitartásának, no meg a falu közösségének, varrasszonyainak köszönhetően levédette a höveji csipkét, és 2014-ben a Hungarikum Bizottság „Kiemelt Nemzeti Érték”-nek nyilvánította. Hövej a fejlődése érdekében a traditiovation mintáját követte, mikor a már majdnem elfelejtett népművészeti ha-

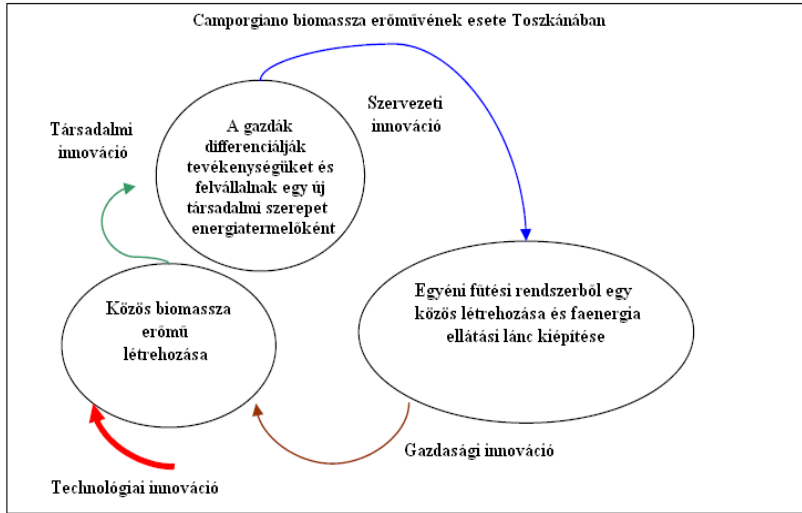
gyományokhoz nyúlt vissza. Ehhez szükség volt az egész közösség elkötelezettségére, a csipke készítés tudásának felelevenítésére, és a tudás átadására. Ennek érdekében a közösség megmozdult, és csipkevarró tanfolyamokat szerveztek, felkérve a még kellő tudással rendelkező varróasszonyokat. A példa megerősít abban, hogy a traditíóvation a múltból eredeztethető innováció, mely képes a fejlődést szolgálni.

### *Innovációk egymásra hatása*

Az innováció fent tárgyalt megjelenési formái, vagy, ahogy a külföldi szakirodalom nevezi; dimenziói szoros kapcsolatban állnak egymással. Álljon itt egy konkrét példa az innovációk kapcsolatára és egymásra hatására. Az eset egy biomassza erőmű létrehozásának társadalmi és gazdasági folyamatát foglalja össze. Az olaszországi példa egy rurális térben megvalósításra kerülő projekt társadalmi-gazdasági összefüggéseit taglalja. Ahhoz, hogy biomassza erőmű létrejöhessen, szükség van az alapanyagokra, melyet helyben termelnek meg, tehát az innovációt megvalósító egyik csoport a helyi gazdák csoportja, akik beszállítókká válnak. Az innovációban érintett másik csoport az erőműből származó energia felhasználói (a két csoport között átfedés is lehet), akik egy új technológia kiépítése során az egyéni fűtési rendszerrel egy közösségi, megújuló energiát felhasználó rendszerre térnek át. Mindkét társadalmi csoport új, innovatív megoldás előtt áll: új, addig nem termelt növények előállítás, új fajta fűtési rendszer. Együtműködés nélkül a projekt kudarcba fulladhat. Az új fűtési rendszer gazdasági innovációt jelent, a létrehozandó biomassza erőmű technológiai innovációval jár, de ennek elfogadása és megvalósítása csak akkor lehet sikeres, ha a felhasználók akkor csatlakoznak rá, amikor már értik és tudják az előnyeit. A társadalmi innováció (új kapcsolatok a fogyasztók és a gazdák között) az értékesítés jobbítása és eredményessége érdekében szervezeti innovációt hoz létre az új elosztási rendszer érdekében (Knicker et al. 2009). Az alábbi ábra (1. ábra) jól szemlélteti az innovációk szükségszerű összefonódását, hiszen az innováció egy olyan technikai ötletként indult, amit társadalmi és szervezeti innovációkon keresztül hajtottak végre, később gazdasági hasznot eredményezett a gazdák és a fogyasztók számára egyaránt.

## 1. ÁBRA

*A technológiai, társadalmi, szervezeti és gazdasági innovációk kölcsönhatása*



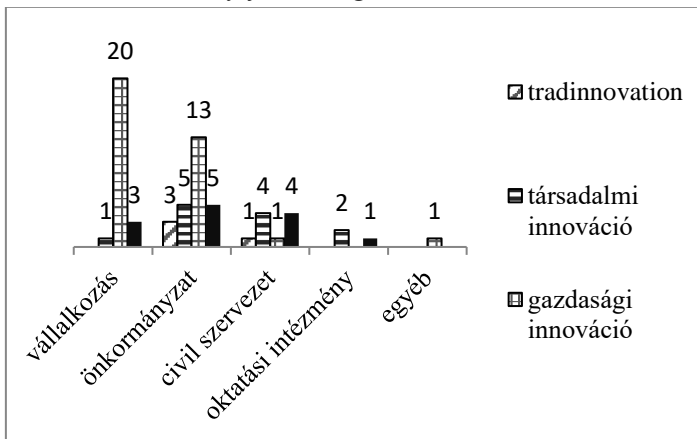
*Forrás:* Knickel K.–Tisenkopfs T.–Peter S. 2009 p.51.

### *Empirikus kutatás eredményei – a hazai rurális innováció példáinak elemzése*

A kutatás egyik gyakorlati alkalmazásaként fogalmazódott meg, hogy leltárt készítsünk a Magyarországon fellelhető olyan szervezetekről, gazdasági vállalkozásokról, egyesületekről, és különböző formában működő egyéb szervezetekről, sikeres falvakról, melyekről elmondhatók, hogy a rurális innováció hordozói. A feladat óriásinak bizonyult, mert a vidéken élő innovátoroknak és adaptálóknak, mert sok kezdeményezést, megvalósulást és újdonságot találtunk, melyek a rurális innováció valamely formáját reprezentálják. A vidék kreativitásának köszönhetően a leltár korántsem teljes, de a kutatás zárásának időpontjában 80 esetet regisztrálhattunk, amelyből 65 esetben sikerült interjú készíteni. A 65 kérdőíven alapuló interjú adatai szolgálják az adatbázist. Mivel a sokaság nem ismert, ezért reprezentatív mintavételt nem tudunk előállítani, de az esetek feldolgozása mégis tanulságos és érdekes eredményekkel szolgál. A kutatás egyik fő kérdése volt, hogy a társadalmi vagy a gazdasági innováció hogyan hat egymásra? Megvizsgáltuk az innovációk és az innovátorok főbb tulajdonságait. A lekérdezés előtt az egyes innovációkat besoroltuk az általunk létrehozott kategóriák (gazdasági, társadalmi, gazdasági-társadalmi, traditív) valamelyikébe. Az általunk kutatott innovációk jelentős hányada a gazdasági innovációk közül került ki, összesen 36 eset, viszont az önkormányzat által megvalósított innovációk sok esetben a gazdasági innováció mellett a társadalmi innovációhoz is kapcsolódtak.

A vizsgálatba bevont innovációk közel kétharmada valamilyen vállalkozás vagy önkormányzathoz köthető megvalósítás volt. Azt gondolhatnánk, hogy a gazdasági jellegű innovációk mögött kivétel nélkül valamilyen vállalkozás áll, de nem így van, mert sok esetben az önkormányzatok valósítanak meg gazdasági innovációkat, amelyek példánkban többnyire a környezetiparhoz, megújuló energiákhoz kapcsolhatók. Viszont igaz, hogy a vállalkozásokhoz kötött innovációk túlnyomó része a gazdasági innovációhoz vagy a kevert típushoz köthető, de az önkormányzati innovációk közel 70%-a is gazdasági. A civil szervezetekre sokkal jellemzőbb a társadalmi innovációhoz való kapcsolódás, abba való beavatkozás, az itt szereplő innovációk 40%-a ebbe a kategóriába tartozik, a másik 40% pedig a kevert típusba (2. ábra). Az esetek között található oktatási intézmények, melyeket a tevékenységük folytán szintén a társadalmi innováció kategóriájához soroltunk.

2. ÁBRA  
Innovációk fajtái és megvalósításuk szervezetei

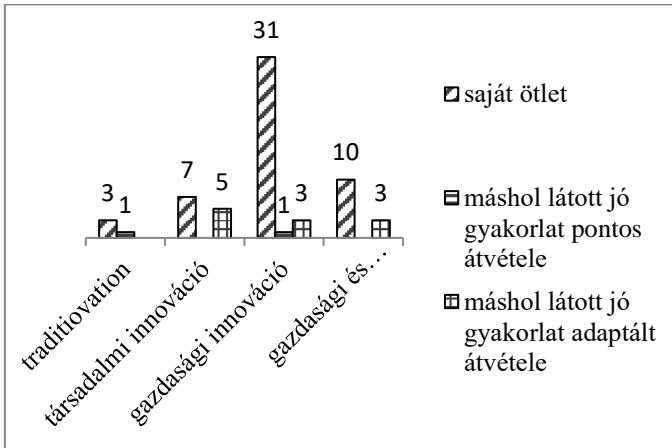


Forrás: innovációs leltár adatbázisa (Feldolgozta: Dr. Tóth Péter)

Arra is kíváncsiak voltunk, hogy az innováció milyen ötletből származott. Alátámasztja-e szakirodalmat vagy sem, miszerint a vidéki térségekbe adaptálódik az innováció, akkor kevés a saját ötleten alapuló. A válaszok ezt az állítást nem támasztották alá, de az is lehet, hogy a válaszadók egy kicsit elfogultak voltak magukkal. Mindenesetre az eredmény azt mutatta, hogy különösen a gazdasági innováció megvalósításánál saját ötletek alapján dolgoztak a válaszadók, polgármesterek, vállalkozások vezetői, tulajdonosai. Sőt mindegyik innováció esetében a saját ötleten alapuló több mint az adaptált (3. ábra).

3. ÁBRA

Innovációk fajtája és az innovációhoz szükséges ötlet forrásának összefüggései

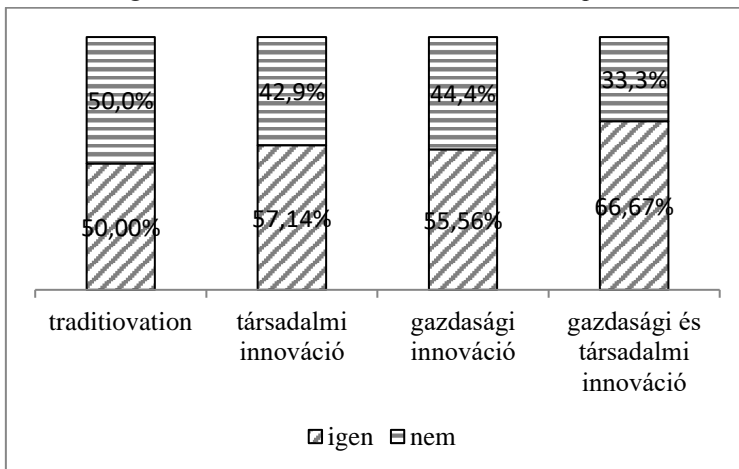


Forrás: innovációs leltár adatbázisa (Feldolgozta: Dr. Tóth Péter)

Az 4. ábra alátámasztja az elméleti feltevésünket, miszerint a megvalósított innováció „nincs egyedül”, bármelyik fajta innováció esetében az esetek több mint felénél valamely más innováció megvalósítására is sor került (4. ábra). Láttuk ezt Hövej példáján keresztül is, de a megújuló energiák alkalmazása esetében is az innováció különböző dimenzióihoz nyúltak: például megújuló energia + ökoiskola, vagy zöldhulladék komposztálás + környezeti nevelés. A gazdasági és társadalmi innováció egymásra hatása vitathatatlan.

4. ÁBRA:

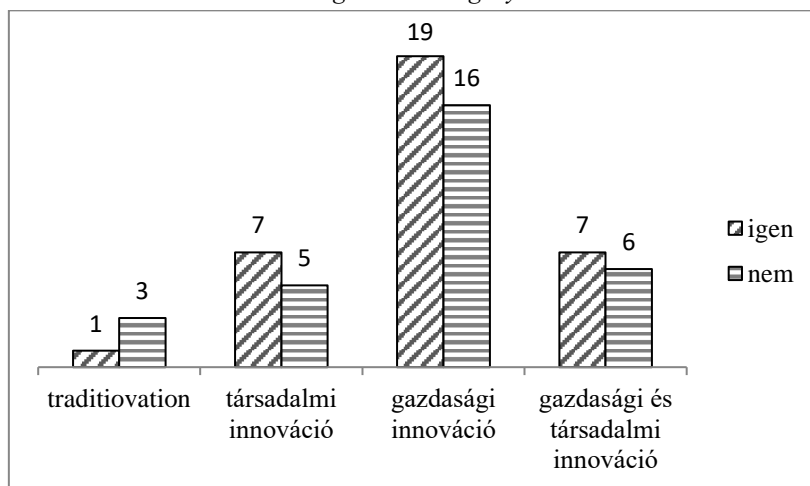
A megvalósított innováció más innovációhoz kapcsolása



Forrás: innovációs leltár adatbázisa (Feldolgozta: Dr. Tóth Péter)

A korábbi fejezetben nem győztük hangsúlyozni a tanulás és az innováció szoros kapcsolatát. A megkérdezettektől arra kerestük a választ, hogy a megvalósításra kerülő innovációhoz szükséges volt-e valamiféle oktatásra? A megkérdezett szervezetek több mint fele (53%) nyilatkozott úgy, hogy az innováció implementálásához nélkülözhetetlen a képzés valamilyen formája. Az egyes innováció típusok közötti megoszlásokból arra a következtetésre juthatunk, hogy az oktatás szükségessége nem függ az innováció típusától, hacsak a traditiovation nem kivétel-e ez alól, ebben az esetben a többség nem tartotta fontosnak a tanulást. Ez jelentheti azt is, hogy a megvalósítói nem vették figyelembe, hogy a múltból és a múltat is tanulni kell, vagy ténylegesen a tradicionális tudás birtokában voltak (5. ábra).

5. ÁBRA:  
Az innováció megvalósítása igényelt-e oktatást?

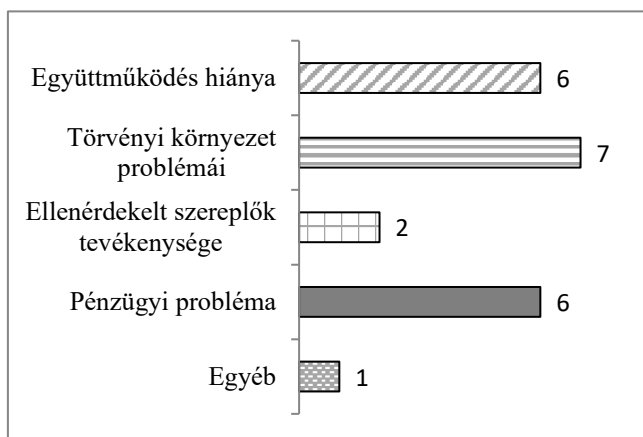


Forrás: innovációs leltár adatbázisa (Feldolgozta: Dr. Tóth Péter)

Kíváncsiak voltunk, hogy az innováció megvalósítása milyen akadályokba ütközött, sajnos a 65 esetből csupán 14 válaszadó volt hajlandó megosztani tapasztalatit ebben a témában, ebből 10 csak egy problémát jelölt be, egy kettőt, kettő válaszadó hármat és egy pedig négy problémát. Bár ha rendkívül kicsi is a minta, mégis elgondolkoztató, hogy az egyik gátló tényezőnek az együttműködés hiányát látták (6. ábra).

## 6. ÁBRA

*Az innováció megvalósítását hátráltató problémafaktorok*



*Forrás:* innovációs leltár adatbázisa (Feldolgozta: Dr. Tóth Péter)

Vizsgáltuk továbbá még az innovációk utóéletét, illetve, hogy milyen haszna származott belőle a közösségnek és az innovátornak, valamint, hogy lehetőség van-e folytatni, esetleg máshol adaptálni, mint jó gyakorlatot. Ezekre a kérdésekre kapott válaszok alapján az derült ki, hogy a kedvezményezők a társadalmi hasznot majd minden alkalommal előbbre sorolták, mint az egyéni hasznukat, az egyéni haszon jelentősége a vállalkozásoknál érthetően erősebbnek mutatkozott, bár ott is inkább magának a vállalkozásnak a hasznát hangsúlyozták.

A munkahelyteremtés az egyik legfontosabb eleme lehet az innovációknak. Az itt vizsgált innovációk közel kétharmada együtt járt valamilyen munkahelyteremtéssel, 40 esetben kaptuk azt a választ, hogy munkahely létesült az innováció megvalósítását követően. A teremtett munkahelyek számára is rákérdeztünk, azonban az így kapott adatok nagyon nagyfokú szórást mutatnak, hiszen a beavatkozások háttere és iránya nagyon eltérő volt. A legkisebb érték az egy munkahely, a legnagyobb értékre pedig 300 munkahelyteremtés érkezett. Ezek a szélsőséges adatok az átlagok használatát sem tették lehetővé (az átlag 30 munkahely). Az adatok tüzetesebb átvizsgálása után látható hogy a munkahely-teremtési potenciál néhány eset kivételével igen alacsony, hiszen a legtöbb esetben kettő, három avagy négy munkahely keletkezett. Ez valójában nincs ellenmondásban, hiszen új technológiák bevezetése során éppen a termelékenység növekedésével az élőmunka kiszorul, ami éppen az innováció ellen hathat.

Már csak az innovátorok néhány szociodemográfiai háttérét mutatjuk be, vagyis hogy milyenek is azok az emberek, akik a vidék innovációjának motorjai? Izgalmas kérdés nem csak az innovációnak, de magának az innovátornak a származási helye is. Fentebb láttuk, hogy az általunk elemzett esetek többsége saját ötletből származott. Nem mindegy azonban, hogy az ötlet a közösségen belülről érkezett, aki részese a helyi társadalom mindennapjainak, vagy olyan személytől, aki nem kötődik a helyi emberekhez és viszonyokhoz, így kívülállónak kezeli a problémákat.

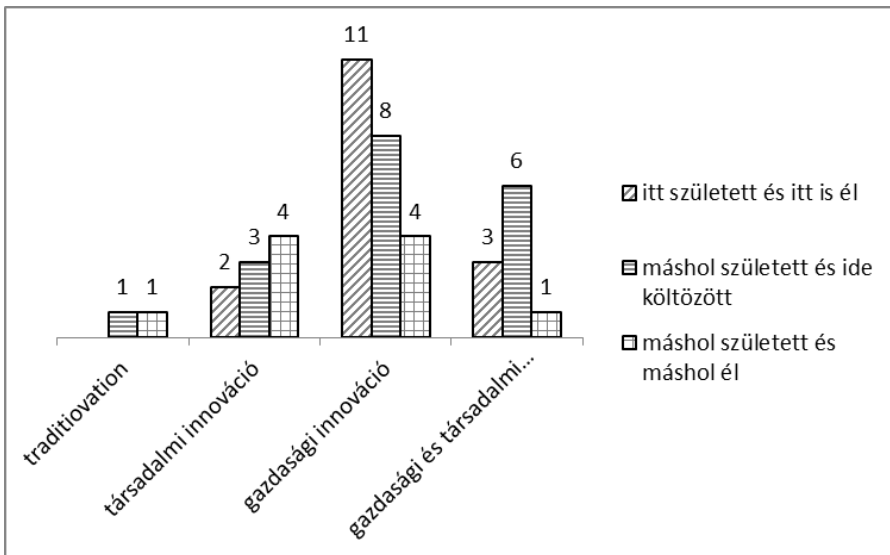
A vizsgált esetek 36,5%-ban az innovátor az adott településen született, és jelenleg is a településen él. A másik véglet (22,7%), ahol az innovátor nem a településen született és jelenleg sem él ott (7. ábra). A fennmaradó esetszámban nem a településen született, de később odaköltöző emberekről van szó, ami azt bizonyítja, hogy fontos a kívülállók aktív jelenléte az innovációk beindításában és menedzselésében. A példánkban ez különösen a társadalmi innovációk eseteire igaz.

A megkérdezettek közel 70%-a középkorú, a szakirodalommal ellentétben kevés a fiatal, a 40 év alatti, sőt 30 év alatti nincs is. A vidéki innováció tehát sok esetben nem a fiatal, változtatásra hajlamosabb, az új iránt fogékonyabbak terepe lenne? Speciális innovációkról van szó, ahol a legtöbb esetben új ötletről, vagy speciális körülmények közötti adaptációról beszélünk, amihez a korábbi tapasztalatok és főképpen a helyismeret is szükségeltetik.

Az innovátorok iskolai végzettsége főleg középfokú (70%), ez nem meglepő, hiszen falvakban a vezető szerepet betöltő személyek középkorú, középfokú végzettséggel rendelkeznek többnyire. Ezt a képet mutatja a felmérésünk is.

### 7. ÁBRA

*Az innovátorok kötődése a helyhez az egyes innovációs típusokban*



*Forrás:* innovációs leltár adatbázisa (Feldolgozta: Dr. Tóth Péter)

Azok, akik a rurális innovációt a „vállukon viszik”, sok esetben a polgármesterek, de számtalan példát találunk a civil szervezetek vezetői között is, akik elkötelezettek az innovációk elindításában és/vagy adaptációjában, és természetesen a gazdasági innovációt megvalósítók körében főleg a kisvállalkozások és a vállalkozók játszzák a főszerepet. A feladat a három szereplői körben nem ugyanaz, de vannak tulajdonságok, melyek megegyeznek. Az alábbiakban (3. táblázat) összefoglaljuk a három innovátorcsoport azonos és különböző tulajdonságait.

3. TÁBLÁZAT  
Az innovátorok fő tulajdonságai

| <i>Vállalkozók</i>   | <i>Polgármesterek, civil szervezetek vezetői</i>  |
|--|---|
| vállalkozását építi  | elsődleges céljuk a helyi közösség építése és fejlesztése   |
| haszonra törekszik   | a helyi embereket és közösséget a saját értékeik megtalálására buzdítja, és tudásukat a közösség érdekében hozza előtérbe |
| körültekintő az üzleti lehetőségek tekintetében  | a társadalmi innováció folyamatán keresztül indít el bizonyos gazdasági innovációkat                                      |
| bátorság jellemzi az üzleti életben  |   |
| a gazdasági innovációs tevékenységén túl részt vesz a helyi közösségi életben, sőt sok esetben elvállalja annak egyes vezetői feladatait is. |   |

| <i>KÖZÖS TULAJDONSÁGOK</i>                        |
|---|
| energikus személyiség                             |
| akadályok leküzdésével szemben nagyfokú szívósság |
| a víziójának megvalósítására való képesség        |
| fáradhatatlanság                                  |
| adaptációs képesség                               |
| a közösség kulcsfigurája                          |

Forrás: szerző saját szerkesztése.

## Összegzés

Bár kis elemszámú az adatbázis, de az eredményeit érdemes összegezni. Az összeűjtött esetek elemzése rávilágított arra, hogy a rurális innováció sokrétű, sokszereplős folyamat, amely sok szempontból a klasszikus innovációs folyamatoknak megfelelő módon történik. A vidéki innovációs tér társadalmi és anyagi célokat egyaránt a zászlajára tűz, és a társadalmi haszon többnyire megelőzi az anyagi hasznot. Ott ahol a fő innovátor a polgármester, vagy a falu ismert, meghatározó személyisége, ott egy-egy innovatív beruházással nem zárul le a folyamat, ezt követően vagy megelőzően a társadalmi innováció valamely formája katalizátori szerephez jut, ellenkező esetben a gazdasági innováció kudarcot vall, a lakosság elutasíthatja, vagy akár elfordulhat a már megvalósított gazdasági innovációtól. Tehát a települések életében a gazdasági és a társadalmi innováció feltételezik, és kiegészítik egymást.

A nyugat-keleti lejtő a rurális a rurális innovációban egyértelműen nem mutatható ki. A keleti országrészben, a hátrányos helyzetű térségekben éppúgy megtaláljuk az innovációs pontokat, mint a nyugati országrészben. A vidéki innováció nem terület specifikus, sokkal inkább személyhez és közösséghez kötött.

Az újdonságok és újítások bevezetése a vidéki térségeinkben nem ritka, mind a társadalmi, mind a gazdasági innováció elemei, esetei megtalálhatók. A gazdasági innovációk inkább a magánszférához, a vállalkozásokhoz köthetők, de az önkormányzati szféra esetében is találunk szép számmal gazdasági megújítást, bár az ilyen típusú, önkormányzat által megvalósított gazdasági innovációk legtöbb esetben társadalmi innovációkhoz kapcsolódnak. Nagyobb valószínűséggel a társadalmi innovációt szervezeti, majd később valamely gazdasági innováció követi, míg a sziget-szerűen bevezetettéktől kevésbé várható a másik két innováció gerjesztése.

Annak ellenére, hogy a fizikai, gazdasági közeg sok különbséget mutat az egyes rurális térségek között, a különbségek ellenére mindenütt megtalálhatók az adaptált innovációk, vagy saját ötleten alapuló invenciók megvalósítása. Természetesen ilyenkor a fizikai, a gazdasági tértől függően maga az innováció megítélése is különbözhet, ami az egyik térben már nem innováció, a másik térben még annak tekintett, mert más az innováció célja.

Az innovációt befogadó fizikai, gazdasági és társadalmi tér bár nagyon eltérő lehet, de bizonyos tulajdonságaik, függetlenül a fejlettség szintjétől, azonosak. A befogadó tér közös jellemzőit mutatja a 4. táblázat.

4. TÁBLÁZAT  
Rurális innovációt befogadó tér jellemzői

| <i>Fizikai tér</i>   | <i>Gazdasági tér</i>                           | <i>Társadalmi tér</i>   |
|--|--|---|
| jó alpinfrastruktúra, vagy annak megteremtésére projektek megvalósítása, | adaptív képesség a gazdaságban,                | jó konfliktus kezelő képesség,  |
| infokommunikációs eszközökkel való ellátottság,                          | új technológiák alkalmazási képessége,         | nyitott közösség,   |
| szélessávú internet,   | munkaerő tanulási hajlandósága,                | tanulási hajlandóság és lehetőség a lakosság körében,                             |
| helyi erőforrások beépíthetősége a fejlesztésekbe,                       | magasan képzett vállalati menedzsment,         | múltját jól ismerő helyi társadalom,  |
| élhető környezet   | fenntarthatóságot szem előtt tartó menedzsment | elkötelezett, nyitott, magasan képzett innovátor                                  |
|  | erős kapcsolati háló                           | erős civil szervezetek  |
|  |  | jó kapcsolat az önkormányzat, polgármester személye és a civil szervezetek között |
|  |  | jó hazai és nemzetközi hálózati kapcsolatok                                       |

*Forrás:* szerző saját szerkesztése.

A vidéki térségekben megjelenő innovációk társadalmi folyamatok, mintegy választanak a fejlesztés kihívásaira. Minden térség, minden település szembe találja magát a szűkebb és tágabb (például európai és hazai) kapcsolatrendszerrel, és saját maga lokális dinamikájával. Ebben a kontextusban kell kezelni, felismerni és gerjeszteni az innovációra való hajlamot, hogy a vidéki gazdaság és a társadalom szereplői az innovációt befogadó tér megteremtésével települési és térségi sikereket érjenek el.

## Irodalom

- Borzaga, C., Defourny, J. (2004): *The Emergence of Social Enterprise*. Routledge, London.
- Cannarella C., Piccioni V. (2011): Traditionations: Creating innovation from the past and antique techniques for rural areas. *Technovation*, 12., 689–699.
- Csákváry T., Kovács D. (2002): Innovációs képesség, tudomány- és technológiapolitika hazánkban és külföldön. *Külgazdaság*, 1., 37–51.
- Dargan, L., Shucksmith, M. (2008): LEADER and Innovation. *Sociologia Ruralis*, 3., 274–291.
- Enyedi Gy., Rechnitzer J. (1987): A innovációk térbeli terjedése a magyar mezőgazdaságban. *Tér és Társadalom*, 2., 31–48.
- G. Fekete É. (2001): Innovációk a kistérségi fejlesztésben. *Tér és Társadalom*, 3–4., 39–53.
- Honvári P. (2014): Növelni kell a környezetipar szerepét a vidékfejlesztésben. *A Falu*, 2., 63–74.
- Innovation and Modernising the Rural Economy. (2014) OECD Rural Policy Review. OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264205390-en>
- Kastelle, T., Steen, J. (2011): Ideas are not innovations. *Prometheus: Critical Studies in Innovation*, 2., 199–205.
- Kauffeld-Monz, M., Fritsch, M. (2013): Who are the knowledge broker in Regional Systems of Innovation? A Multi-Actor Network Analysis. *Regional Studies*, 5., 669–685.
- Kis K., Szekeresné Köteles R. (2011): A helyi akciócsoportok működése egy országos felmérés tükrében. *Gazdálkodás*, 1., 19–27.
- Knickel K., Tisenkopfs T., Peter S. (2009): Innovation processes in agriculture and rural development. IN-SIGHT: Strengthening Innovation Processes for Growth and Development, Sixth Framework Programme, Final Report. IfLS Frankfurt at Goethe University Frankfurt (Main), Frankfurt.
- Leeuwis C., Van den Ban, A. (2004): *Communication for Rural Innovation – Rethinking Agricultural Extension*. Third edition. Blackwell Science Ltd, Oxford.
- Lengyel I. (2003): Verseny és területi fejlődés: térségek versenyképessége Magyarországon. JATEPress, Szeged.
- Mahrom, S. et al (2007): *Rural Innovation*. NESTA 2007. Dec.
- Moseley, J. M. (2003): *Rural Development Principle and Practices*. Sage Publication, London.
- Mulgan, G. et al. (2007): *Social Innovation – What it is, why it matters and how it can be accelerated?* Said Business School, University of Oxford; Oxford.
- Papadopoulou E., Hasanagas N., Harvey D. (2011): Analysis of rural development policy networks in Greece: Is LEADER really different? *Land Use Policy*, 4., 663–673.
- Rechnitzer J. (1993): Az innovációk és a regionális politika. In: Kovács K. (szerk.): *Település, gazdaság, igazgatás a térben*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 271–300.
- Rechnitzer J., Dóry T. (2000): *Regionális innovációs stratégiák*. Oktatási Minisztérium, Budapest.
- Rechnitzer J., Smahó M. (2007): UNIRÉGIÓ – Egyetemek a határ menti együttműködésben. MTA RKK, Pécs–Győr.
- Rogers, E. (1983): *Diffusion of Innovation*. 2. edition. The Free Press, Ne York.
- Schumpeter, M. (1939): *Business Cycles*. McGraw-Hill, New York.
- Zamf, W. (1994): *Modernisierung, Wohlfahrtsentwicklung und Transformation*. Wissenschaftszentrum Berlin für Socialforschung, Berlin.

# VARIOUS MENTAL IMAGES ABOUT THE GEOGRAPHICAL EXTENSION OF CENTRAL, SOUTHEAST AND EASTERN EUROPE (A MENTAL MAP SURVEY IN EIGHT COUNTRIES)\*<sup>1</sup>

HARDI TAMÁS

## *Introduction*

Geographical macro-spaces are space concepts that are often used in everyday context as well. We often specify something as Central European, Balkanic, Eastern European etc., but if we want to carry out the exact designation of these concepts, we may face problems. Regional geography creates its own concepts about the geographical content of the respective areas, but even these designations are often different from each other. Also, these concepts are used, in addition to geographers, by historians, politologists and geo-politicians as well and they often mean different regions under the specifications of the respective macro-spaces; what is more, in the course of time these judgements are also transformed, extended, transferred or they cease to exist. These spatial concepts are plastic in our opinion; they leave space for debates and cannot be handled as exact geographical concepts as e.g. the extension of a water catchment area. Evidently there have attempts for this in geography, but the goal of this paper is to demonstrate how differently these concepts are seen by university students living in the different countries. We asked university students in Hungary and the seven neighbour countries about their opinion on the macro-regional position of their own countries and their neighbours. The results that we got only partially reflect the concepts taught in the geography lessons of the respective countries; the students often classify the respective groups to one category or another on the basis of their own opinions, prejudices, and their information gained from the media and other sources. Accordingly, the goal of our paper is not the designation of the macro-regions; it is the introduction of what opinions geographical, historical and politological literature had on the extension of Central Europe, Eastern Europe etc., and how these concepts are reflected in the mental maps of the students in our survey. We can clearly state in advance that our paper is not on exact geographical units but on areas that were born in the community conscience on a historical, political and cultural base, and as such may change, and seem different from alternative viewpoints. In the first part of our paper we analyse the concept of the macro-regions, in the

---

\* Eredeti megjelenés: *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 2016/31. pp. 129–143.

second part we look at literature, to select from among the variations of the concepts of Central Europe, Eastern Europe, Southeast Europe and the Balkans region and to summarise the directions of approaches, while in the third chapter the opinions of the students about the extension of the respective macro-spaces, surveyed just recently, are introduced.

### *Geographical macro-regions*

The basic problem at the survey of the concept of regions is the vast number of definitions. Different (partial) disciplines and also the non-academic common talk use the notion of region for spatial units that can be defined alternatively.

The concepts of region used in international relations are surveyed by Volgy et al. (2012), classifying them into five groups. According to this, several definitions consider regions as very large geographical clusterings, like e.g. Asia, Europe [in fact, Eurasia combined], Latin America. These can be seen as “meta-regions”, considering the fact that they involve several regions (Putnam 1967; Lagos 2003; Karawan 2005). In others’ view, regions are institutionalised cooperations among geographically linked states (Goertz–Powers 2009), or geographically linked security communities (Buzan–Waever 2003), or geopolitical areas controlled by a regional or global power (Lemke 2002), or geopolitical space integrated by common identity, culture and history (Katzenstein 2005). These categories can be seen as the foundation of the existence of large international regions, the “raison d’être” of their existence.

The above-listed five categories include regions with functional approach and ones that can be characterised by structural features. As a matter of fact, the belonging of respective states can

change, i.e. the territory of a certain region can expand or shrink, even new regions can appear or formerly existing regions can be lost in the system. If we want to match the spaces in our examination to these categories, we can see that occasionally the same geographical unit can be described with the characteristics of more than one categories, and the main characteristics can change in history.

Our own concept in this issue can thus be stated as follows: there are geographical macro-regions within which international relations are more intensive. They have some characteristics which are shared by all territories belonging there and which distinguish them from other macro-regions, and so these spaces can be handled as units in geopolitics as well. These complexly integrated regions exist in historical scale, and one or several of the five “raison d’être”-s listed by Volgy et al. (2012) is/are valid for them, the regions serve as the geographical frameworks of these “raison d’être”-s.

The concept of geographical macro-regions in our paper thus is used for regions that cover the territories of more than one state totally or partially and meet the criteria listed above. In literature these are often called sub-continental regions (Dingsdale

1999), as due to their size they involve a significant proportion of their continents, and their name often refers to their position within the continent (points of the compass, central or middle-, far etc.) but can also imply some physical geographical phenomena, peninsulas, mountains, mountain ranges or seas.

The birth of macro-regions is not automatic of course. Despite the fact that the American continent has an eastern part, there is no region called East America (Lendvay 1997); geography only provides (may provide) the natural foundations for the designation of the macro-regions, but the content is always a social formation that coincides with the spatial division of physical geography in only a few cases, rather as an exception than as a rule.

These macro-regions are civilisation, cultural, geopolitical and mental formations which therefore do not follow the physical geographical regions, and their relation to the political borders is not clear-cut, either. If we look at such macro-regions within Europe, like Western, Southern, Northern, Central, Eastern, Southeast Europe or Iberian, Balkans, Scandinavian, Alpine, Carpathian, Danube, Rhine etc. region, we inevitably have states in our minds and think that they can automatically be put into these categories. If we look at different sources (e.g. geography school books, academic dissertations, websites categorising countries, maps etc.), it becomes clear that the designation of these regions is far from being consistent, there are no universally applicable rules; there are some countries whose participation in a region is without doubt, while others are considered as e.g. Central European and Balkans countries by some sources, only.

The reasons for this uncertainty are manifold:

- Behind the cultural characteristics of macro-regions we find long-existing political-geographical historical formations (territories of empires, religious or ethnic groups) which have disappeared by now, their borders can no longer be seen in political maps but have had a long-term civilisation impact on their own territories, still visible in socio-economic features, identity, value systems etc. Modern borders do not coincide with these “crypto-borders”, and so we can see many countries whose certain parts now belong to different macro-regions, or even the state as a whole can be classified into several regions. A good example for the former case is Romania where Transylvania is undoubtedly part of Central Europe (Săgeată 2006; Miklósné Zakar 2009), whereas Moldova belongs to Eastern Europe or Southeast Europe and Wallachia to Southeast Europe. An example for the second case can be Croatia, which, as a former member republic of Yugoslavia and because of its southern-slav ethnic majority is categorised as part of Southeast Europe, but its Catholic religion, its historical relation to Hungary and more recently its membership in the European Union make it more of a Central European country. The uncertainties of the designation of Eastern, Central and Southeast Europe can primarily be seen as the “survival” of the historical borders of Poland and Hungary, which mean still existing, although hidden structural borders within the territories of the present states, like e.g. the

historical borders of Poland that run within the present state territory and which can still be traced in e.g. the behaviour of the political electors (Surazska, 1995).

- As we could see by the example of Croatia, the judgement of where a country or a region belongs to can change in time. Of course this is less valid for certain spatial concepts, if made impossible by e.g. physical geographical foundations (like in the case of the Balkans), while others are definitely “mobile”, in fact, can disappear from the map temporarily or for good. Such a “volatile” spatial category is Eastern Europe; ones that temporarily get lost are Central Europe or the Baltic Region. This statement is especially true for those spatial categories in whose formation geopolitics and history played an important role, and so the change in the geopolitical circumstances result in the fact that in different historical periods different groups of states or territories are covered by the given concept.
- In the designation of the macro-regions the mental element is dominant. Our view of space is influenced by our geographical location, and so e.g. the categorisation by the points of the compass can reflect this phenomenon. In Germany or Austria e.g. the concept of “Southeast Europe” often involves Hungary; as a matter of fact, Hungary does lie in this direction from these countries and Southeast Europe is accessible for them via Hungary. Our mental maps are also influenced by what values and identification force the macro-regions as social formations carry. This means that belonging to a macro-region can carry positive or negative judgements, and identification with or rejection of the respective macro-region. The concept of Central Europe e.g. often bears positive values. It is an interesting phenomenon that the “middle” of Europe can be found in several countries, memorial places of touristic significance have been erected to designate this in the Ukraine, Romania, Slovakia and Hungary, but this fact also appears in the marketing materials of the Italian city, Milano. Evidently “middle” also means among other things the meeting point, the junction of roads, and as such has a positive connotation in itself. This is complemented by the fact that, especially in poorer countries, the concept of Central Europe is closely related to the image of the Danubian Hapsburg Empire, to Austria, which is attractive due to the economic development level of this country today.
- The role of identification is thus strong. Where the population of a state or territory feel they belong to and where they are seen by others, by their neighbours, can determine the place of a region. It is interesting that in common talk, political speeches and in the school books in Romania the country is more and more often referred to as a country of Central Europe, though they declared themselves as part of Southeast Europe formerly. This evidently impacts the development of the relationship system of the country but also some internal issues, such as the priorities of urban development that more closely tie Romanian society to the values of Central Europe.

This proves that the major part of the macro-regions in our examination is characterised by non clear-cut but visible borders, and these borders are shaped by some “common talk” and “public opinion” rather than by some codified order.

### *Some comments about the mental map method*

The method has been taken over and used by several disciplines including geography, sociology and cultural anthropology (Garda 2009); in fact, it can even be applied in the field of urban development and planning (Fenster 2009) and in decision-making on foreign politics issues (Da Vinha 2011).

Cognitive maps are the subjective space of the individual (Kuipers, 1978). Such maps are made by the selection of spatial elements that are shaped by the emotions, judgements and other personal traits of the individuals. The result is actually the re-interpretation of space (Didelon et al. 2011). Mental maps, as regards their form of appearance, can be draft maps as well. Such maps are typically made for questionnaire surveys in which respondents are asked to draw a specific map on a blank paper. The main goal in this case is to find out how respondents position themselves in space. Classic mental mapping is based on questionnaires that assess the knowledge or ask about the opinion of the individual about space (Didelon et al. 2011).

The level of knowledge about space may be related to the scale of the examination. Parallel to the increase of the area represented, there is growth in the significance of secondary information and indirect learning. There is a limited chance to obtain personal information on e.g. cognitive world maps that are basically built on cartographic information (Csépe et al. 2011, Uszkai 2015).

### *Concepts of Central Europe, Eastern Europe, Southeast Europe, and the Balkans*

In this research we carried out by a questionnaire survey the conceptual examination of four macro-regions that overlap each other and may even be alternatives for one another in different historical times, but there are overlaps among all of these concepts.

It seems to be a commonplace that these spatial concepts are hard to grasp, they can be interpreted for spaces of different sizes and their areas of relevance also change with time. This evidently leads to the common feature that these concepts specify an in-between space, a wide stripe of European territory that is situated at the encounter zone of the influence of great powers and large centres of civilisation, from the Baltic region right to Greece. Accordingly, this zone is not a homogeneous space; what is common in these four spatial concepts is the phenomenon of “Between-Ness”, to which the creators of the different spatial concepts tried to find answers. The French-

Romanian authors, V. Rey and O. Groza defined the political geographical reasons and consequences of geographical between-ness when defining the Balkans (but also applicable for the whole area in our survey) as follows: “A space where developments are governed by processes of outside interference and influence that are stronger than inside forces. Its history is composed of recurrent adversity, while lack of durability prevents accumulation and causes return to previous states, contributing to a cyclic, discontinuous experience of time that does not favour integration of what has been previously acquired” (Rey–Groza 2009, 265).

All four spatial concepts are relatively young in historical approach, as their appearance coincided and their concept became widely used with the weakening and disintegration of the large empires covering their territories. Actually it is only the second half of the 19th century since when they have existed.

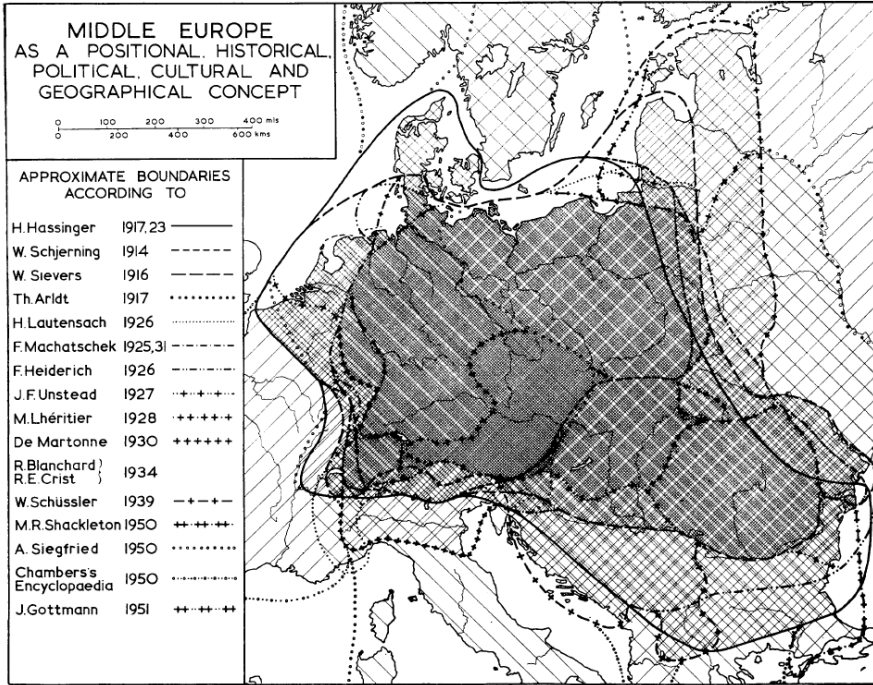
As regards the spatial concepts examined, maybe it is Central Europe that has raised the strongest professional interest and provoked most discussions, and is still the most broadly discussed concept.

The concept of Central Europe raises exciting issues – and not only these days. In 1954 a German geographer, Karl A. Sinnhuber summarised the concepts that had been made so far and demonstrated them in a map (Figure 1).

He stated that the versions of Central Europe raised since the early 19th century cover the major part of the core area of the continent, practically only the Iberian Peninsula is missing from that – Spain and Portugal have never been considered as part of the region in question by anyone. His figure shows interesting similarities to the figure concluded from the findings of our research (see the part of Figure 3 relevant for Central Europe), i.e. the Central Europe image returning after the regime change did not change much compared to the classic concepts; on the other hand, our findings also reveal that the integration of the Union and the current geopolitical crises have shed light on the issue of the definition of Central Europe again, and they may even change this concept.

FIGURE 1

*Middle Europe as a positional, historical, political, cultural and geographical concept: a graded assessment of the degree of coincidence existing between sixteen definitions of Middle Europe*



Source: Sinnhuber 1954, p. 19.

Lendvai L., Ferenc (1997) in his thorough summary introduced the effort of German geographers to demonstrate Central Europe as an exact scientific phenomenon. In the 19th century Karl Ritter saw the essence of this region in its distance from the seas, and identified Central Europe with the German-Sarmatian-Russian plain land between the Rhine and the Volga rivers. He was followed by Albrecht Penck, Alfred Hettner and von Seydlitz in whose view Central Europe was already defined as a territory under basic German influence. This approach was taken over by French geographers as well.

The French historian Lhéritier gives another answer to this issue in his book called "Région historiques" (1928). In his opinion there was no Central Europe in the Middle Ages. This region actually was the eastern frontier of the continent that is expressed by the name Austria-Österreich. This expression showed up in history after the 16th century, as a result of the strengthening of Austria and the penetration of German civilisation. The political concept of Central Europe actually appeared when the opposition of Austria and Prussia weakened the Hapsburg power and it was a question whether the heterogeneous Austrian empire would be able to survive at all.

The collapse of the empire following World War I resulted in new spatial concepts. In 1928 Lheritier said about the zone consisting of many new small states: 'Le Mitteleuropa est mort, mais l'Europe centrale n'en existe pas moins ...' (1928, 47). Lheritier's "l'Europe Centrale" region basically consist of the successor states of Austria–Hungary: Austria, Czechoslovakia and Hungary. Although his concept was a political one, it also had a clear-cut geographical character. In his opinion l'Europe Centrale was part of a continental (landlocked) zone that reached from the North Cape to Cyrenaica and Egypt and was extremely heterogeneous from ethnic, language and religious aspects. Within this zone, the "raison d'être" of l'Europe Central is the role of a turntable, a junction. Europe Centrale can also be interpreted as the synthesis of Europe, and each state there is the synthesis of the synthesis. Actually the whole of Europe can be found here in a miniaturised version. He thought that this region was small but gradually expanding and penetrated into the larger surrounding units as well. This broader zone was called Central Europe (l'Europe Central) by Jacques Ancel (1930), and also by Emmanuel de Martonne (1931), complemented in his opinions by Germany and Switzerland.

All in all, the concept that drew the in-between zone (in German language: *Zwischeneuropa*) onto the map of Europe was born in the years between the two world wars, to replace the old imperial structures, but also mixed with them.

In the middle of the 19th century the political and cultural definition of Central Europe was made as well. In order to secure the economic hinterland of Germany, the concept of *Mitteleuropa* was defined already in the 1830s in the works of politicians and philosophers (e.g. Friedrich List) (Lendvai, 1997; Krejci 2005), but in the years before and during the First World War significant works were made on this issue, as well. The book of Friedrich Naumann with the same title was clearly opposed by the Hungarian public (Lengyel, 1916). The concept *Mitteleuropa* relates to a Germany-centred economic macro-space reaching out to southeast, crossing the boundaries of the space designable by the pan-German movement.

The political significance of the region grew after World War I, as the revolutionary transformation of Russia deprived France of the eastern ally that could make a strategic partner against Germany on the east of its side (Ormos 2007).

In Europe divided in the cold war period the concept of Central Europe was meaningless, as the Iron Curtain was actually drawn in the middle of this macro-region, and so the territories in the focus of our paper were seen as parts of Eastern Europe. It was the eighties when public thinking started to use this spatial concept again, especially as a result of receding from the East cognitively. Being Central European, the acceptance of a hardly definable, intellectual and cultural community reinforced the sense of historical belonging to Western Europe, emphasising at the same time the regional characteristics of Central Europe. The repeated appearance of this spatial concept was used by the peoples of the region as a tool to "relocate" themselves from Eastern Europe to Western Europe in the cognitive sense, emphasising their ties to Western culture (Hagen 2003). Of course this search of identity may seem

less pathetic from other viewpoints. It is interesting to read the approach of R. Wagner who wrote an article with a rather strong sense of superiority but correct view of the situation in the newspaper called *Neue Zürcher Zeitung*, under the title “*Der Traum der Ränder. Mitteleuropa – eine Vision erfüllt sich und lebt als Utopie weiter*” (i.e. The dream of the edges – a vision is fulfilled and lives on as a utopia) on the revival of the Central European identity, whose main goal is to emphasise the ties to the West. He sees the contradiction that parallel to the emphasis of the macro-regional identity, the respective countries and nations turn to each other with strengthening nationalism, and the smaller-scale regional identities and chauvinisms endanger the balance of the macro-region (Wagner 2003). After the regime changes this could be seen in the political cooperations of the community as well, demonstrated by the Central Europe Initiative (CEI), the free trade association (CEFTA) and the foundation of the Visegrád Group. These days this community seems to disintegrate, and a narrower (but definitely Central European) cooperation seems to be born (Slavkov Agreement) as a closer cooperation of the Czech Republic, Slovakia and Austria, while Poland wishes to make a more integrated geopolitical unit with Germany and France in the first place. These processes indicate a new, internal transformation of this macro-region.

The concept of Eastern Europe raises even more issues than the previous spatial concept. Very much different groups of countries can be the content of this spatial concept, depending on the historical period in question or the context. In the cold war period the concept of Eastern Europe involved the post-socialist countries without the Soviet Union, while the most widespread meaning of this concept today is the circle of the former Soviet republics without Russia. An important aspect of Eastern Europe is whether we include Russia in the region or we exclude Russia from Europe in general. This does not mean an anti-Russian attitude, as this view is also shared by some of the Russian philosophers. The reason for this is the fact that the development of Russia does not follow the European patterns but a mix of European and Asian ones, due to the impact of the long Mongol rule and the Byzantine traditions. Just for this reason, the Polish historian Oscar Halecki (1980) in his theory born between the two wars defined Eastern Europe as the territory inhabited by the Slavic peoples other than the Russians, and names this region as the “borderlands of western civilization” even in the title of his book. One of Halecki’s contemporary researcher, the Czech Bidlo draws the border at the interface of the zones of influence of the two large Christian religions, defining the Orthodox states as Eastern Europe (Romsics 2005). The content of the Eastern Europe concept changed considerably after the regime changes. After the disintegration of the Soviet Union the former member republics were defined by this attribute, with the exception of the Baltic region that identified itself more with Central Europe and Northern Europe, expressing also this way their difference from the Russian Slavic world. In Dingsdale’s view (1999), after the cold war Eastern Europe can be divided into four large regions: Central Europe, Baltic Europe, South-East/Balkan Europe and the Eastern Borderlands. All this shows that the most “volatile” spatial concept is that of Eastern Europe.

The specification “Balkans” seems to be more of a physical geographical expression, as this basically covers the Balkans Peninsula (Kobolka and Pap. 2011). The name of the peninsula comes from a German geographer, Zeune in 1808 (Hajdú, 2010), and the area is bordered in a physical geographical sense by seas from three sides and by the Danube and Sava Rivers from the north. The boundaries are less clear-cut in socio-political sense. In the 19th century the specification was more and more widely used in Western geographical literature in connection with crossing the Balkans Mountains, but then the region was referred to as “European Turkey” as the whole of its territory was under the rule of the Ottoman Empire, and actually the geographical specification “Balkans” became widely used for this region after the collapse of the Ottoman Empire, in the crisis of the “East issue” (Mazower, 2004). The specification thus was connected to a region that was extremely mixed ethnically, and was also the arena of the competition of super powers. Thus it was also the potential source of conflicts for super power, while from time to time a power vacuum also emerged during which conflicts broke out among the inner ethnic groups of the region. For all these reasons, today the words “Balkans” or “Balkanic” are attributes used for other regions with similar endowments in the world (Brzezinski 1999).

The expression Southeast Europe can also be found in the maps from the early 19th century, but it was only filled with content in the 20th century. It is more neutral politically and concerning its value than the expression Balkans, also, it covers an area bigger than that. In the first half of the 20th century it was mainly used for the definition of the German geopolitical efforts in the broader sense, while its significance today is that it contains, in addition to the Balkans states in the narrower sense, those countries that are culturally integrated, but do not fit into the concept of the Balkans. Such a country is Romania that is related to the Balkans countries by its religion, or Slovenia and Croatia that have ethnic, linguistic and historical connections to the states of the Balkans, but they have at least as strong relations to Central Europe as well.

It is clear thus that the thinking of our age is influenced by macro-regional perceptions of different origin:

- Definitions of regional geography and physical geography, in which we find the German concept that sees the “middle” areas of Europe, far from the seas, as Central Europe. Another physical geographical approach is to take the geometrical centre of the continent, but in this case the question emerges how we define the eastern boundary of the continent? The Balkans as a peninsula can be designated, although its northern border can be debated from a physical geographical aspect.
- German and Austrian imperial spaces of the 19th century, supplemented with their economic and cultural background, are reflected in the concept *Mitteleuropa* and the similar perceptions that still exist.

- After World War I the geopolitical importance of the region (the separation of the East and the West, between-ness) is underlined by the opinions of French origin, and also by the German concept *Zwischeneuropa* that designates a broad zone.
- During the cold war period the eastern half of the separated continent, the stripe between the Iron Curtain and the Soviet borders, was articulated as a single region.
- Finally, after the regime change and the enlargement of the European Union the concept of Eastern Europe was pushed eastwards to designate the post-Soviet member republics either with or without Russia.

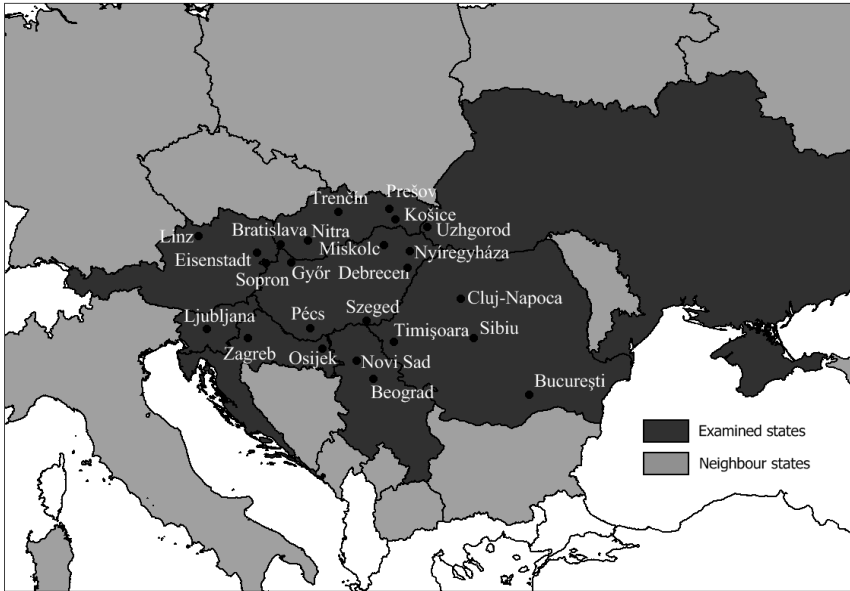
In today's thinking all these impacts are mixed and influence our perceptions about the macro-regions.

### *Methodology and judgement of the spatial concepts today – in the light of a survey*

The previous chapters have shown that the spatial concepts demonstrated are social creations, in whose evolution history and culture play a significant role, as do mental maps coming from the geographical position and knowledge.

We conducted a questionnaire survey in 2013-2014 for the examination of the spatial concepts typical today. The focus was on the analysis of the perception of space. We asked a total of 1,294 higher education students in eight countries about which of the four large political and geographical concepts of space they thought their country, and also their neighbours and the neighbour of these, belonged to. They were allowed to order several macro-regions to one respective state, regarding that these spatial concepts have overlaps and their borders can by no way defined along the borders of the states. Figure 2 shows the countries and locations of the questionings, and the countries that our questions were related to. In addition to the position of the respective states within the macro-regions we also looked at relationships among the countries, and the inner spatial division of the respective states as well, but the scope of this paper only allows the discussion of the above-mentioned issue.

FIGURE 2  
*The region of the examination*



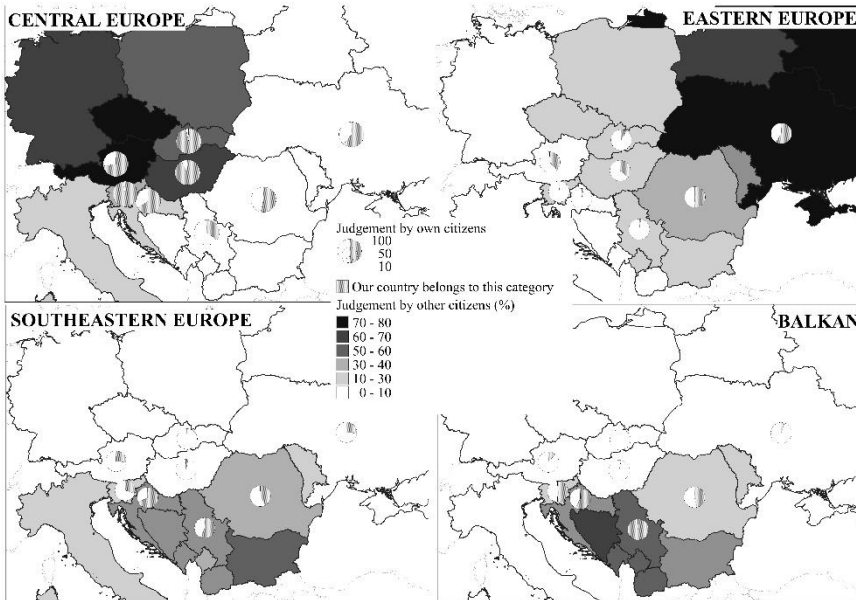
Source: By the author.

### *Research findings*

The votes of the respondents clearly mark the respective macro-regions. Figure 3 is a summary of the findings that can be concluded from the answers. The figure demonstrates the proportion of “votes” placing the respective countries to one spatial category or another. We treated separately the opinions of the respondents about their own countries and the other countries. So we can speak separately about a) international judgement (i.e. where the respondents categorise the other countries) and b) the identification of the macro-region by the respondents. These two research directions together create those mental macro-regions the model of which is created at the end of the analysis, and with the help of which we can see the changes that can be concluded from the responses. At the analysis of the international judgement we only took those countries into consideration and categorised them to any spatial category that were voted by at least ten per cent of the respondents.

In the mental map of our respondents the four spatial concepts partly overlap. The eastern, formerly state socialist countries of Central Europe (from Poland to Bulgaria) are also parts, though not unequivocally, of the concept of Eastern Europe as well. At the same time, the concepts of Southeast Europe and the Balkans mark the same geographical space, with the exception of one single country (Italy), only the emphases are different.

FIGURE 3  
*Judgement of the extension of the four macro-regions*



Source: By the author, using the questionnaires of 2014

There are few countries that are only categorised as parts of one single spatial concept or maybe two. The position of Austria and Germany is clear; they are only positioned in Central Europe. The core area of Eastern Europe in the opinions of the respondents involves Russia, the Ukraine and Belarus; these countries were mentioned only at this spatial category. In the Southeast Europe/Balkans macro-region the following states are mentioned only here and not at any other spatial concepts: Macedonia, Montenegro and Bosnia and Herzegovina can unequivocally be called Southeast European/Balkans countries; although they are mentioned at two spatial categories, these, as we have already mentioned, relate to the same area in a geographical sense.

Slovenia, on the other hand, is part of all four categories; although a relatively high proportion of respondents consider this country as part of Central Europe, the shares of the mentions in the other three categories are quite high, too.

As the survey was done in eight countries, we can talk about a macro-regional identification of them. The respondents categorised their own countries too. We asked the respondents to mark which macro-region or macro-regions their own states belonged to, i.e. they could place their countries into more than one category. In Figure 3 pie charts show the proportion of respondents placing their own countries into the respective spatial concept.

Two types of discrepancy can be examined here: when a country is less typically considered by the international public to be part of a region while it is placed there by its own inhabitants; and the opposite case, when a country is part of a spatial concept but the citizens do not feel that it belongs there.

The first case is most typical for the concept of Central Europe. We made the survey in three of the countries of the core area (Austria, Slovakia and Hungary), and all three of them were definitely categorised as Central European by the international judgement, also, a high proportion of their own population believe that they are parts of this macro-region. On the other hand, there are several states which are not considered or only considered by a small part of the international public to be parts of Central Europe, but their own population has a strong Central European identity. Our map reveals that in the case of the Ukraine and Romania, less than 10% of respondents from other countries considered these countries as Central European ones, while 61% of the Ukrainian and 53% of the Romanian respondents categorised their countries here. (The questionnaire survey took place in the Ukraine in the spring of 2014, the conflict that broke out at that time contributed to the rejection of the Russian orientation to a large extent.) The situation is similar in Croatia and Serbia where more than two-thirds and one third of the respondents, respectively, marked Central Europe as their own regions, while they were given only 16% and 9%, respectively, by the respondents of the other countries. The place of Slovenia in Central Europe cannot be questioned: although only some 40% of international respondents placed Slovenia into this region, the same figure by their own population was 97%, which was the highest proportion in the survey. We can say then that the Central European identity of the inhabitants of this area is strong. The Central Europe image made by the neighbourhood is also definite and clear-cut. At the same time, we may accept the opinions of several authors who say that the Central Europe consciousness sleeping in the time of the cold war revived in the 1980s, especially by circles of the opposition. The reappearance of this spatial concept was used as a tool to help the peoples of the macro-region “relocate” themselves from Eastern Europe to Western Europe in a cognitive sense, emphasising their ties to the Western culture (Hagen 2003; Wagner 2003). In other words, the strong sense of identity often means the rejection of Eastern Europe, while in the case of Slovenia the lessening of the significance of the ties to the Balkans.

The other case is when the public opinion considers a country as part of a respective macro-region, while this view is less widely accepted by its own inhabitants. A typical example for this is the Eastern Europe concept. Several states of Central and Southeast Europe were also listed at the Eastern Europe specifications as well: Poland, the Czech Republic, Slovakia, Hungary, Slovenia, Serbia, Kosovo, Bulgaria and Romania are all parts of the Eastern Europe concept made by the respondents. Of these, Slovakia, Slovenia, Serbia and the Ukraine were categorised into this spatial concept by the public opinion, while the inhabitants of the respective countries were less convinced, with the exception of the Ukraine in a very small per cent, that they belonged to the East.

In Central Europe there is one country whose inhabitants saw themselves less Central European than the others did, and this is Austria, one of the central, most typical states of this macro-region. Of Austrian respondents, 72.3% said Central Europe, as opposed to 78.2% of others. Both are high proportions, making the belonging of Austria evident, but compared to the Central Europe identification of the other countries the tendency is different in this case. In the opinion of Paul Luif (2012) Austria is no longer the evident part of Central Europe, especially as regards the assessment of its own inhabitants. The division in the cold war period, parallel to the seemingly lost Central European identity, automatically made Austria part of Western Europe, and then the accession to the European Union and the economic differences separated it from its previous hinterlands. The opinions of our Austrian respondents outline an image of a Central Europe that consists of Germany and Austria, anyway. Their image of their neighbours is more "Eastern European". The belonging of the Czech Republic, Slovakia and Hungary to the concept of Eastern Europe is mostly due to the opinions of the Austrian respondents. The Czech Republic was considered as part of Eastern Europe by 11.4% of the respondents, on the average, while this proportion in the circle of the Austrians was 51%. The same figures for Slovakia are 14.8 and 54.5%, respectively; for Hungary 11.5 and 51.8%. This proves that the cold war, "Ostblock" image lives on in our respondents.

Romania and the opinions of the Romanians are not less interesting, either. While in the other respondents' view this country belongs to both Eastern Europe (35%) and Southeast Europe (36.8%), in a smaller proportion of the answers to the Balkans (18.6%) and rarely to Central Europe (7.5%), there are only small differences in the judgement of these four spatial categories by the Romanians, no particular direction was outlined by the answers. In the highest proportion Central Europe was mentioned (53.3%), but the other three categories did not lag much behind this figure, either (Eastern Europe: 50.4; Southeast Europe: 42.3; Balkans: 45.5). Romania is situated on the border of the three macro-regions, actually, and some of its territories show similarities to these

As we have already mentioned, the concepts of Southeast Europe and the Balkans overlap in space. In the general usage of the word, Southeast Europe is a concept covering a somewhat broader area than the Balkans, but the latter has more emotional, value content. These are reflected by the opinions. Our respondents were more uncertain in making opinions in this case than in the case of Central and Eastern Europe. At the opinions we cannot see values as high as in the case of the previous two regions. The diverse content of the two concepts in case of the countries belonging here are demonstrated by the differences in the internal proportions, mostly. The judgement of Southeast Europe is more balanced, that of the Balkans more concentrated. In the former case it is only Bulgaria that stands out to some extent (50.6%), while all other countries are in the 39–50% range. This matches the political and cultural content of the concept which is more neutral than the concept of the Balkans. The Balkans is a concept that is more clear-cut and concentrated: its central element is Bosnia and Herzegovina, belonging to this macro-region in the opinion of

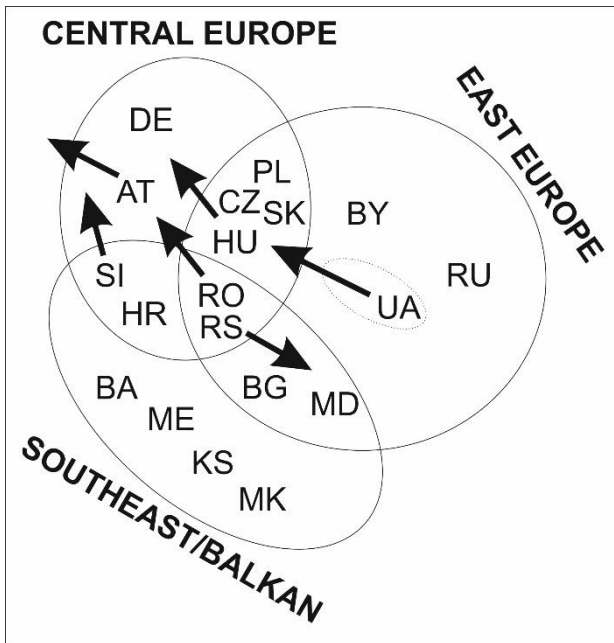
63.4% of persons questioned, together with Serbia, Montenegro, Macedonia and Kosovo. We can see that the “Balkans character” is identified with this core area and we can also see that these are the countries that have not joined the European Union yet. Bulgaria, a member of the Union, is less considered by our respondents as a Balkans country than as Southeast European and the situation is similar in the case of Romania. In Romania this is justified by geographical facts as well, as the geographical boundary of the Balkans is the Danube River, i.e. Romania is not part of the Balkans.

We usually feel the attribute “Balkanic” as pejorative, but this does not seem to be justified by the findings of the identifications. In Serbia, 96.3% of the domestic citizens felt that they were a Balkans country, as opposed to only 56.5% who said it was a Southeast European one. Besides the Central Europeanness expressed by the Slovenes this was the highest proportion of identification in the survey.

On the basis of the research findings we use the following model to summarise the macro-regional patterns designated in the mental maps of our respondents (Figure 4).

FIGURE 4

*The structural model of the examined macro-regions and the processes of macro-regional shifts*



*Source:* by the author, using the findings of the questionnaire survey.

In our figure we summarise, on the basis of the replies, what states were categorised into the respective macro-region concepts and the common sections of their sets, while the arrows indicate the processes in which direction these judgements seem to change.

The figure shows that the region is in motion. The countries changing region are striving for the West, and so Central Europe and together with it also Eastern Europe is pushed eastwards. The overlapping parts of the macro-regions have made a “Middle Europe” that can also be specified with the German expression “Zwischenneuropa”. As all spatial concepts change, this concept cannot be used in the early 20th century sense, either, it is to be meant to include those countries whose categorisation is changing, especially between the eastern and the western orientation. This in-between, transitory situation characterises Romania and Serbia to the largest extent, in the case of Serbia a shift of macro-region is expected, putting the country in the section of east and southeast that was occupied – and is still had, although involuntarily – by Bulgaria for decades. Evidence for this is found elsewhere in our questionnaire, but this was not discussed in this paper. In the analysis of relationship systems and preferences the Serb (and also the Slovak) respondents stood out with their strong sympathy for Russia.

### *Conclusions*

The four macro-regions of our survey still live intensively in our thinking. As regards the Eastern Europe concepts, none of them is fully valid any longer, now this specification denotes a new, Russia-centred post-soviet space in the first place, and this attribute is also used for the specification of the ex-socialist countries, especially as a tool of separating them from the former members of the European Union.

The Central Europe specifications well reflect the historical space of the concept: the Germany and Austria led cultural and geopolitical space. Typically, the closer a state to the developed centre of the region, the narrower they interpret the region, whereas the respondents of Croatia, Serbia and Romania think of a bigger and broader Central Europe. This also means that Central Europeanness is also a value and can mean some form of identification.

The concept of the Balkan is concentrated to an area that is smaller than the actual geographical range of the peninsula. The reason for that may be the fact that the Balkans and the Balkanic character are attributes that do not have a positive connotation, as we have shown earlier; it is identified with the geopolitical crisis region. For this reason the Balkan specification is now concentrated in a narrower sense on the West Balkans, while the concept of Southeast Europe has become a neutral expression and lost its significance in the German geopolitics.

As we can see, our spatial concepts are still in transition. The significance of how we use the concepts is usually strengthened in crisis situations. The transition at the time of the regime changes is now overwritten or reinforced by the events taking place in Central, Southeast and Eastern Europe.

## Notes

- <sup>1</sup> The research was supported by the OTKA (Hungarian Scientific Research Fund) project called “Analysis of the political geographical spatial structures in the Carpathian Basin (regime changes, cooperation possibilities and absurdities on the turn of the 20th and 21st centuries)”, registry number 214 3200 100. Research leader: Dr. Hardi, Tamás. Identification number: K 104801
- <sup>2</sup> We have to emphasise that the events taking place in the Ukraine in the spring of 2014 left our questionnaire survey incomplete, we only conducted the questionnaire session in Uzhgorod, in the Zakarpatska region. This fact must be taken into consideration when interpreting the answers.

## References

- Ancel, Jacques 1930 (1992): *Peuples et nations des Balkans. Géographie politique.* (Réédition de l’ouvrage de 1930). Paris, Éditions du C.T.H.S., 220 p.
- Brzezinski, Zbigniew, 1999: *A nagy sakktabla (The Grand Chessboard).* Európa Könyvkiadó: Budapest.
- Buzan, Barry and Ole Wæver, 2003: *Regions and Powers,* Cambridge University Press: Cambridge.
- Csépe, Valéria – Györi, Miklós – Ragó, Anett (2011). *Általános pszichológia 1–3 (General psychology 1–3).* – 2. Tanulás – emlékezés – tudás. Humán környezeti kogníció: eligazodás, úttalálás a térben. Osiris Kiadó. [http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011\\_0001\\_520\\_altalanos\\_pszichologia\\_2/ch04s07.html](http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520_altalanos_pszichologia_2/ch04s07.html) [2015. március 14.]
- Da Vinha, Luis (2011) Accessing the conceptual “goodness” of geographic mental maps for foreign policy analysis. In: *Revista Română de Geografie Politică.* Year XIII, no. 2, pp. 133–148.
- De Martonne, Emmanuel. (1931), *Europe Centrale,* in: De la Blache, P.V. and Gallois, L. (eds.) *Géographie Universelle.* Tome. IV, 2, partie, Armand Colin: Paris. pp. 381–845.
- Didelon, Clarisse et.al. (2011). *A World of Interstices: A Fuzzy Logic Approach to the Analysis of Interpretative Maps.* In: *The Cartographic Journal* Vol. 48 No. 2 pp. 100–107.
- Dingsdale, Alan, 1999: *Redefining ‘Eastern Europe’: A New Regional Geography of Post-Socialist Europe?* In: *Geography,* 84 (3), 204–221.
- Fenster, Tovi (2009). *Cognitive Temporal Mapping: The Three Steps Method in Urban Planning.* *Planning Theory & Practice,* Vol. 10, No. 4, 479–498
- Garda, Veronika (2009). *A szubjektív térérzékeléssel kapcsolatos vizsgálatok elméleti háttere és alkalmazási területei (Theoretical background and application areas of examinations related to subjective space sensation).* In: *Tér és Társadalom.* Vol. 23. No. 1. 43–53.
- Goertz, Gary and Powers, Kathy L., 2009: ‘The Economic–Institutional Construction of Regions: Conceptualization and Operationalization’, *The University of Arizona, Working paper:* 1–36.
- Hagen, J., 2003: *Redrawing the imagined map of Europe: the rise and fall of the „center”.* In: *Political Geography.* 22. 489–517.
- Hajdú, Zoltán 2010: *The Balkans in Europe.* In Horváth, Gyula – Hajdú, Zoltán (eds.), *Regional Transformation Processes in the Western Balkan Countries* pp. 17–43. Pécs: MTA RKK.
- Halecki, Oscar, 1980: *Borderlands of Western Civilization. A History of East Central Europe.* Simon Publications, Safety Harbor.
- Karawan, Ibrahim, 2005: ‘Foreign policy restructuring: Egypt’s disengagement from the Arab–Israeli conflict revisited’, In: *Cambridge Review of International Affairs* 18(3): 325–38.
- Katzenstein, Peter J., 2005: *A World of Regions,* Cornell University Press: Ithaca, NY.
- Kobolka István, and Pap Norbert, 2011: *The Western Balkans : european perspective and tradition.* Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Hungary: Budapest.
- Krejčí, Oskar, 2005: *Geopolitics of the Central European Region – The View from Prague and Bratislava.* VEDA Publishing House of the Slovak Academy of Sciences: Bratislava.
- Kuipers, Benjamin Jack (1978). ‘Modeling spatial knowledge’. In: *Cognitive Science,* 2, pp. 129–153.
- Lagos, Marta, 2003: ‘A Road with No Return? Latin America’s Lost Illusions’, In: *Journal of Democracy* 14(2): 161–73.
- LeMke, Douglas, 2002: *Regions of War and Peace,* Cambridge University Press: Cambridge.
- Lendvai, L. Ferenc, 1997: *Közép-Európa koncepciók (Central Europe concepts).* Áron Kiadó: Budapest.

- Lengyel, Géza, 1916: "Mitteleuropa". Notes to the book by Friedrich Naumann. In: *Nyugat*, 8. I. 483–491.
- Lheritier Michel (1928): 'Regions historiques', *Revue de Synthèse Historique*, 45, 43-67.
- Makádi, Mariann (2012). A tanulók Európa-képzete. Egy térbeli intelligencia felmérés tapasztalatai. Mental pictures about Europe in the mind of students. Experiences of a spatial knowledge research.) In: *A földrajz tanítása. Módszertani folyóirat. Mozaik Kiadó. Szeged. XX. évfolyam 2012/4.* pp. 3–14.
- Mazower, Mark 2004: *A Balkán (The Balkans)*. Európa Könyvkiadó: Budapest.
- Miklósné Zakar, Andrea, 2009: Interethnic Discourses on Transylvania in Periodical "Provincia". In: *Der Donauraum - Zeitschrift des Institutes für den Donauraum und Mitteleuropa. Jahrgang: 49, No.: 1–2.* pp. 75–81.
- Ormos, Mária, 2007: *Közép-Európa – Volt? Van? Lesz?* (Central Europe – was, is, will be?) Napvilág Kiadó: Budapest.
- Putnam, Robert, 1967: 'Toward explaining military intervention in Latin American politics', In: *World Politics* 20(1): 83–110.
- Rey, Violette and Groza, Octavian 2009: Balkans. in: Kitchin, Rob and Thrift, Nigel (editors in chief) *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier: Amsterdam. pp. 265–272.
- Romsics, Ignác, 2005: *Közép- és/vagy Kelet-Európa?* (Central and/or Eastern Europe?) In Módos, Péter (ed.), *Közép-európai olvasókönyv (A reader of Central Europe)* Osiris–Közép-európai Kulturális Intézet: Budapest. pp. 27–38.
- Săgeată, Radu, 2006: Mediaeval Administrative-Territorial Structures on the Present Territory of Romania. In: *Review of Historical Geography and Toponomastics*, vol. I, no. 2, pp. 207–220.
- Sinnhuber, Karl A., 1954: *Mitteleuropa: Europe Centrale: An Analysis of a Geographical Term*. In: *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, No. 20, pp. 15–39.
- Surazska, Wisla, 1995: Central Europe in the Rokkanian Perspective. In: *Historical Social Research*, 20 (2), 226–243.
- Uszkaí, A. (2015) Fizikai és mentális határok a társadalmi térben, a mentális térképezés elméleti háttere és gyakorlati kutatásai. (Physical and mental borders in the social space, theoretical background and empirical experiences of the mental map researches). In: Hardi T. (ed) *Terek és Tér-képzetek. (Spaces and Space-perceptions)*. Fórum Kisebbségkutató Intézet–MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, Somorja–Győr. pp. 153–164.
- Volgy, Thomas J. – Rhamey, J. Patrick–Fausett, Elizabeth, 2012: Is Central Europe a Region? A View from Outside the Neighbourhood. In: Šabjić, Zlatko–Drulák, Petr (eds.) *Regional and International Relations of Central Europe*, Palgrave Macmillan: London. pp. 62–82.
- Wagner, Richard, 2013: *Der Traum der Ränder Mitteleuropa – eine Vision erfüllt sich und lebt als Utopie weiter*. In: *Neue Zürcher Zeitung*, October 31. <http://www.nzz.ch/article93MU3-1.323431>.



# AZ ÉRVÉNYESÜLÉS FELTÉTELEI – A PÁLYAKEZDŐ DIPLOMÁSOKKAL SZEMBENI MUNKAERŐ-PIACI ELVÁRÁSOK VIZSGÁLATA\*

NÁRAI MÁRTA

## *Bevezetés*

Napjaink tudásalapú társadalmában a felsőoktatási intézményeknek is új kihívásokkal kell szembesülniük, társadalmi-gazdasági integrációjukat a korábbi akadémiai-tudományos szint (elismertség) helyett ma már több tényező, köztük a munkaerőpiaci elvárásaihoz/igényeihez való alkalmazkodóképesség is egyre inkább meghatározza. Kibocsátott hallgatóik versenyképessége a munkaerőpiacon nemcsak a (szak)tudás birtoklásától függ, hanem attól, hogy mennyire képesek e tudásukat alkalmazni, illetve képesek-e gyorsan és rugalmasan alkalmazkodni a munkahelyi kultúrához és a folyamatosan változó új követelményekhez, kihívásokhoz. Ez az alkalmazkodás, illetve helyt állás az adott szakma ismereteinek szimpla elsajátításán túlmutató készségekkel, képességekkel – azaz megfelelő kompetenciákkal – felvértezve lehetséges csak. Ahogy Mertens (1999) fogalmaz: a mai kor munkavállalója a homo competens, akit munkavégzése során a birtokában lévő kompetenciák kiaknázása, fejlesztése, gazdagítása vezet. A kompetenciák kiemelkedő szerepére mutatnak rá a Fiatalképzés Munkaerő-piaci Életpálya Vizsgálata eredményei is, mely szerint elvárt készségek, képességek hiánya miatt egyes szakemberek hosszú ideig nem találnak munkát, holott az adott szakmában összességében alacsony a munkanélküliség (Berde et al. 2006; Galasi–Nagy 2006).

Ahhoz, hogy a képzőintézmények megfelelően tudják felkészíteni diákjaikat a munka világában való érvényesülésre, egyre nagyobb hangsúlyt kell fektetniük a kompetencia-alapú képzésre, a hallgatók készségeinek, képességeinek javítására, fejlesztésére. Hatékony működésükhöz alapvető tehát, hogy legyenek tisztában a munkaerő-piaci elvárásokkal, nemcsak a szaktudás, hanem a készségek, képességek terén is, és vegyék azokat figyelembe a képzés során. Szükségük van tehát a munkaerőpiaci visszajelzéseire, így pl. többek között a munkaerő-piaci elvárásokra, az elvárásoknak való megfelelésre, a diplomás pályakezdőkkel való elégedettségre, az oktatás színvonalára vonatkozó információkra. A munkaadók és/vagy a felsőoktatási intézmények-

---

\* Eredeti megjelenés: Pálvölgyi Károlyné–Reisinger Adrienn–Szabados Eszter–Tóth Tamás (szerk.) (2012): *Új trendek és kihívások a hazai felsőoktatásban*. Fiatalképzés VII. Konferenciája 2011 tanulmánykötet. Győr: Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola. 121–143. o.

ben tanuló hallgatók elvárásainak feltárására irányuló országos vagy regionális hatókörű, illetve egy-egy képzőintézményre irányuló kutatások – mint pl. Szerepi 2006; Bíró–Csányi–Vincze 2007; Diplomás pályakezdekők... 2007; Faragó et al. 2007; Úton... 2008; Selmeczy 2007; Filep et al. 2009; Forgó et al. 2009; Fürstall et al. 2009; HR-igények és... 2009; Tarjányi–Várhalmi 2009; Kovács et al. 2010 – eredményei lehetőséget biztosítanak a fejlesztendő területek meghatározására, melyek képzésbe történő beépítésével a képzőintézmények hozzájárulhatnak a kibocsátott hallgatók munkaerő-piaci sikerességének növeléséhez.

E munkaerő-piaci vizsgálatokhoz csatlakozik az a kutatás is, melyet a Széchenyi István Egyetem megbízásából az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézete 2010 novembere és 2011 januárja között végzett (Horváthné Barsi–Nárai 2011; Horváthné Barsi–Nárai–Reisinger 2011), és amelynek munkaerő-piaci/munkáltatói elvárásokra vonatkozó legfontosabb eredményeit a kutatás témafelelőseként jelen tanulmányban bemutatom<sup>1</sup>.

### *Elméleti alapok*

Az elmúlt két évtizedben egyre nagyobb hangsúlyt kapott a munka világában és az oktatásban is (a szakképzésben és a felsőoktatásban) a kompetencia-alapú szemlélet. A fogalom, illetve a kompetencia-alapú szemlélet megjelenésében, ill. elterjedésében kiemelkedő volt Boyatzis (1982) és McClelland (1986 – idézi Bíró et al. 2007, 3) szerepe. Boyatzis a hatékony munkahelyi teljesítmény modelljében fontos szerepet szánt az egyéni kompetenciák meglétének, amelyek azonban önmagukban nem elegendők a sikeres megfeleléshez, ahhoz szükség van arra is, hogy a munkavállaló tisztában legyen a munkáltató által elvárt kompetenciákkal, valamint ismernie kell a munkahelyi (és szakmai) miliót, környezetet is (Boyatzis 1982). McClelland is a személyes tulajdonságokban, kompetenciákban vélte felfedezni a jó teljesítmény kulcsát.

Az utóbbi 10 évben, hazánkban is egyre inkább teret nyert a kompetencia fogalom használata (Budai 2008), sőt több szakma, hivatás kapcsán definíciós és rendszerezési kísérletek történtek, kidolgozásra kerültek a „kívánatos” (elvárt) kompetenciák listái (kompetencia-térképként is definiálhatjuk), pl. a pedagógus szakma (Horváth 2009), az ifjúságsegítők (Kraicné Szokoly 2005), a szociális területen dolgozó szakemberek (pl. közösségi szociális munkások) (Budai–Kozma 2012) esetében, de ajánlás született az önkéntesek kompetencia portfóliójára<sup>2</sup> is (<http://www.oka.hu>).

De mit is értünk kompetencia alatt? A szakirodalomban nem találunk egy egységes fogalmi rendszert, de abban a különböző definíciós megközelítések megegyeznek, hogy a kompetenciát csak holisztikus megközelítésekkel lehet meghatározni, a kompetencia ugyanis komplex jelenség, több elemből álló összetett rendszer. Jelen tanulmányban nem mutatom be külön-külön a lehetséges meghatározásokat, inkább a főbb elemeket emelem ki.

A kompetencia tudás, szakismeretek, képességek, készségek és attitűdök, magatartásbeli hozzáállás/személyiségvonások/viselkedésjegyek összessége, amelyek ahhoz szükségesek, hogy adott élethelyzetet, adott feladatot sikeresen, eredményesen meg tudjunk oldani (Tucker–Cofsky 1994 – idézi Looking to the... 1999; Az Európai Parlament... 2006; <http://www.oka.hu> én.). Alapvetően tehát a kompetencia egyrészt tudást, ismeretet, másrészt személyes tulajdonságokat foglal magában. A kompetenciákat személyes és társadalmi folyamatok révén tanuljuk meg (Tucker–Cofsky 1994 – idézi Looking to the... 1999), így kialakulásukban, kialakításukban nagy szerepe van egyrészt az oktatásnak/képzésnek, másrészt a nem szakmai kompetenciák jelentős része a családi, baráti, rokon és egyéb környezetben, a mindennapok tapasztalatai során fejlődik, alakul.

A kompetencia fogalmának értelmezéséhez hozzátartozik a különböző kompetenciacsoportok azonosítása, melyre szintén számtalan felosztás született. Leggyakoribb az alap- (pl. szövegértés, számolás, olvasás), az általános (pl. kommunikáció, információfeldolgozás, együttműködés), illetve a speciális (pl. egyes munkakörök sikeres betöltéséhez szükséges specifikumok) és/vagy a generikus (pl. kommunikáció, együttműködés, megújulás képessége), valamint a kulcskompetenciák megkülönböztetése (lásd. pl. Rychen 2003; Barta 2009; Csoma–Lada 2010), de esetenként megjelenik a kognitív, illetve a szociális kompetenciák elkülönítése (pl. Szőke–Milinte 2005).

A kulcskompetenciák beazonosítása a csoportosítások nagyon fontos elemét jelenti. E téren is, mint a kompetenciacsoportok elkülönítésénél számtalan variációval találkozhatunk a szakirodalomban (lásd. Rychen 2003; Az Európai... 2006; Nagy 2007; Galambos–Kozma 2008; Barta 2009; Zachár 2009; Csoma–Lada 2010; Laáb 2010), amelyek többsége egy nagyon általánosan használható keretből indul ki. Általában a kulcskompetenciák közé azokat a nyelvi (kommunikációs), informatikai, szakmai, szociális, állampolgári és általános műveltséggel kapcsolatos képességeket sorolják, amelyek a mindennapi életben való boldoguláshoz, a sikeres munkavégzéshez és egy jól működő társadalomhoz elengedhetetlenek, illetve amelyek az egyén számára lehetővé teszik a folyamatos megújulást. Ennek megfelelően a kulcskompetenciák közé tartozik az info-kommunikációs technológiák alkalmazásának és a megfelelő szintű verbális képességeken túl – a teljesség igénye nélkül – pl. a logikus gondolkodás, az alkalmazkodóképesség, a nyitottság, a vállalkozói hajlandóság, az együttműködő-képesség, az érdekérvényesítés képessége, az egész életen át tartó tanulásra való képesség, a tanultak konstruktív módon való alkalmazásának képessége.

Rychen (2003) hangsúlyozza, hogy a különböző célkitűzések, feladatok teljesítéséhez az adott kontextustól, szituációtól függően a kulcskompetenciák különböző konstellációira, azaz az egymással kölcsönösen összefüggő kulcskompetenciák kombinációira lehet szükség. A kulcskompetenciák sajátosságait és relatív súlyát az adott társadalom körülményei (pl. hatalmi viszonyok, tulajdonjogok, technológiai elérhetősége, fogyasztási lehetőségek stb.) és kultúrája (normái, értékei) is befolyásolhatják (Rychen 2003).

## *A kutatásról*

### *A kutatás célja*

Mint a bevezető fejezetben szó volt róla, a felsőoktatási intézmények sikerességéhez egyre inkább elengedhetetlen, hogy ismerjék a munkaerőpiac elvárásait nemcsak a tudások, ismeretek, hanem a különböző személyes készségek, képességek tekintetében is. Ennek megfelelően az elmúlt néhány évben megszapordtak azok a kutatók, amelyek a pályakezdő diplomásokkal szembeni munkaerő-piaci elvárások feltárására, illetve a velük való elégedettség megismerésére irányultak. E kutatások közé csatlakozik az a vizsgálat is, amelynek legfontosabb eredményeit mutatja be a tanulmány további része.

Az ismertetni kívánt kutatás egyrészt arra irányult, hogy feltárjuk azokat a munkáltatói elvárásokat, mind ismeretekre, mind készségekre, képességekre, magatartásjegyekre vonatkozóan, amelyekkel a felsőoktatásból kikerülő hallgatóknak szembesülniük kell, másrészt a Széchenyi István Egyetemen végzett pályakezdőkkel kapcsolatos tapasztalatokat kívántuk megismerni. Az elvárások és a tapasztalatok mellett fel kívántuk tární a pályakezdő diplomás munkatársak kiválasztásának leggyakoribb módjait, valamint a pályakezdők alkalmazásának előnyeit és hátrányait is. Pályakezdőnek a kutatást megelőző három évben diplomát szerzett szakembert tekintettük.

### *A kutatás módszertana a kompetenciák meghatározásának oldaláról*

A vonatkozó szakirodalmak (lásd előző fejezetben) alapján a kutatás során a munkáltatók által elvárt kompetenciákat két nagy csoportba soroltuk:

- *Szakmai kompetenciák:* az oktatás során megszerzett tudások, ismeretek
- *Személyes készségek, képességek, viselkedés/magatartásjegyek.*

Felmérésünkben két irányból közelítettük meg a kompetenciák vizsgálatát: egyrészt megkérdezésre került, hogy a munkáltatók mit várnak el általában a pályakezdőtől, másrészt, hogy a Széchenyi István Egyetemen végzett hallgatók milyen mértékben rendelkeznek az elvárt kompetenciákkal, azaz a munkáltatóknak milyen tapasztalatai vannak e tekintetben. A felmérés eredményei lehetőséget biztosítanak a fejlesztendő területek meghatározására, melyek képzésbe történő beépítésével az Egyetem hozzájárulhat a kibocsátott hallgatók munkaerő-piaci sikerességének növeléséhez.

A *szakmai kompetenciák* között az alábbiakat vettük figyelembe:

- 1) adott szakterület ismeretanyaga, szakmai gyakorlat / tapasztalat
- 2) pénzügyi, számviteli ismeretek,
- 3) jogi ismeretek;
- 4) szervezési ismeretek;
- 5) pedagógiai ismeretek;
- 6) társadalom-ismeret;

- 7) nyelvtudás;
- 8) informatikai, számítástechnikai ismeretek;
- 9) általános műveltség.

A vizsgált szakmai kompetenciák teljes mértékben lefedik azokat az ismereteket, amelyeket a Széchenyi István Egyetemen végzettektől elvárhatnak.

## 1. TÁBLÁZAT

### *A kutatásunkban szereplő nem szakmai kompetenciák listája*

| <i>Általános humán kompetenciák</i>  | <i>Munkavégzéshez kapcsolódó kompetenciák</i>   | <i>Vezetői kompetenciák</i>   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- együttműködő képesség,</li> <li>- becsületesség,</li> <li>- tisztesség,</li> <li>- hitelesség,</li> <li>- konfliktuskezelő képesség,</li> <li>- problémaelemző és -megoldó képesség,</li> <li>- stressz-tűrés,</li> <li>- kommunikációs készség,</li> <li>- logikus gondolkodás,</li> <li>- rugalmasság,</li> <li>- segítőkészség,</li> <li>- pozitív beállítódás,</li> <li>- információfeldolgozás képessége,</li> <li>- önismeret,</li> <li>- folyamatos fejlődés igénye, önfejlesztés készsége,</li> <li>- nyitottság,</li> <li>- önállóság</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- csapatmunkára való alkalmasság képessége,</li> <li>- megbízhatóság,</li> <li>- pontosság,</li> <li>- lojalitás,</li> <li>- motiváltság,</li> <li>- munkához való hozzáállás,</li> <li>- kitartás,</li> <li>- szakmai szemléletmód,</li> <li>- teljesítőképeség,</li> <li>- terhelhetőség,</li> <li>- rendszer szemlélet, struktúrákban való gondolkodás képessége,</li> <li>- kreativitás</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- döntési képesség,</li> <li>- felelősségvállalás képessége,</li> <li>- hibákból való tanulás képessége (önreflexió),</li> <li>- eredményközpontú szemlélet,</li> <li>- emberekkel való bánásmód képessége,</li> <li>- változtatások, újítások kezdeményezése</li> <li>- tudatosság, célorientáltság.</li> </ul> |

*Forrás:* Bíró–Csányi–Vincze (2007) alapján saját szerkesztés.

A nem szakmai kompetenciák között 36 került meghatározásra, melyek egy része köthető az egyetemen folyó képzéshez is, másik részük viszont olyan tulajdonságokat jelöl meg, amelyeket a pályakezdő fiatal korábbi tanulmányai, társas életben történő viselkedése során sajátít el. A nem szakmai kompetenciákat három alcsoportba osztottuk, melyek létrehozásánál alapvetően a Bíró–Csányi–Vincze (2007) szerzőpáros által használt felosztást vettük alapul, de a mi kutatásunkban bővebb a vizsgált személyiségjegyek, készségek, képességek listája:

- *Általános humán kompetenciák:* nem kizárólag a munka világához köthető, hanem az élet valamennyi területén megnyilvánuló képességek, készségek, magatartásmódok;

- *Munkavégzéshez kapcsolódó kompetenciák:* elsősorban a munkavégzés kontextusában értelmezhető – egy adott munkakör betöltéséhez, illetve a munkavégzéshez való viszonyt magukban foglaló – készségek, képességek;
- *Vezetői kompetenciák:* vezetői munkakörrel kapcsolatos magatartásmódok, készségek és képességek.

### *A mintakiválasztás módja és a minta alapjellemzői*

Figyelembe véve, hogy a Széchenyi István Egyetem erős regionális szerep- és hatókörrel rendelkező intézmény (a hallgatók többsége [több mint 2/3-a] a Nyugat-Dunántúlról, illetve a közép-dunántúli területekről érkezik, másrészt az itt végzettek több mint 60%-a Győrben, illetve a régióban kíván elhelyezkedni (Filep et al. 2009, 4–5), kutatásunkat a Nyugat-dunántúli és a Közép-dunántúli régióban, valamint a fővárosban működő cégek, szervezetek körében végeztük. Az Egyetem képzési területeinek kibocsátási adatait<sup>3</sup> figyelembe véve és azt is mérlegelve, hogy egyes karok/intézetek végzett hallgatóinak egy része nem a piaci szektorban helyezkedik el, a minta kialakítása során arra törekedtünk, hogy ne csak a versenyszféra szereplőire terjedjen ki a felmérés, hanem a közszféra, a közszolgálati szektor (pl. közigazgatás, humán-egészségügyi, szociális, illetve kulturális sféra) intézményeire, szervezeteire is. Fel kívántuk deríteni, hogy a piaci szektor más kompetenciákat vár-e el a (pályakezdő) diplomás szakemberektől, mint a közszolgálati szektor. A versenyszféra és a közszféra mintában tervezett arányánál (80–20%) figyelembe vettük a Központi Statisztikai Hivatal által közölt, az alkalmazásban állók létszámának ágazati, illetve a gazdasági szervezetek gazdálkodási forma szerinti megoszlására vonatkozó adatokat<sup>4</sup>. Ugyanakkor kutatásunk során nem törekedtünk ágazati és méretnagyság szerinti reprezentativitásra.

A kutatás alapját jelentő kérdőíves felmérés elsősorban on-line módon, valamint személyes megkeresés útján történt 2010 novembere és 2011 januárja között. Saját és más kutatások tapasztalatai alapján az elektronikus formát véltük leghatékonyabbnak az információk megszerzésére. Egyrészt nem voltak pontos információink arra nézve, hogy a Széchenyi István Egyetemen a kérdezést megelőző három évben végzett hallgatók pontosan hol, milyen cégeknél, szervezeteknél helyezkedtek el, egy ilyen adatbázis megléte viszont a személyes megkeresés során szükségszerű lett volna. Másrészt az on-line lekérdezés mellett szólt számos kutatás azon tapasztalata is, hogy a cégvezetők többsége a személyes megkereséstől elzárkózik, leghatékonyabbnak általában a kérdőívek elektronikus úton való kitöltése bizonyul (pl. *Az európai gyakorlathoz...* 2001). Ugyanakkor tisztában vagyunk az on-line kérdezés azon korlátjával, ami a reprezentativitást érinti. A kérdezés módja miatt nem volt lehetőségünk pl. a minta iparág, illetve méretnagyság szerinti reprezentativitásának biztosítására, ellenben igyekeztünk minél többfajta szervezet bevonására annak érdekében, hogy a munkaerőpiac minél szélesebb szegmensének véleményét megismerhessük, és árnyaltabb, sokrétűbb képet alkothassunk a munkáltatók elvárásait illetően.

A kutatás során mintegy 1220 szervezetet kerestünk meg felmérési szándékunkkal. A kérdőív kitöltésére elsődlegesen a szervezet személyügyekért felelős vezetőjét, illetve ilyen pozíció hiányában a szervezet általános vezetőjét, vagy annak a szakterületnek a vezetőjét kértük fel, akinek osztályán pályakezdő diplomás munkatárs dolgozik. Összességében 20,5%-os válaszadói hajlandóságot értünk el – ami a hasonló technikával készülő felmérések körében jónak mondható –; így *mintánk elemszáma 251* volt. A személyesen felkeresett szervezetek (40) a 251 szervezetből álló minta 16%-át tették ki. Törekedtünk arra, hogy a *vizsgált térség legmeghatározóbb munkáltatói* jelen legyenek a mintában.

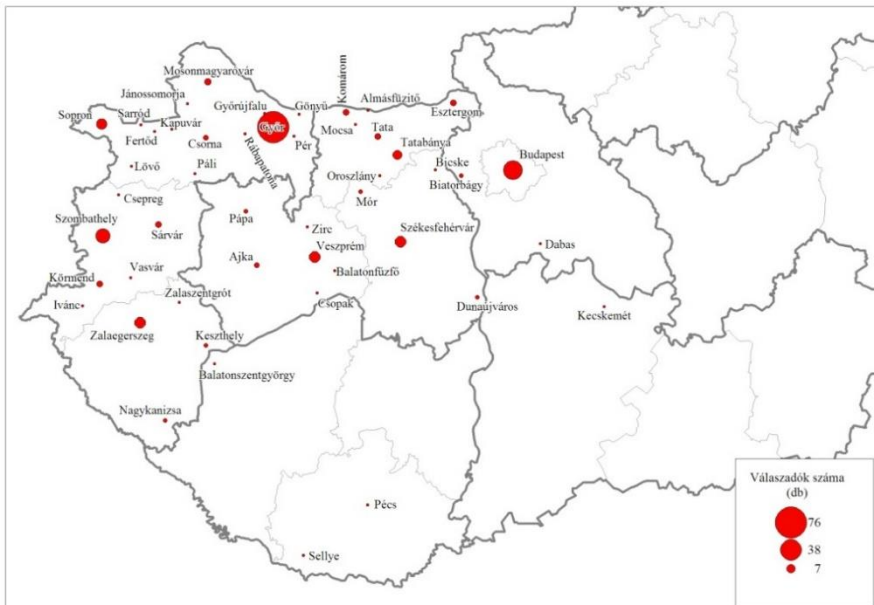
### A minta alapjellemzői

A kérdőívet kitöltő szervezetek, cégek (251) jellemzését a területi elhelyezkedés, a tevékenységi kör/terület, a szervezeti/gazdálkodási forma és a foglalkoztatottak létszáma alapján végeztük el.

A minta *területi* megoszlását tekintve elmondható, hogy a vizsgált térség minden megyéjéből érkeztek kérdőívek (*1. ábra*). A válaszadók több mint kettőtöde (41,4%) Győr-Moson-Sopron megyei (főként győri), de 10% feletti a budapesti (12,4%), illetve a Vas megyei (12%) cégek, szervezetek aránya is.

## 1. ÁBRA

### A minta területi megoszlása

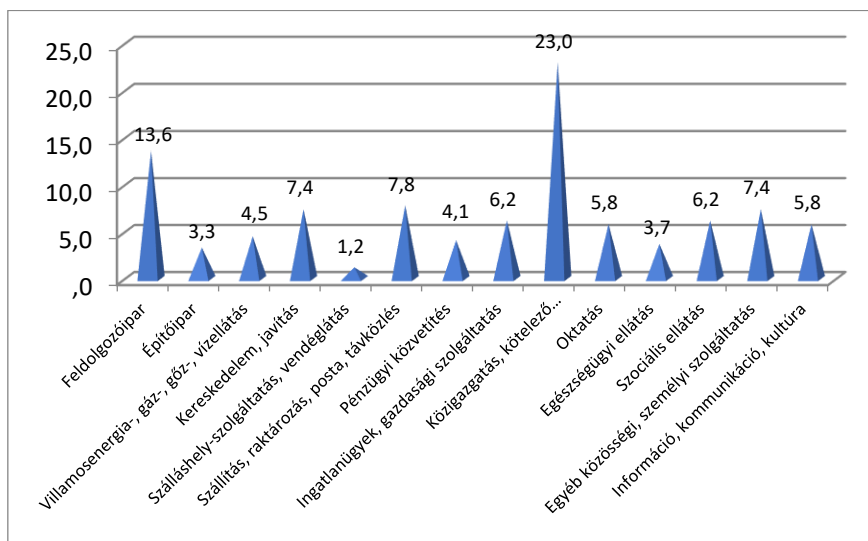


*Forrás:* Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010–2011). A térképet készítette: Dr. Hardi Tamás.

A minta *szervezeti/gazdálkodási forma szerinti* megoszlását tekintve a társas vállalkozások (kft., rt., bt.) többsége (56%) figyelhető meg, a kérdőívet kitöltő szervezetek relatíve legnagyobb hányada (41%) kft-ként működik. A kft. után a másik leggyakrabban előforduló szervezeti forma a költségvetési szerv kategória volt (33,5%), de nem elenyésző (10,4%) a mintában a nonprofit szervezetek (alapítványok/közalapítványok, nonprofit gazdasági társaságok) jelenléte sem. Ez egyben azt is jelenti, hogy a minta közel felét (44%-át) a nem profitvezérelt, tehát alapvetően a közszférához köthető szervezetek alkotják, ami lényegesen magasabb arányt jelent, mint amit a kutatás kezdetén terveztünk (20%). Ezt támasztják alá a szervezetek *tevékenységi terület szerinti* mutatói is (2. ábra). A kérdőívet kitöltő szervezetek relatíve legnagyobb hányadát (23%) a közigazgatás, társadalombiztosítás területén működő, szinte teljes egészében (93%-ban) a költségvetési szerv kategóriájába tartozó intézmények teszik ki, amelyek egyértelműen a közszférához tartoznak. E szervezetek körét gyarapítja a hagyományosan a jóléti ellátások közé tartozó szociális ellátás, az oktatás, illetve az egészségügy területén működő cégek, intézmények többsége is. A termelő (ipari) és az üzleti alapon működő szolgáltatásokat (pl. szállítás, kereskedelem, ingatlanügyek, pénzügyi szolgáltatás stb.) nyújtó cégek, vállalatok, amelyek szinte kizárólag társas vállalkozási formában működnek, együttesen alig 50%-os arányt képviselnek (2. ábra). A cégforma és a tevékenységi terület között egyébként szignifikáns, erős kapcsolatot találtunk (Cramer  $V^5$  0,707).

## 2. ÁBRA

A válaszadó szervezetek tevékenységi terület szerinti megoszlása, %

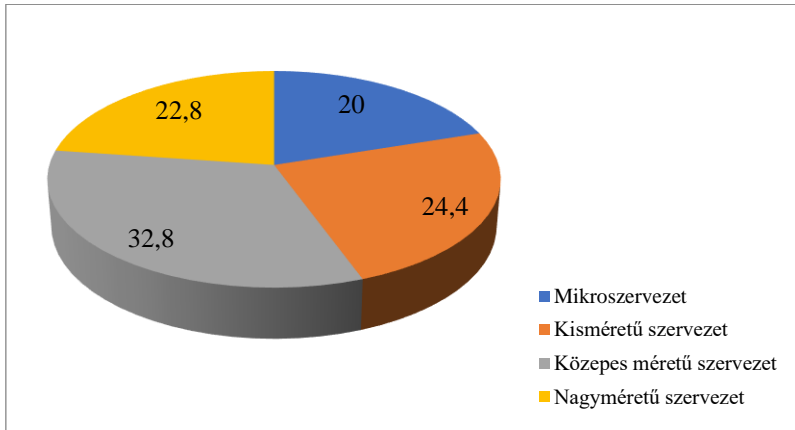


Forrás: Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010-2011), saját szerkesztés.

A szervezetek nagyságát a foglalkoztatottak száma alapján határoztuk meg, melyhez a KSH által is használatos kategóriákat alkalmaztuk. A kérdőívet kitöltő cégek, intézmények relatíve legnagyobb hányada (harmada) közepes méretűnek tekinthető, a foglalkoztatottak létszáma 50–249 fő közé esik. A minta negyedét a kisméretű cégek (foglalkoztatottak létszáma 10–49 fő), ötödét a maximum 9 főt foglalkoztató mikroszervezetek teszik ki, ugyanakkor meghatározó a 250 főnél több alkalmazottal dolgozó nagyvállalatok, nagyméretű szervezetek aránya is (22,8%) (3. ábra). A szervezetek mérete és a székhely-település típusa<sup>6</sup> között nem találtunk szignifikáns kapcsolatot.

### 3. ÁBRA

A válaszadó szervezetek méretnagyság szerinti megoszlása, összevont kategóriák, %



Forrás: Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010–2011), saját szerkesztés.

### A pályakezdő diplomásokkal szembeni elvárások

Kutatásunk meghatározó részét alkotta a munkaerő-piaci elvárások feltérképezése mind a szakmai jellegű kompetenciákat tekintve, melyek alatt alapvetően konkrét ismereteket, tudásokat értettünk, mind pedig a nem szakmai jellegű kompetenciákat tekintve, melyek közé a különböző általános jellegű, tehát szinte az élet valamennyi területén megnyilvánuló, valamint a munkavégzéshez kapcsolódó, továbbá a vezetői munkakörrel kapcsolatos készségeket, képességeket, magatartásmódokat soroltuk (lásd 1. táblázat).

### Szakmai kompetenciákkal kapcsolatos elvárások

Az ismeretekkel, tudásokkal kapcsolatos elvárások mértékét kilenc területen vizsgáltuk, melyek döntő részben felölelik, lefedik azokat a szakmai kompetenciákat, amelyeket a munkáltatók a diplomás szakemberektől, pályakezdőktől (is) elvárhatnak. A szakmai ismereteket *ötfokozatú skálán* kellett értékelnie a válaszadóknak a szerint,

hogy az általuk képviselt szervezetnél, cégnél mennyire várják el azok meglétét a diplomás pályakezdőktől. A skála értékei a következők voltak: szükségtelen (1); ritkán szükséges (2); jó, ha van (3); gyakran szükséges (4); elengedhetetlen (5).

A kapott átlagértékek alapján elmondhatjuk, hogy *leginkább a számítástechnikai, informatikai ismereteket* várják el a munkáltatók a pályakezdő diplomásoktól, napjaink e-világában gyakorlatilag az e területen alkalmazandó tudásra van – működési területtől függetlenül – leginkább szükség; a válaszadók abszolút többsége (59%) elengedhetetlennek tartja az IKT eszközök használatának magas szintű alkalmazását, ismeretét (4. ábra). A második leggyakrabban elvárt szakmai kompetencia a *megfelelő tájékozottság, általános műveltség*. Harmadik helyre került a *nyelvtudás*, a cégek többsége (59,1%) szükségesnek, illetve elengedhetetlennek tartja az idegen nyelvek megfelelő szintű használatát – nemcsak a nyelvvizsga papír meglétét (együttesen 4. ábra) –, ugyanakkor e tekintetben már lényegesen megosztottabbak a vizsgált szervezetek: sokkal inkább elvárás ez a piaci szférában (főként az ipar, a kereskedelem, a szállítmányozás területén), mint a közszférában. Annak ellenére, hogy a személyesen felkeresett cégek többségénél hiányolták a szakmai gyakorlat meglétét, illetve válaszadóink az egyetemről frissen kikerülő végzősök alkalmazásának legnagyobb hátrányát a tapasztalat, gyakorlat hiányában látják, ez az elvárások között csak a 4. helyre került. *A szervezetek többsége nem várja el a pályakezdőktől, hogy rendelkezzenek szakmai gyakorlattal*, ugyanakkor a pályakezdők alkalmazásának hátrányaként különösen erősen jelent meg ez az aspektus. A legtöbben a 'jó, ha van' kategóriát jelölték be az értékelés során, ugyanakkor azért meghatározó (41%) azoknak az aránya is, függetlenül a tevékenységi területtől, akiknek elvárás-rendszerében a szakmai tapasztalatok (is) magas prioritást élveznek. A cégek jelentős része – elmondásuk szerint – igencsak érzi annak hiányát, hogy a jelentkezők nagy része tanulmányai alatt nem kerül közvetlen kapcsolatba élő munkahellyel, ami nemcsak a szakmai tudásban nyilvánul meg, hanem abban is, hogy nincs munkatapasztalatuk, azaz nem tudják milyen egy munkahelyen dolgozni, mit jelent pontosan a munka világa (alázat, pontosság, együttműködés, alkalmazkodás, tisztelet a másik iránt stb.).

A munkaadók tehát nem feltétlenül az adott szakterületen vagy szakmában eltöltött időt „kérik számon”, hanem bármilyen munkatapasztalatot, a munka világának, „klímájának” megismerését. A válaszadók nagy része hangsúlyozta, hogy elsősorban nem olyan tudásra van szükségük, ami elméleti síkon létezik, hanem használható tudásra, erre pedig csak abban az esetben tud szert tenni a hallgató, ha vagy szituációs-szimulációs oktatásban vesz részt (pl. gyakorlati szituációk szimulálásán, vagy eset-tanulmányokon keresztül találkozik gyakorlati példákkal), vagy lehetősége van szakmai gyakorlatra a tényleges vállalati/intézményi környezetben. A szakmai tapasztalatszerzésre – megfelelő visszacsatolással – egyaránt szükség van minden képzési területen.

*Kevesbé elvárt szakmai kompetenciának bizonyultak a szervezési, illetve a számviteli, pénzügyi ismeretek*, amelyek meglétét a munkáltatók többsége nem várja el, de örül, ha az újonnan felvett diplomás szakember rendelkezik megbízható tudással e területeken.

*A legalacsonyabbra értékelt területek a jogi ismeretek, a társadalom-ismeret, illetve a pedagógiai ismeretek voltak (2. táblázat), melyek a vállalkozások, szervezetek többségének elvárás-rendszerében nem szerepelnek, szükségtelennek vagy ritkán szükségesnek értékelték e kompetenciákat (4. ábra). Ugyanakkor a legnagyobb szórást ezen tudásterületek esetében tapasztaltuk.*

*Az elvárásokat illetően jól láthatóak sajátosságok és eltérések egyes tevékenységi területek között, az elemszámok alacsony volta miatt azonban nem lehet teljes mértékben megbízható eredményeket kapnunk az összefüggésekre vonatkozóan, de az adatok több esetben szignifikáns kapcsolatot jeleznek az elvárások és a tevékenységi terület között, illetve a szervezettípussal, cégformával.*

Az idegennyelv-ismeretet, használható nyelvtudást főként a versenyszféra cégei várják el a pályakezdőktől, pl. a szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás területén, illetve a feldolgozóipari vállalatok körében általánosan elvárják e kompetencia meglétét, ezzel szemben viszont a szociális ellátásban csupán a szervezetek 6,7%-a érzi ennek szükségességét, míg az egészségügyben a szervezetek valamivel több mint ötöde (22%), a közigazgatásban pedig harmada vár el a pályakezdőktől idegennyelv-ismeretet. A szakmai gyakorlat meglétét leginkább az építőipar, a gazdasági szolgáltatások, a feldolgozóipar, illetve az egészségügy, legkevésbé pedig a közigazgatás és a szállítás, szállítmányozás területén várják el a pályakezdőktől a szervezetek. A társadalom-ismeret elvárása szociális területen jelenik meg főként, az e körbe tartozó szervezetek fele szükségesnek, illetve elengedhetetlennek tartja e tudást. A pénzügyi ismeretek a pénzügyi közvetítéssel foglalkozó bankok, biztosítók körében határozottan elvárás, más területeken kevésbé fontos, sőt a szociális ellátással foglalkozó szervezetek egyáltalán nem várnak el ilyen jellegű tudást. A jogi ismeretek meglétét a szervezetek többsége nem várja el a diplomás pályakezdőktől, kivétel ez alól a közigazgatás, társadalombiztosítás, ahol az intézmények, szervezetek közel fele (46,4%-a) gyakran szükségesnek, ötöde elengedhetetlennek értékelte e kompetencia meglétét. De a szociális ellátásban és az egészségügyben is a szervezetek harmada feltételezi ezen irányú tudások meglétét. A pedagógiai ismeretek az oktatás területén működő szervezetek körében bírnak magas relevanciával, 57%-uknál kitüntetett helyen van e tudásterület (elengedhetetlennek tartják), de a szociális ellátással foglalkozó szervezetek harmadánál is elvárás.

Kíváncsiak voltunk arra is, hogy *területi aspektusból* vannak-e értékelhető eltérések az elvárások tekintetében. Alapvetően elmondható azonban, hogy a válaszadókat pl. meggyéknként szétválasztva nem nagyon kapunk szignifikáns eltéréseket a szakmai kompetenciákkal kapcsolatos elvárások mértékében. Két tényező, az idegen-nyelv ismeret és a digitális kompetencia esetében azonban 5%-os hibahatár mellett gyenge, szignifikáns kapcsolat (CramerV 0,216; ill. 0,196)) mutatható ki a területi elhelyezkedés és az elvárás mértéke között. A Győr-Moson-Sopron, valamint a Fejér, illetve a Pest megyei válaszadók körében a mintaátlagnál lényegesen magasabb azoknak az aránya, akik körében e kompetenciákkal való bírás elengedhetetlen, ugyanakkor legkevésbé a zalai és a veszprémi, valamint a vizsgált régiókon kívüli cégek, szerveze-

tek, intézmények körében elvárás a nyelvismeret, illetve a számítástechnikai ismeretek megléte. A nyelvtudás elvárását illetően még egy összefüggés emelhető ki, a vizsgált cég, intézmény, szervezet székhelytelepülésének típusával szignifikáns, igaz nem túl erős kapcsolat (CramerV 0,209) mutatható ki: a községi, illetve a budapesti munkáltatók körében a mintaátlagnál lényegesen magasabb (70%; ill. 50%) volt a nyelvismeretet elengedhetetlennek ítélok aránya.

## 2. TÁBLÁZAT

*Mennyire elvárás az Önök szervezeténél, hogy a pályakezdők rendelkezzenek az alább felsorolt ismeretekkel, tudásanyaggal? kérdésre adott válaszok átlagértékei tevékenységi terület szerinti bontásban*

| Szakmai kompetenciák                      | Teljes minta |              | Ipar        | Kereskedelem, szállítás | Pénzügy, ingatlan, gazdasági szolg. | Közigazgatás | Egészségügy, oktatás, szociális | Egyéb közösségi szolg. | IKT, média, kultúra |
|---|--------------|--------------|-------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------|---------------------------------|------------------------|---------------------|
|   | Átlag        | Szórás       |             |                         |                                     |              |                                 |                        |                     |
| Informatikai, számítástechnikai ismeretek | <b>4,42</b>  | ,817         | <b>4,57</b> | <b>4,54</b>             | <b>4,52</b>                         | <b>4,38</b>  | <b>4,11</b>                     | <b>4,44</b>            | <b>4,42</b>         |
| Tájékozottság, általános műveltség        | <b>4,12</b>  | ,902         | <b>4,00</b> | <b>4,00</b>             | <b>4,00</b>                         | <b>4,25</b>  | <b>4,26</b>                     | <b>4,33</b>            | <b>3,92</b>         |
| Nyelvtudás                                | <b>3,75</b>  | <b>1,148</b> | <b>4,31</b> | <b>4,13</b>             | <b>3,96</b>                         | 3,20         | 3,05                            | <b>4,00</b>            | <b>4,00</b>         |
| Szakmai gyakorlat                         | 3,45         | 1,002        | 3,73        | 3,36                    | 3,64                                | 3,05         | <b>3,58</b>                     | 3,11                   | 3,83                |
| Szervezési ismeretek                      | 3,27         | 1,005        | 3,59        | 3,18                    | 3,24                                | 3,13         | 3,32                            | 3,11                   | 3,00                |
| Pénzügyi, számviteli ismeretek            | 3,08         | 1,079        | 3,08        | 3,21                    | <b>3,84</b>                         | 3,13         | 2,47                            | 3,50                   | 2,25                |
| Jogi ismeretek                            | 2,87         | 1,160        | 2,43        | 2,54                    | 2,76                                | <b>3,75</b>  | 2,84                            | 3,11                   | 1,75                |
| Társadalomismeret                         | 2,56         | <b>1,174</b> | 2,33        | 2,15                    | 2,40                                | 2,80         | <b>3,00</b>                     | 2,89                   | 2,00                |
| Pedagógiai ismeretek                      | 2,31         | <b>1,145</b> | 2,14        | 2,00                    | 1,88                                | 2,38         | <b>3,26</b>                     | 2,06                   | 2,17                |

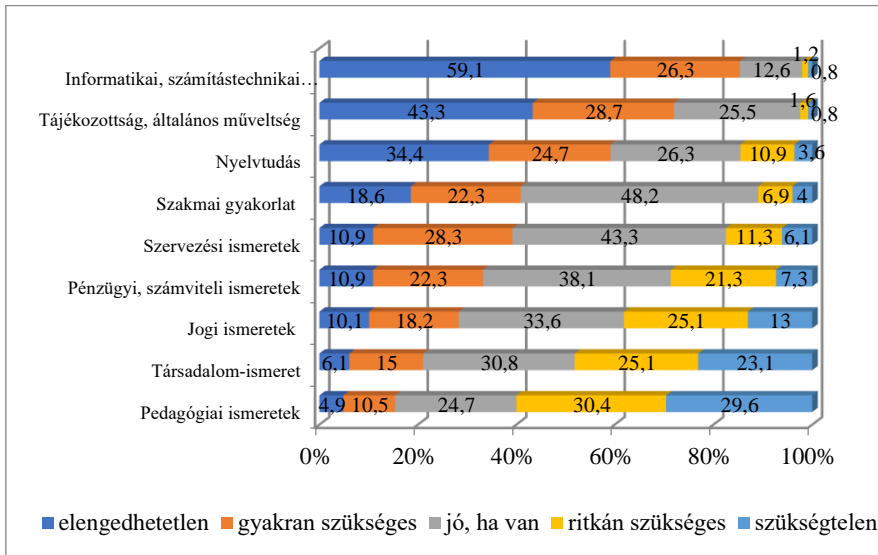
*Forrás:* Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010–2011), saját szerkesztés.

A mintát alkotó szervezeteket, cégeket *négy csoportba soroltuk* a szerint, hogy a szakmai kompetenciákat tekintve mennyire komplex az elvárás-rendszerük a pályakezdő diplomásokkal szemben. A csoportok kialakítása a gyakran szükséges és az elengedhetetlen kategóriák megjelölési gyakorisága alapján történt, ennek megfelelően az alábbi típusokat különítettük el:

- *kevés az elvárás*: maximum két szakmai kompetencia-területtel kapcsolatosan jelölték meg, hogy az gyakran szükséges vagy elengedhetetlen;
- *inkább átlag alatti elvárás*: 3–4 szakmai ismeret esetében jelölték meg, hogy az gyakran szükséges vagy elengedhetetlen;
- *inkább átlag feletti elvárás*: viszonylag összetett az e csoportba tartozók elvárás-rendszere, 5–6 területre vonatkozóan tartják szükségesnek vagy elengedhetetlennek, hogy a pályakezdők rendelkezzenek releváns ismeretekkel, tudásokkal;
- *nagyon komplex az elvárás*: a munkáltatók e csoportja az általunk felsorolt szakmai kompetenciák döntő többségét (7–9) szükségesnek/elengedhetetlennek tartja.

#### 4. ÁBRA

Az egyes szakmai kompetenciákra vonatkozó elvárási szintek előfordulási gyakorisága, %

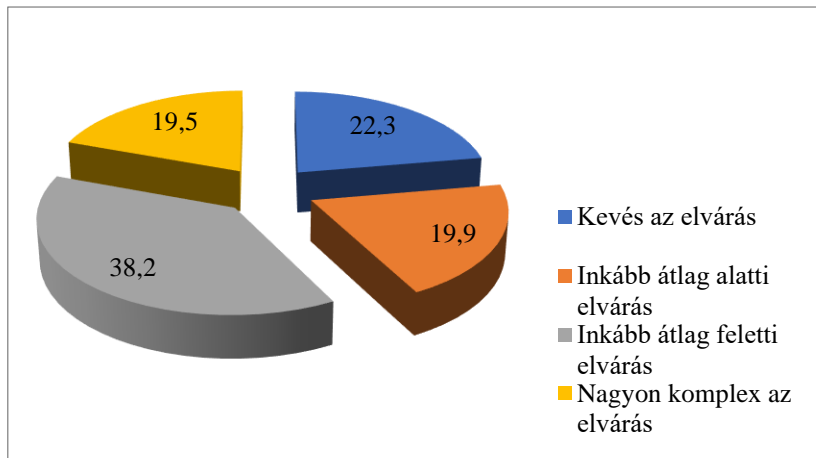


*Forrás:* Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010), saját szerkesztés.

A felmérésben szereplő munkáltatók nagy része viszonylag összetett elvárás-rendszerrel bír a pályakezdő diplomásokkal szemben, a válaszadók közel 40%-áról elmondható, hogy 5–6 kompetenciaterület, további ötödükről pedig, hogy szinte az összes felsorolt tudásterület (7–9) esetében szükségesnek vagy elengedhetetlennek tartják, hogy a felsőoktatásból kikerülő magasan kvalifikált szakemberek rendelkezzenek megfelelő ismeretekkel, tudásokkal (5. ábra). Eredményeink alapján úgy tűnik, hogy a legösszetettebb elvárás-rendszert a kisméretű szervezetek állítják a pályakezdő diplomások elé, körükben a legmagasabb (együttesen 72%) az átlag feletti (41%), illetve a nagyon komplex (31,1%) elvárású szervezetek hányada. Területi, térségi összefüggést nem találtunk az elvárások komplexitását tekintve.

## 5. ÁBRA

*A válaszadók megoszlása a pályakezdőkkel kapcsolatos szakmai elvárások komplexitása szerint, %*



*Forrás:* Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010–2011), saját szerkesztés.

A szakmai ismeretek összetettségére vonatkozó eredményeink összecsengnek Mihály (2003) megállapításával, miszerint ma már nem elég az egész életen át tartó tanulás (life-long learning) képességét hangsúlyozni, egyre inkább előtérbe kerül a *life-wide learning* fontossága is (Mihály 2003), azaz, hogy az élet minél szélesebb spektrumára kiterjedően rendelkezzen a munkavállaló ismeretekkel, egyre elengedhetlenebbé válik a sokrétűség. Felmérésünk során vizsgált szakmai ismereteket tekintve a következő megállapításokat tehetjük: különösen a szervezési, a pénzügyi és a jogi ismeretek tekintetében mondhatjuk el, hogy meglétük előnyként, hiányuk viszont egyre inkább hátránnyként jelentkezik. A munkáltatók egy része úgy érzi pl., hogy egy diplomás szakembertől, függetlenül szakmájától, elvárható a cégek/szervezetek vezetésével kapcsolatos jogszabályok, vagy adott szakmaterületre vonatkozó jogszabályok (vagy szabványok), illetve a különböző hatóságok (működésének) ismerete. És mivel emberekkel foglalkoznak, szükség van átfogó társadalom ismeretre, holisztikus világnépre is. Éppen ezért a képzés során hangsúlyt kell fektetni arra, hogy az említett szakmai ismeretek részét képezzék a tananyagnak, természetesen az egyes szakmák, szakterületek számára adekvát módon, és olyan lehetőségeket jelentve a diákoknak, amelyek segítik őket ismereteik szélesítésében, egyúttal hozzájárulnak munkaerő-piaci esélyeik növeléséhez.

*Személyes készségekkel, képességekkel, magatartásjegyekkel  
kapcsolatos elvárások*

A nem szakmai kompetenciákkal kapcsolatos elvárásokat 36 tényező esetén vizsgáltuk; a különböző készségeket, képességeket alapvetően három csoportba soroltuk: általános humán kompetenciák; munkavégzéshez kapcsolódó kompetenciák; vezetői kompetenciák (lásd *1. táblázat*)<sup>7</sup>. A 36 kompetenciát ötfokozatú skálán kellett értékelnie a válaszadóknak a szerint, hogy az általuk képviselt szervezetnél, cégnél azok mennyire fontosak, mennyire várják el azok meglétét a pályakezdő diplomás szakemberektől. A skála értékei a következők voltak: egyáltalán nem fontos, szükségtelen (1); nem fontos (2); jó, ha bír vele az illető (3); fontos (4); nagyon fontos, elengedhetetlen (5).

Felmérésünk eredményei alapján elmondhatjuk, hogy a felsorolt készségek, képességek, magatartásmódok többségét elvárás, fontosság tekintetében magasra értékelték a kérdőívet kitöltő szervezetek, vállalkozások. A 36 tagból álló kompetencialista 29 tétele esetében a kapott mintaátlag eléri, illetve meghaladja a négyes értéket, ami azt jelenti, hogy a válaszadók többsége legalább fontosnak ítéli az adott kompetenciát (*3. táblázat, 6. ábra*). Az összesített mintaátlag 4,25 (a legalacsonyabb átlagérték 3,5), ami az ötfokozatú skálán igen magas. *Leginkább a becsületességet, a megbízhatóságot, a munkához való megfelelő hozzáállást, a tisztességet és a pontosságot, illetve az együttműködő képességet várják el egy frissdiplomás szakembertől (is) a munkáltatók.* Ezen kompetenciák mindegyike 4,5 feletti átlagértéket kapott, ami egyértelműen jelzi, hogy a munkáltatók szinte mindegyike nagyon fontosnak, elengedhetetlennek tartja ezen magatartásjegyek meglétét. De elvárt képességnek tűnik a hitelesség, a csapatmunkára való alkalmasság képessége, a felelősségvállalás képessége, az információk megértésére és megfelelő szintű feldolgozására való képesség, a megfelelő kommunikációs készség, illetve az emberekkel való bánásmód képessége is, illetve a motiváltság és a kitartás is. *Legkevésbé a kreativitást és az innovativitást (változtatások, újítások kezdeményezése), illetve a rendszer-szemléletet, a struktúrákban való gondolkodás képességét és a megfelelő önismeretet várják el a pályakezdőktől, de a sorrend alján található a rugalmasság, a nyitottság és a döntési képesség is.* Ezek mindegyike, bár négy közeli átlagértéket kapott, alatta maradt annak (*3. táblázat*), és a *6. ábrán* jól látható, hogy a szervezetek jelentős (kétötödnyi–harmadnyi) része a 'jó, ha bír vele az illető' kategóriát jelölte meg, tehát nem értékeli annyira fontosnak, nem várja el e kompetenciák meglétét a magasan kvalifikált pályakezdő szakemberektől.

Úgy tűnik tehát, hogy – más kutatásokhoz hasonlóan – válaszadóink körében *az erkölcsi tulajdonságok iránti igény határozottan magas, amelyek elvárásához társul a munkavégzéshez alapvetően szükséges képességek, készségek elvárása is, ugyanakkor ma még kevésbé jellemző a tudásalapú gazdaságban oly fontosnak ítélt kompetenciák (pl. kreatív képességek, új iránti fogékonyság [pl. nyitottság], rugalmasság, problémaelemző-, megoldó képesség) (Drucker 2000; Laáb 2010) iránti igény.*

Bár a legtöbb kompetencia esetében magas értékeket kaptunk és viszonylag alacsony a szórások értéke, fellelhetők lényeges különbségek, eltérések az egyes cégek elvárás-rendszerében, főként tevékenységi terület, illetve a szervezet mérete alapján, ugyanakkor a legtöbb kompetenciátényező esetében nem találtunk szignifikáns kapcsolatot a nevezett változók között. Összefüggés, igaz közepesnél kicsit gyengébb erősségű kapcsolat (CramerV 0,3 körüli) mutatható ki azonban a logikus gondolkodás, a célorientáltság, az eredményközpontú szemlélet és az emberekkel való bánásmód képessége kompetenciák elvárása és a szervezet/cég tevékenységi területe között. Az utóbbi két kompetencia, valamint a konfliktuskezelés képesség szükségességének megítélése a cégformával is gyenge, de szignifikáns kapcsolatban áll (CramerV értéke csupán 0,203, ill. 0,221).

Sikerült azonban néhány markáns eltérést is azonosítanunk: az egyik legmagasabb elvárás-rendszerű szektornak az IKT, kultúra, média területe tűnik, az e csoportba tartozó cégek csupán egyetlen képességet – önismeret – értékelték kevésbé fontosnak, ugyanakkor lényegesen több kompetencia ért el 4,5, illetve afeletti átlagértéket, mint amennyi a teljes mintát tekintve. A mintaátlagnál lényegesen magasabb értéket kaptak olyan képességek, mint pl. eredményközpontú szemlélet, logikus gondolkodás, nyitottság, rugalmasság, tudatosság, célorientáltság, kreativitás, újítások kezdeményezése, tehát azok a kompetenciák, amelyek a tudásalapú gazdaságban ezt a szektort kiemelik az ipar és a szolgáltatások más területei közül. Míg pl. a kreativitást a teljes mintát alkotó szervezetek 38,3%-a tartja fontosnak, negyede pedig elengedhetetlennek, az IKT cégek feléről, illetve valamivel több, mint harmadáról mondható ez el. A nyitottságot, a változtatásra való fogékonyságot, az újításra való törekvést, valamint a problémaelemző, -megoldó képességet és a kitartást az IKT-k 93%-a, az eredményközpontú szemléletet és a pozitív beállítódást, illetve a célorientáltságot és a rugalmasságot 100%-uk várja el a pályakezdő diplomásoktól, ami a teljes mintát tekintve kiemelkedő.

Az eredményközpontúság és a rendszerszemlélet, valamint a tudatosság, célorientáltság, a kitartás, illetve az innovativitás képességének és a folyamatos fejlődés igényének fontosságát tekintve egyértelműen kiemelhetők még az ipari cégek. De az eredményközpontú szemléletre és a hitelességre, illetve a tisztességre a pénzügyi szolgáltatások területén is nagy szükség van, előbbi e vállalkozások fele, a két utóbbit 71–75%-a elengedhetetlennek, fennmaradó része fontosnak tartja. A különböző humán szolgáltatásokat biztosító, alapvetően a közszférába tartozó oktatási, egészségügyi, szociális intézmények nagy része is elvárja az eredmény-központúságot, azonban csak kis részük (5,7%) tartja e készséget elengedhetetlennek. A rugalmasság vagy az újítások, változtatások kezdeményezésének elvárása legkevésbé a közigazgatás területén jelentkezik, bár e szervezetek, intézmények többsége is fontosnak tartja ezeket a kompetenciákat, de nem érzik azt elengedhetetlennek; e képességek kibontakoztatására gyakran úgyszincs lehetőség. Kiemelten fontos számukra viszont a megbízhatóság, háromnegyedük elengedhetetlennek tartja.

A konfliktuskezelő képesség, csakúgy, mint az emberekkel való bánásmód képessége, valamint a kommunikációs készség, a segítőkészség és a felelősségvállalás képessége, illetve a megfelelő önismeret leginkább az oktatás, az egészségügy és a szociális ellátás területén elvárás, míg a munkához való megfelelő hozzáállást az ipari vállalkozások értékelik leginkább elengedhetetlennek.

A legalacsonyabb elvárási jellemzőket a nem szakmai kompetenciákat illetően a kereskedelem, szállítás és az egyéb közösségi szolgáltatások területén működő szervezetek körében tapasztaltuk, számos készség, képesség (pl. önismeret, önfejlesztés képessége, kreativitás, problémaelemző, -megoldó képesség, célorientáltság, tudatosság) tekintetében négyes alatti átlagértékkel találkozhatunk, lényegesen több esetben, mint a teljes mintát tekintve.

Nemcsak tevékenységi terület, hanem méretnagyság szerint is kiemelhetünk néhány markáns különbségeket. 5%-os hibahatár mellett a változtatásra, újításra való törekvés, a kreativitás, illetve a döntési képesség, továbbá a problémamegoldó képesség és a pozitív beállítódás elvárása nem független a szervezet méretétől, bár a kapcsolat gyenge (Cramer V 0,2 körüli). E képességek a mikro- és kisméretű szervezetek elvárás-rendszerében értékelődnek magasabbra, döntő többségük fontosnak, elengedhetetlennek tartja e kompetenciák meglétét, míg a nagyméretű szervezeteknek lényegesen kisebb hányadára jellemző ez.

Érdekes területi eltéréseket, összefüggéseket is sikerült kimutatnunk, nem térségi, hanem településtípus szerint, bár a kapcsolat erőssége egyik kompetencia esetében sem mondható erősnek, de még közepesnek sem, rendre 0,18 és 0,20 között mozog. 1%-os hibahatár mellett kapcsolat fedezhető fel az önállóság, a motiváltság, az újítási, változtatási hajlandóság-képesség, valamint a rugalmasság, illetve a teljesítőképesség elvárása és a munkáltató székhelytelepülésének típusa (nagysága) között: az utóbbi két kompetencia leginkább a budapesti munkaadók elvárás-rendszerében bizonyul fontosnak, az előbbieket viszont leginkább a községi, legkevésbé a fővárosi cégek, szervezetek tartják elengedhetetlen készségeknél, képességeknél a pályakezdő diplomások esetében. Több kompetencia esetében 5%-os hibahatár mellett mutatható ki gyenge összefüggés a településtípussal, ilyenek pl. csoportmunkára való képesség, problémamegoldó-képesség, terhelhetőség, ezen kompetenciákat legmagasabb arányban a budapesti, legkevésbé pedig a nem megyeszékhely városokban (egyéb város kategória) működő munkáltatók tartják elengedhetetlennek. A felelősségvállalás, a becsületesség, a hitelesség és a konfliktuskezelés képessége esetében pont fordított helyzet figyelhető meg: a nem megyeszékhely városokban található válaszadóink körében bizonyultak leginkább, a fővárosiak körében pedig a legkevésbé elengedhetetlennek tartott kompetenciáknak.

## 3. TÁBLÁZAT

*A nem szakmai kompetenciák fontosságának megítélése tevékenységi területek szerinti bontásban (átlagértékek)*

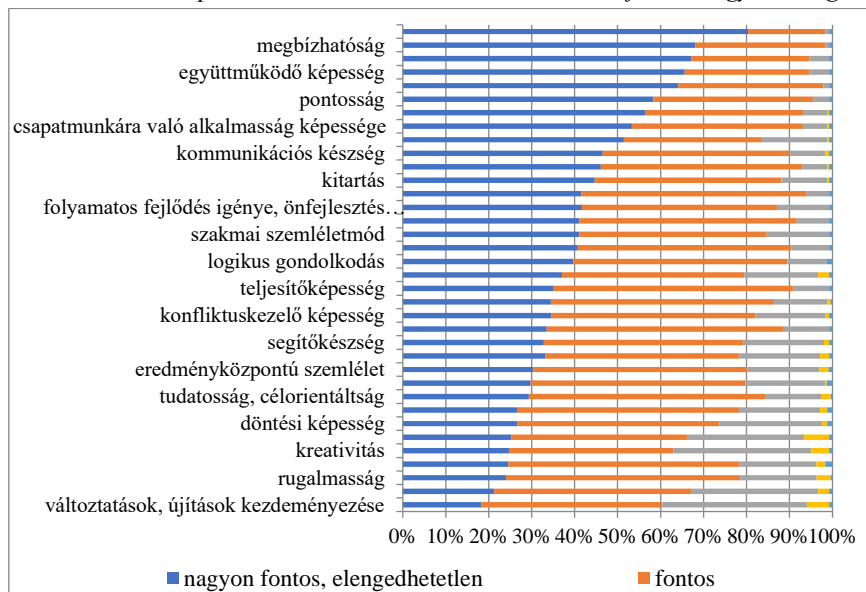
| Készségek,<br>képességek,<br>magatartás-<br>jegyek            | Teljes minta |        | Ipar | Keres-<br>kede-<br>lem,<br>szállítás | Pénzügy,<br>ingatlan,<br>gazda-<br>sági<br>szolg. | Köz-<br>igaz-<br>gatás | Egész-<br>ségügy,<br>oktató-<br>szo-<br>ciá-<br>lis | Egyéb<br>közös-<br>sé-<br>gi<br>szolg. | IKT,<br>mé-<br>dia,<br>kul-<br>túra |
|---|--------------|--------|------|--------------------------------------|---|------------------------|---|--|-------------------------------------|
|   | Átlag        | Szórás |      |                                      |   |                        |   |  |                                     |
| becsületesség   | 4,77         | ,541   | 4,76 | 4,76                                 | 4,75  | 4,79                   | 4,75  | 4,89                                   | 4,57                                |
| megbízhatóság   | 4,65         | ,589   | 4,54 | 4,69                                 | 4,50  | 4,73                   | 4,62  | 4,67                                   | 4,79                                |
| munkához<br>való hozzáál-<br>lás képessége                    | 4,60         | ,605   | 4,67 | 4,44                                 | 4,46  | 4,65                   | 4,65  | 4,59                                   | 4,57                                |
| tiszteesség   | 4,60         | ,658   | 4,58 | 4,57                                 | 4,58  | 4,59                   | 4,54  | 4,67                                   | 4,64                                |
| együttműködő<br>képesség                                      | 4,59         | ,658   | 4,65 | 4,43                                 | 4,46  | 4,63                   | 4,63  | 4,61                                   | 4,71                                |
| pontosság   | 4,52         | ,652   | 4,46 | 4,51                                 | 4,42  | 4,56                   | 4,60  | 4,28                                   | 4,69                                |
| hitelesség  | 4,47         | ,699   | 4,46 | 4,31                                 | 4,54  | 4,52                   | 4,50  | 4,41                                   | 4,57                                |
| csapatmunkára<br>való alkalmas-<br>ság képessége              | 4,44         | ,697   | 4,48 | 4,32                                 | 4,38  | 4,41                   | 4,49  | 4,50                                   | 4,64                                |
| felelősségvál-<br>lalás képes-<br>sége                        | 4,37         | ,688   | 4,35 | 4,39                                 | 4,29  | 4,45                   | 4,34  | 4,22                                   | 4,43                                |
| információfel-<br>dolgozás ké-<br>pessége                     | 4,34         | ,654   | 4,33 | 4,33                                 | 4,18  | 4,47                   | 4,29  | 4,28                                   | 4,38                                |
| kommuniká-<br>ciós készség                                    | 4,34         | ,736   | 4,21 | 4,36                                 | 4,29  | 4,42                   | 4,49  | 4,11                                   | 4,31                                |
| emberekkel<br>való bánásmód<br>képessége                      | 4,33         | ,807   | 3,83 | 4,38                                 | 4,33  | 4,54                   | 4,77  | 4,33                                   | 4,08                                |
| motiváltság   | 4,31         | ,682   | 4,42 | 4,14                                 | 4,17  | 4,33                   | 4,26  | 4,33                                   | 4,43                                |
| kitartás  | 4,31         | ,744   | 4,47 | 4,19                                 | 4,33  | 4,25                   | 4,26  | 4,33                                   | 4,50                                |
| hibákból való<br>tanulás képes-<br>sége<br>(önreflexió)       | 4,29         | ,695   | 4,39 | 4,28                                 | 4,33  | 4,29                   | 4,14  | 4,22                                   | 4,36                                |
| folyamatos fej-<br>lődés igénye,<br>önfejlesztés<br>képessége | 4,27         | ,736   | 4,41 | 3,83                                 | 4,38  | 4,27                   | 4,26  | 4,44                                   | 4,43                                |
| logikus gon-<br>dolkodás                                      | 4,27         | ,730   | 4,42 | 4,30                                 | 4,25  | 4,15                   | 4,03  | 4,28                                   | 4,50                                |
| teljesítőképes-<br>ség  | 4,24         | ,671   | 4,20 | 4,16                                 | 4,29  | 4,24                   | 4,29  | 4,11                                   | 4,36                                |
| szakmai szem-<br>léletmód                                     | 4,24         | ,758   | 4,25 | 4,08                                 | 4,21  | 4,25                   | 4,31  | 4,06                                   | 4,50                                |
| önállóság   | 4,20         | ,691   | 4,06 | 4,08                                 | 4,13  | 4,27                   | 4,31  | 4,22                                   | 4,50                                |

|  |             |      |             |             |             |             |             |             |             |
|--|-------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| terhelhetőség                          | 4,19        | ,711 | 4,18        | <u>3,97</u> | 4,33        | 4,25        | 4,14        | 4,22        | 4,29        |
| konfliktuskezelő képesség              | 4,14        | ,774 | 4,00        | 4,06        | 4,00        | 4,31        | 4,31        | <u>3,94</u> | 4,38        |
| stressz-tűrés                          | 4,12        | ,841 | 4,00        | <u>3,89</u> | 4,04        | 4,20        | 4,34        | 4,11        | 4,23        |
| tudatosság, célorientáltság            | 4,11        | ,732 | 4,31        | <u>3,81</u> | 4,21        | 4,05        | 4,06        | <u>3,94</u> | 4,43        |
| segítőkészség                          | 4,09        | ,796 | <u>3,92</u> | <u>3,92</u> | 4,00        | 4,15        | 4,40        | 4,22        | 4,00        |
| lojalitás                              | 4,08        | ,822 | 4,10        | 4,14        | 4,04        | 4,05        | <u>3,94</u> | <u>3,89</u> |             |
| eredményközpontú szemlélet             | 4,07        | ,792 | 4,31        | 4,08        | 4,29        | <u>3,80</u> | <u>3,83</u> | <u>3,83</u> | 4,57        |
| pozitív beállítódás                    | 4,07        | ,782 | 4,10        | <u>3,92</u> | <u>3,91</u> | 4,04        | 4,14        | 4,06        | 4,36        |
| probléma-elemző, -megoldó képesség     | 4,01        | ,796 | 4,08        | <u>3,89</u> | 4,04        | <u>3,98</u> | 4,26        | <u>3,78</u> | 4,15        |
| rugalmasság                            | <u>3,98</u> | ,767 | 4,13        | <u>3,83</u> | 4,13        | <u>3,69</u> | 4,09        | <u>3,78</u> | 4,36        |
| nyitottság                             | <u>3,98</u> | ,813 | <u>3,98</u> | <u>3,81</u> | <u>3,92</u> | 4,00        | 4,09        | <u>3,83</u> | 4,29        |
| döntési képesség                       | <u>3,97</u> | ,818 | 4,04        | <u>3,76</u> | <u>3,88</u> | <u>3,98</u> | 4,14        | <u>3,61</u> | 4,00        |
| önismeret                              | <u>3,84</u> | ,813 | <u>3,90</u> | <u>3,51</u> | <u>3,83</u> | <u>3,82</u> | 4,11        | <u>3,67</u> | <u>3,93</u> |
| rendszerismeret                        | <u>3,84</u> | ,899 | 4,08        | <u>3,73</u> | <u>3,79</u> | <u>3,60</u> | <u>3,91</u> | <u>3,61</u> | 4,36        |
| kreativitás                            | <u>3,82</u> | ,881 | <u>3,92</u> | <u>3,59</u> | <u>3,67</u> | <u>3,73</u> | <u>3,91</u> | 4,06        | 4,21        |
| változtatások, újítások kezdeményezése | <u>3,72</u> | ,849 | <u>3,90</u> | <u>3,78</u> | <u>3,63</u> | <u>3,47</u> | <u>3,83</u> | <u>3,50</u> | 4,21        |

*Forrás: Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010–2011), saját szerkesztés.*

## 6. ÁBRA

*A nem szakmai kompetenciákra vonatkozó elvárási szintek előfordulási gyakorisága, %*



*Forrás: Kompetencia felmérés a munkáltatók körében (2010–2011), saját szerkesztés.*

## Összegzés

Kutatásunk eredményei alapján, a munkáltatók elvárásait látva azt mondhatjuk, hogy mind a tudás, mind a személyes kompetenciák, mind a felsőoktatásban megszerzett egyéb kompetenciák szerepe fontos, azonban úgy tűnik, hogy az általános humán (szociális és erkölcsi) készségek, képességek, illetve a munkavégzéshez kapcsolódó kompetenciák elvárása tekintetében magasabbra teszik a mércét a munkáltatók, mint a különböző ismeretek, tudások birtoklása tekintetében. A legkevésbé fontosnak értékelt nem szakmai kompetenciák átlagértékei is alig maradnak el a legmagasabbra értékelt szakmai kompetenciák átlagértékei mögött. És a szakmai tudások, ismeretek között is nem a speciálisabb ismereteket értékelték magasabbra, hanem egyrészt az informatikai, számítástechnikai ismereteket, valamint a tájékozottságot, általános műveltséget, melyek mindegyike olyan kompetencia, ami a világban, illetve az e-világban való boldoguláshoz elengedhetetlen, és amelyre építeni lehet a többi tudást.

Napjainkban a munkaerőpiac gyorsan változik, ezért a munkavállalóknak gyorsan és rugalmasan kell alkalmazkodniuk az új követelményekhez és kihívásokhoz. A folyamatos tanulás és megújulás képessége kiemelkedően fontos a jövő munkaszervezetei számára. Úgy tűnik, hogy a tudásról a tanulásra helyeződik a hangsúly, hiszen adott feladat elvégzéséhez szükséges tudás folyamatosan és nagyon gyorsan változik, a tanulás a munkahelyi környezetben is tovább folytatódik. A munkavállaló rákényszerül arra, hogy tudását folyamatosan frissítse, kövesse a változásokat, fejlessze önmagát, ehhez viszont megfelelő kompetenciákkal kell rendelkeznie (pl. folyamatos fejlődés igénye, önreflexió, önállóság, rugalmasság, nyitottság).

A nem szakmai kompetenciák fontosságának megítélése során az alapvető erkölcsi kompetenciák után előkelő helyen szerepelt az együttműködő képesség, a csapatmunkára való alkalmasság képessége, kommunikációs készség, emberekkel való bánásmód képessége is. Minden diplomás szakembernek, függetlenül attól, hogy mi a hivatása – hangsúlyozták válaszadóink –, szükségük van ezekre a „szociális” kompetenciákra, hiszen a munkahelyek többségében nem magányos farkasként kell megfelelni, hanem együtt kell dolgozni, működni másokkal, emberekkel is kell bánni (munkatársakkal, alá- és főlérendeltekkel, üzleti partnerekkel, szolgáltatást igénybevevőkkel stb.). Fontos tehát a kommunikációs készségek, az érvelés, a tárgyalástechnika, a prezentációs képességek fejlesztése is, valamint a team munkában való együttműködés megtapasztalása, gyakorlása még a munka világába való kilépés előtt.

A felsőoktatási intézményeknek tehát a szakmai alapok, ismeretek átadása mellett a munka világában kulcsfontosságú kompetenciák átadására is hangsúlyt kell fektetniük. Ugyanakkor ne felejtjük el, hogy – bár a felsőoktatás sokat tehet az egyes felsorolt kompetenciák fejlesztése érdekében – a szakmai és különösen a nem szakmai kompetenciák egy részét „otthonról” hozzák a fiatalok, nem az egyetemen szerzik meg azokat. A felmérésben részt vevő munkáltatók közül többen felhívták a figyel-

met arra, hogy maguk a hallgatók is felelősek a munka világában szükséges kompetenciák fejlesztéséért, és egyénileg is sokat kell tenniük azok kialakításáért, fejlesztéséért.

## Jegyzetek

- <sup>1</sup> A felmérést a Széchenyi István Egyetem megbízásából az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézete végezte. Az eredményekből egy záró-tanulmány (*Horváthné Barsi-Nárai-Reisinger* 2011) és egy kiadvány (*Horváthné Barsi-Nárai* 2011) készült. Jelen tanulmány e többszerzős anyagok egyes részeinek felhasználásával készült, azonban változtatás nélkül csak olyan elemeket tartalmaz, amelyek saját munkám termékei. Jelen írás nem másodközlés, alapvetően átdolgozott, kiegészített tanulmány született.
- <sup>2</sup> A kompetencia portfólió kifejezetten az önkéntes tevékenysége során megszerzett tudásokra, tapasztalatokra és képességekre összpontosít (<http://www.oka.hu>).
- <sup>3</sup> A végzetek fele 2010-ben a Műszaki Tudományi Kar, negyede a Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, 11,6%-a az Állam- és Jogtudományi Kar, 5,4%-a az Egészségügyi és Szociális Intézet, 3,1%-a pedig a Zeneművészeti Intézet hallgatója volt (*Horváthné Barsi-Nárai-Reisinger* 2011, 62).
- <sup>4</sup> 2008-ban a Közép-dunántúli régióban az alkalmazásban állók 79%-a, a Nyugat-Dunántúlon 77%-a dolgozott a versenyszférát adó vállalatoknál, cégeknél, országosan ez az arány 74%, Budapesten pedig 73% volt. Emellett elmondható, hogy a vizsgált régiókban a gazdasági szervezetek 81–82%-a profitorientált gazdasági vállalkozás (*Horváthné Barsi-Nárai-Reisinger* 2011, 63).
- <sup>5</sup> A Cramer V együttható kapcsolódik a Khi-négyzet statisztikához, a két változó közötti kapcsolatot erősségét jelzi. Értéke 0 és 1 között mozog, minél közelebb van az egyhez, annál erősebb kapcsolatot jelent az adott két változó között. A Cramer V tekinthető az egyik legmegbízhatóbb mutatónak (*Sajtos-Mitev* 2007).
- <sup>6</sup> A székhelyként megjelölt településeket négy kategóriába soroltuk: Budapest, megyeszékhely, egyéb város, község.
- <sup>7</sup> *Faktorelemzés* segítségével megkíséreltük feltárni a 36 kompetenciaváltozónk között fennálló látnensztruktúrát. Az eredetileg 36 tényezőből álló kompetencia rendszert végül is 7 faktorba sikerült rendeznünk. A 7 faktor az eredeti információtartalom kb. 65%-át tartalmazza, azaz az információk 35%-át elvesztettük (elemzésünk azonban megfelel a társadalomtudományi kutatásokban elfogadott minimális 60%-os varianciahányad-kritériumnak). A faktorok a következők:
1. faktor – *Önálló, racionális munkavállalói érények fontossága*: az 1. faktorban legmeghatározóbb faktorsúllyal a problémaelemző, -megoldó képesség és a rendszerszemlélet szerepel;
  2. faktor – *Becsületes, tisztességes munkavállalói érények fontossága*: e csoportban az alapvető erkölcsi követelményeket találjuk, melyek közül a becsületesség határozza meg leginkább e faktort;
  3. faktor – *Nyitott, reflexív, rugalmas munkavállalói érények fontossága*: a 3. faktort alkotó változók faktorsúlyai nem túl magasak, a legnagyobb súlyt a nyitottság és a pozitív beállítódás játssza;
  4. faktor – *Kreatív, tanuló, kitartó munkavállalói érények fontossága*: e faktor alapvetően a fejlődéssel kapcsolatos változókat tömöríti;
  5. faktor – *Kommunikatív, konfliktuskezelő, emberekkel jól boldoguló munkavállalói érények fontossága*: az 5. faktort három, a társakkal való érintkezést alapvetően meghatározó képesség alkotja, melyek közül a kommunikációs készség kiemelkedő faktorsúllyal bír;
  6. faktor – *Terhelhető, stressz-tűrő, szakbarbár jellegű munkavállalói érények fontossága*: a 6. faktort a teljesítőképességgel kapcsolatban álló változók alkotják;
  7. faktor – *Csapatjátékosi érények fontossága*: e faktorban viszonylag magas faktorsúllyal önállóan szerepel a csapatmunkára való alkalmasság, illetve az együttműködő képességet megjelenítő változó.

## Irodalom

- Barta Zs. (2009) A kompetencia alapú emberierőforrás-menedzsment lehetőségei a közszférában. – *Új Magyar Közigazgatás*. 4. 24–32. o.
- Berde É.–Czenky K.–Györgyi Z.–Híves T.–Morvay E.–Szerepi A. (szerk.) (2006) *Diplomával a munkaerőpiacon*. FKI, Budapest.
- Bíró K.–Csányi Zs.–Vincze Sz. (2007) *A hallgatók elhelyezkedéséhez kötődő kompetenciák vizsgálata*. Készült a Regionális Operatív Program keretében a BDF megbízásából. www.felvi.hu Letöltve: 2010. szeptember 10.
- Boyatzis, R. (1982) *The Competent Manager*. John Wiley and Sons, New York.
- Budai I. (2008) Szociális szaktudás – kompetenciák – képzés és a sztenderdek kidolgozása. – *Kapocs*. 37. 38–47. o. [http://www.ncssz.hu/kapocs-folyoirat-1\\_12/kapocs-2008-2\\_23/kapocs-37-4\\_106](http://www.ncssz.hu/kapocs-folyoirat-1_12/kapocs-2008-2_23/kapocs-37-4_106)
- Budai I.–Kozma J. (2012) A kompetencia-alapú képzés elé. – Budai I.–Nárai M. (szerk.) *Együttműködés és felelősségvállalás tanulása a szociális és közösségi munkában*. Széchenyi István Egyetem, Győr. ISBN: 978-963-7175-70-1 115–158. o.
- Csoma Gy.–Lada L. (2010) Nincsen minden rendben a kompetenciákkal, és a kompetencia alapú képzéssel sem. – *Fejlesztő Pedagógia*. 3. 25–32. o.
- Diplomás pályakezdekők és egyetemi, főiskolai karok vállalati szemszögéből – 2007*. (2007) GVI Kutatási Füzetek 2007/1. MKIK Gazdaság- és Vállalkozáselemző Intézet, Budapest.
- Drucker, P.F. (2000) Önmagunk menedzselése. – *Harvard Businessmanager*. 2.
- Faragó Á.–Gáll J.–Kotsis Á.–Madarasi V. (2007) *Észak-alföldi régió munkaerőpiacának elemzése keresleti aspektusból a teljes vállalati mintára vonatkozóan*. Debreceni Egyetem Közgazdaságtudományi Kar, Debrecen.
- Filep B.–Kovács Zs.–Tamánd L. (2009) *Munkaerő-piaci felmérés a Széchenyi István Egyetem gazdasági partnerei körében 2009*. Széchenyi István Egyetem Karrier és Öregdiák Iroda, Győr.
- Forgó M.–Czakó A.–Lévai R.S. (2009) Frissdiplomásokkal szemben támasztott munkaadoi elvárások. – *Felsőoktatási Műhely*. 1. 75–86. o.
- Fürstall F.–Kreutzer R.–Szabó I. (2009) *A 2009. évi tavaszi Műegyetemi Állásbörze a látogatók és a kiállítók véleménye alapján*. BME Diákközpont, Budapest.
- Galambos R.–Kozma J. (2008) Egyetem – közösség – aktív állampolgárság. In: Budai István – Somorjai Ildikó – Varsányi Erika (szerk.): *Képzésmódszertani kézikönyv a közösségi szociális munka tereptanárai számára*. Széchenyi István Egyetem, Győr, 186–220.
- Galasi P.–Nagy Gy. (2006) A fiatal diplomások munkaerő-piaci helyzetének változása 1999–2003. – *Educatio*. Nyár. 268–287. o.
- Horváth H.A. (2009) „A pedagógus kulcskompetenciák szerepe a tanulók versenyképessége.” c. előadás. „Kulcskompetenciák fejlesztése” című műhely, 2009. június 17. Veszprém.
- Horváthné Barsi B.–Nárai M. (2011) Kompetencia felmérés az észak-dunántúli munkáltatók körében. – Tamánd L. (szerk.) *DPR Füzetek III*. Széchenyi István Egyetem, Győr. ISSN: 2062-2333
- Horváthné Barsi B.–Nárai M.–Reisinger A. (2011) *Kompetencia felmérés a munkáltatók körében*. MTA RKK NYUTI, Győr. Záró-tanulmány.
- HR-igények és kompetenciák a soproni informatikai szektorban*. (2009) MKW Wirtschaftsforschung GmbH., Sopron.
- Kovács Zs.–Tamándi L.–Filep B. (2010) Észak-dunántúli vállalkozói elit elvárásai a Széchenyi István Egyetemen és hallgatóival szemben. – *Tér és Társadalom*. 2. 93–105. o.
- Kraicné Szokoly M. (2005) Az ifjúságsegítők kulcskompetenciái. – *Felnőttoktatás*. 3–4. 93–102. o.
- Laáb Á. (2010) *Kompetenciaga(rá)zárkodás*. Typotex, Budapest.
- Looking to the future: Human Resources Competencies*. (1999) United States Office of Personnel Management. www.opm.gov Letöltve: 2011. február 15.
- Mertens L. (1999) *Labour competence: emergence, analytical frameworks and institutional models*. ILO Montevideo.
- Mihály I. (2003) Még egyszer a kulcskompetenciákról. – *Új Pedagógiai Szemle*. 6. 103–112. o.
- Nagy J. (2007) *Kompetencia alapú kritériumorientált pedagógia*. Mozaik, Szeged.
- Önkéntes portfólió* (én.) Önkéntes Központ Alapítvány, Budapest. <http://www.oka.hu> Letöltve: 2012. március 2.
- Rychen, D.S. (2003) Kulcskompetenciák: válasz az élet fontos kihívásaira. www.oki.hu Letöltve: 2012. március 2. (eredeti: Key competencies: Meeting important challenges in life. – Rychen, D.S.–Salganik,

- L.H. (eds.) *Key Competencies for a Successful Life and a Well-Functioning Society*. Hogrefe & Huber, Seattle – Toronto – Bern – Göttingen. 63–107. o.)
- Sajtos L.–Mitev A. (2007) *SPSS kutatási és adatelemzési kézikönyv*. Alinea Kiadó, Budapest.
- Selmeczy I. (2007) *Diplomás pályakezdeők és egyetemi, főiskolai karok vállalati szemszögből – 2007*. MKIK GVI, Budapest.
- Szerepi A. (2006) Munkaadók és fejevadászok a munkaerőpiacról és az oktatási rendszerről. – Berde É.–Czenky K.–Györgyi Z.–Híves T.–Morvay E.–Szerepi A. (szerk.) *Diplomával a munkaerőpiacon*. FKI Budapest.
- Szöke-Milinte E. (2005) *A kommunikációs kompetencia fejlesztése*. Pázmány Péter Katolikus Egyetem Bölcsészettudományi Kar, Piliscsaba.
- Tarjányi J.–Várhalmi Z. (2009) *Diplomás pályakezdeők a versenyszektorban 2009*. MKIK GVI, Budapest.
- The definition and selection of key competencies. Executive Summary*. (2005) OECD, Paris. [www.oecd.org](http://www.oecd.org)
- Letöltve: 2012. március 2.
- Úton a gyakorlatorientált felsőoktatás felé?* (2009) 3K Consens Iroda, Budapest.
- Az európai gyakorlathoz illeszkedő munkaerő-piaci készségigény felmérés a magyar oktatás-képzés fejlesztése szolgálatában*. (2001) SZIE Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar Vezetéstudományi Tanaszék, Gödöllő.
- Az Európai Parlament és a Tanács ajánlása az egész életen át tartó tanuláshoz szükséges kulcskompetenciákról*. (2006) 2006/962/EK
- Zachár L. (2009) (Mire) Kell nekünk a kompetencia? – *Felnőttképzés*. 4. 10–12. o.



# A BOLDOGSÁG MINT AZ OKOS VÁROSOK MÉRÉSÉNEK ÚJ, LEHETSÉGES MÓDSZERE\*

HORVÁTHNÉ BARSÍ BOGLÁRKA

A tanulmány az okos városok fogalmának új aspektusát mutatja be, mely a technológiai központúság irányából az emberközpontúság felé mozdul el. Ebben az értelemben az okos városnak nem egy szegmense, hanem a végső célja az életminőség és a boldogság növelése. A boldogság, a szubjektív jóllét és az életminőség fontos, gyakran kutatott témává vált a társadalomtudományok területén, de mind ez ideig a regionális tudományokban kevesebb figyelmet kapott. A szerző felvázolja a boldogság területi aspektusait, végül ismerteti, hogy a boldogság, a jóllét beemelése az okos városokkal kapcsolatos vizsgálatokba milyen módon segíti elő e városok végső céljának, azaz a polgárok számára jobb életminőséget kínáló települések mind teljesebb körű értelmezését és nyomon követését.

## *Bevezetés*

A város lakóinak jólléte, boldogsága már az ókorban is központi szerepet játszott a városról való gondolkodásban. A város nem pusztán egy fizikai mechanizmus vagy mesterséges konstrukció. A várost ugyanis emberek hozzák létre és működtetik, így az emberi természet terméke (Park et al. 1925). Már Arisztotelész etikájában (Arisztotelész 1997) is a boldogság (görögül eudaimonia) állt a középpontban, és arra kereste a választ, hogy az ember a társadalmon belül hogyan érheti el a legnagyobb boldogságot. A modern politikai gondolkodásban a boldogságnak továbbra is központi szerepe van, amit az elsősorban John Stuart Millhez köthető utilitarionizmus (haszonelvűség) helyezett a legfontosabb célok közé (Ludassy 1991). E szerint mind egyéni, mind közösségi szempontból az emberek legfontosabb célja a boldogság maximalizálása és a fájdalom, szenvedés minimalizálása. Csíkszentmihályi szerint (1992) az ember minden más célt abból a szempontból értékeli, hogy az mennyiben járul hozzá a boldogságához.

A városfejlesztésben széleskörűen elterjedt okos városnak nincs egységes, elfogadott definíciója (Mora et al. 2017). Tartalmát jelentős mértékben meghatározzák a szövegösszefüggések, az alkalmazás körülményei, továbbá a fogalmat használó személyek érdekhordozó háttere. Egy bizonyos, a koncepció szorosan kapcsolódik az információs és kommunikációs technológiák (IKT) alkalmazásához, a digitalizáció elterjedéséhez és az internethez. Ebben az értelemben számtalan fogalmi előzménye

---

\* Eredeti megjelenés: *Területi Statisztika*, 2019/5. 555–574. o.

van, sok esetben párhuzamosan vagy akár szinonimaként is használták olyan más koncepciókkal, mint a digitális város, az intelligens város, melyeket már az 1990-es években is gyakran alkalmaztak, és léteznek olyan „társ-koncepciók” is, mint az információs város, az innovatív város, a virtuális város, az ököváros, a zöld város, a fenntartható város. Harrison és Donnelly (2011) szerint az okos város fogalma az 1990-es évek végén kezdett elterjedni, az okos növekedéssel kapcsolatos tanulmányok révén.

Az akadémiai eredetű definíciók sorában jelentős befolyású meghatározás Giffinger és szerzőtársaitól (2007) származik. E szerint az okos város olyan város, mely előremutatóan és kiválóan teljesít 6 fő területen (gazdaság, mobilitás, kormányzás, környezet, emberek, élet), továbbá épít a független, tudatos, önálló döntésekre képes polgárainak képességeire és tevékenységeire, cselekedeteire.

Az okos városok átfogó, teljes körű meghatározását – véleményünk szerint – Caragliu és szerzőtársai (2011, 50. old.) adták: „mikor az emberi és társadalmi tőkébe, valamint a hagyományos (például közlekedés) és modern (IKT) kommunikációs infrastruktúrába történő befektetés fenntartható gazdasági növekedést és magas életminőséget generál, miközben az erőforrásokat bölcsen kezelik, és a kormányzás a város lakóinak részvételén alapul.”

Az okos város tehát folyamatosan fejleszti, javítja a társadalmi, a gazdasági és a környezeti fenntarthatóságot, válaszol a klímaváltozás, a politikai és a gazdasági instabilitás kihívásaira, javítja a társadalommal való kapcsolatát, együttműködésen és részvételen alapuló vezetési módszereket alkalmaz, az IKT-t és az általa gyűjtött, feldolgozott adatokat úgy használja, hogy magasabb színvonalú szolgáltatásokat és élet-színvonalat biztosítson a városban élők számára, miközben figyelembe veszi a jelen és a jövő generáció igényeit, valamint nem rombolja a természeti környezetet.

A boldogság – hasonlóan az okossághoz – nehezen megragadható fogalom, ezért sokáig nem képezte tudományos értékű, empirikus kutatások tárgyát, annak ellenére, hogy a boldogság mint politikai cél korán bekerült a közgondolkodásba. A szakirodalomban a boldogság helyett gyakran használják a szubjektív jóllét (Diener 2006, Hills–Argyle 1998, Eid–Larsen 2008), vagy az életminőség fogalmát is (Diener 2000, Ratzlaff et al. 2000, Shin–Johnson 1978, WHO 1998). Ez arra enged következtetni, hogy a boldogság meghatározása – az okosság fogalmához hasonlóan – függ a szövegösszefüggésektől és a fogalmat használó személyek hátterétől.

A boldogság kutatásával eleinte szinte kizárólag a filozófia, majd utána a pszichológia, a szociológia, továbbá a politikatudomány foglalkozott (Diener et al. 1999; Lane 2000), és a közgazdaságtanban a XX. század végén jelent meg, elsősorban Easterlin (1974) nyomán. A jóllét, a boldogság közgazdasági meghatározó elemeit vizsgáló empirikus szakirodalom jórészt különböző térbeli megfigyeléseken alapszik, ennek ellenére a boldogság területi dimenzióinak meghatározásával a vizsgálatok napjainkig – néhány kivételtől eltekintve – kevéssé foglalkoztak (Clark et al. 2008; Aslam–Corrado 2007; Brereton et al. 2008; Ballas 2007).

Giffinger és Gudrun (2010) a neoklasszikus városfejlődési és növekedési elméletre alapozva alakították ki értékelési rendszerüket, mellyel az okos városokat vizsgálták,

és az életminőség mint tényező része volt elemzésüknek. Ugyanakkor más kutatók (Ballas 2013; Dameri 2017; Neirotti et al. 2014) úgy érveltek, hogy az életminőség, a boldogság nem egy elkülönült dimenzióját jelenti az okos városoknak, hanem a végső céljukat, tehát a város működtetésének minden lépését, a város életébe való minden beavatkozást a város lakóinak boldogsága, életminőségének javítása határozza meg. Jelen tanulmányunkban – ez utóbbi elméletet osztva – mutatjuk be, hogyan használhatjuk a boldogságot egy város okosságának mérésére.

### *A boldogság, a jóllét területi dimenziói*

Layard (2005) munkájában összefoglalta az egyének boldogságát meghatározó tényezőket. A felnőtt népesség boldogságát 7 fő tényezőben határozza meg: pénzügyi helyzet, családi kapcsolatok, munka, közösség és barátok, egészség, személyes szabadság, személyes értékek.

Ugyanakkor a település is, ahol élünk, meghatározó hatással van a boldogságunkra. Ebben az a tényező játszik kulcsszerepet, hogy a helyek elősegítik az emberi, a társadalmi kapcsolatok, kötődések kialakulását, nemcsak az emberekhez, hanem a közösségekhez, a helyhez is. Ezek pedig a boldogság és az életminőség nagyon fontos tényezői. A város boldogsága úgy definiálható, mint egy olyan koncepció, mely pozitív érzékelést tulajdonít a helynek, ahol az emberek élnek, arra ösztönözve őket, hogy hosszú időt töltsenek a településen és/vagy az eddigi tapasztalataik alapján újra úgy döntsenek, hogy ott kívánnak élni (Sepe 2017). Ahogy a társadalom változik, úgy változhat a tér érzékelése is. Az épített környezethez kapcsolódó érzések, értelmezések módosulnak a változó társadalmi érzékek, a társadalmi-gazdasági szerveződési minták és az életstílus következtében (Porteous 1977).

Cohen (2012) kidolgozta az ún. okosváros-kereket, mely azt mutatta be, hogy a technológia és az innováció miként teszi a városokat okosabbá. Az okosváros-kerékben a következő 6 pillért szerepeltette:

- Okos gazdaság (vállalkozás és innováció, termelékenység, lokális és globális összekapcsoltság, összekötöttség).
- Okos környezet (zöld épületek, zöld energia, zöld várostervezés).
- Okos kormányzat (elérhető kereslet és kínálat szerinti politika, átláthatóság, a nyilvános adatok, az IKT-szolgáltatások és az e-kormányzás elérhetővé tétele).
- Okos életkörülmények (egészség, biztonság, élénk kulturális élet és boldogság).
- Okos közlekedés (integrált IKT-szolgáltatások, a tiszta, nem motorizált közlekedési formák előtérbe helyezése, vegyes típusú használat).
- Okos emberek (kreativitás, befogadó társadalom, XXI. századi oktatás).

Cohen (2015) tanulmányában úgy vélte, hogy az okosváros-projekteknek, -kezdeményezéseknek 3 fejlődési szakasza van. Az első szakasz az ún. Okos városok 1.0,

technológiavezérelt, elsősorban a nagy multinacionális vállalatok piacszerzési törekvéseihez kapcsolódott. A vállalatok új technológiákat, alkalmazásokat kínáltak, a városok megvették és használták azokat, anélkül, hogy átfogó stratégiájuk lett volna okos város kialakítására, vagy háttér-információval rendelkeztek volna arról, miképpen hatnak ezek a technológiák a városlakók életminőségére.

A második, az Okos városok 2.0., a városok vezérelte szakasz, melynek során egy haladó gondolkodású városvezető, városvezetés veszi át a kezdeményezést, meghatározva azt, hogy az okos technológiáknak és innovációknak milyen szerepük lehet a város jövőjében. Előtérbe kerül annak a figyelembevétele is, hogy a technológiák milyen módon hatnak a városlakók életminőségére.

Végül a harmadik szakaszban, az Okos városok 3.0 során, a városvezetők a városlakókkal közösen alakítják, formálják a városokat, az ő igényeikre koncentrálnak. E szakasz megjelenése indította el Cohent (2017) is azon az úton, hogy – egy teljesen más szemléletet követve – már a boldogságot, mint végső célt helyezze a városok vizsgálatának középpontjába, és megalkossa a boldog város hexagonját, melynek elemei a következők:

- Biztonság és egészség.
- Bejárhatóság és elérhetőség (a szolgáltatások könnyű elérhetősége, a gyalogos és a kerékpáros közlekedés prioritása, közösségi közlekedés).
- Tiszta és zöld (zöld területek, tiszta levegő, szabadterei rekreációs övezetek).
- Közös jóllét (megfelelő oktatás, hozzáférés a megfelelő lakhatáshoz, ételhez, sokszínűség).
- Társadalmi kapcsolatok (barátok, segítő közösség, könnyen elérhető lehetőségek más emberekkel való találkozásra).
- Kulturális és civil büszkeség (kultúra, demokrácia stb.).

Az említett két eszközben sok az átfedés és a hasonlóság. Az okosváros-kerék a városmenedzsment egyfajta eszközeként működik, a város irányítói, működtetői számára útmutatást ad arról, miként lehet egy város okosabb. A boldog város hexagonja viszont a város polgárait helyezi a középpontba, és azt mutatja meg, hogy mi teheti egy város lakóit boldogabbá. Cohen (2017) szerint az okos városokat úgy kell kialakítani, hogy minden intézkedés, projekt az emberek boldogságát szolgálja. A boldog város hexagonja tehát jól tükrözi az okos városokról való gondolkodás megváltozását.

A területi dimenziót alapvetően kétféle módon lehet beemelni a boldogságkutatásokba. Egyrészt vizsgálható, mi határozza meg azt, hogy milyen arányban élnek boldog vagy boldogtalan emberek ugyanazon a helyen, másrészt kimutathatók az adott helyen élő emberek boldogságát vagy boldogtalanágát befolyásoló tényezők (Ballas–Tranmer 2012).

A boldogság vizsgálatába földrajzi tényezőket is beemelő kutatások alapvetően 3 témakör köré csoportosíthatóak. Egyik csoportba azok a kutatások tartoznak, melyek a vidéki és a városi térségek boldogságát hasonlítják össze (Cummins et al. 2003, Davern–Chen 2010, Knight–Gunatilaka 2010, Millward–Spinney 2013, Shucksmith et al. 2009). A második csoportban pedig azok a kutatások találhatók, melyek azt

vizsgálják, hogy milyen hatással vannak a „szomszédok” társadalmigazdasági jellemzői az adott területen élők boldogságára (Luttmer 2005; Clark 2003). Végül a harmadik csoportba sorolhatók azok, a már egészen korán megjelent kutatások, elemzések, melyek azt állították, hogy a település szerkezetének, fizikai felépítésének meghatározó hatása van az ott élők boldogságára.

Jacobs (1961) városgondolkodó úgy érvelt, hogy a város fizikai megjelenésének, dizájnjának nagy szerepe van abban, hogy mennyire vonzó a város. Meghatározza továbbá azt is, hogy a város biztonságos-e, étellel teli-e, érdekes-e. Azt állítja, hogy a vegyes használatú városi területek és az aktív gyalogos élet nagymértékben befolyásolják egy város vonzóságát, és kiemelkedően pozitív hatással vannak a városlakók személyes jóllétére. Lehetővé teszik ugyanis a személyes kapcsolatok, a közösség, a felelősség és a bizalom kialakulását. Elméletében vegyes használatú helyeknek nevezi azokat a városi tereket, ahol nem különülnek el egymástól a lakó-, a kereskedelmi-üzleti, a kulturális, az intézményi és a szórakoztatási funkciók, hanem azok fizikailag és funkcionálisan is integráltan működnek.

Oldenburg (1989) szintén megerősíti az ún. harmadik helyek fontosságát. Az első hely az otthonunk, a második hely a munkahelyünk, a harmadik hely pedig egy ezektől független közösségi tér, ahol rendszeresen összejöhetnek a hasonlóan gondolkodó, egymásra kíváncsi emberek. Ezek a terek (közparkok, kávéházak, parkok, közösségi központok, éttermek, kisboltok, fodrászatok stb.) társadalmi kapcsolatok kialakítását és ápolását teszik lehetővé, és jelentősen hozzájárulnak a személyes boldogsághoz. Az autóközpontú helyek, továbbá azok, ahol a munka és a rekreáció, a bevásárlás elválik egymástól, negatívan hatnak a boldogságra. Putnam (2000) igazolta, hogy az ingázás ideje és a közösség életében való részvétel egymással összefüggésben áll, minden plusz 10 perc napi ingázási idő 10%-kal csökkenti a közösség életében való részvételt. Úgy véli, hogy az ingázással töltött idő minden másnál jobban magyarázza a társadalmi tőke nagyságát. Leyden (2003) ún. bejárhatósági indexet használva bizonyította, hogy azok az emberek, akik egy gyalogosan bejárható, vegyes használatú területen éltek, sokkal jobban ismerték a szomszédaikat, nagyobb volt irántuk a bizalmuk, társadalmilag és politikailag is aktívabbak voltak, mint azok, akik egy autóközpontú, kizárólag lakóövezetként használt városrészben éltek, minden más tényező változatlansága mellett.

Montgomery (2013) szintén úgy véli, hogy a városok felépítése, dizájnja jelentős hatással van az ott élők boldogságára. A városokat úgy kell felépíteni, alakítani, hogy azok lehetővé tegyék a családtagok, barátok és akár idegenek közötti kapcsolatok erősítését, mivel ezek a kapcsolatok adnak értelmet az emberi életnek, és alakítanak ki kötődést a városhoz.

Leyden és szerzőtársai (2011) 10 kiválasztott nagyváros boldogságának vizsgálatával igazolták, hogy a városlakók önbevalláson alapuló boldogsága szoros összefüggést mutat az épített környezettel, továbbá azzal, hogy milyen módon tartják karban az említett helyeket.

A boldog települések kihasználják az okos világ adta lehetőségeket, és a technológiát olyan módon alkalmazzák, hogy a város működése nemcsak hatékonyabb legyen, hanem a városlakók elégedettsége, életminősége, érzelmi és lelkiállapota is jobb legyen, a városi szolgáltatások minősége, elérhetősége, egyszerűsége, hasznossága növekedjen. Ez a kiindulópontja annak a mérési módszernek, mely a boldogságot, az életminőséget és az elégedettséget mint az okos városok legfontosabb jellemzőit méri, értékeli. A társadalmi környezet, tehát a megbízhatóság, az igazságosság és az autonómia szintén mind elősegítik egy település boldogságát (Bin Bishr 2018). Az IKT e területek sikeres működéséhez, tehát a városok boldogságához is jelentősen hozzájárulhat. Ha egy város életében a technológiák nem jelentenek hozzáadott értéket, azaz öncélúak és nem támogatják az életminőség növekedését, akkor azt nem is tekinthetjük okos városnak.

### *A boldogság mint új mérési eszköz*

Számtalan értékelési módszer, modell született az okos városok működésének feltárására, melyek célja az okosváros-koncepció megértése, céljainak, felépítésének, kiterjedésének magyarázata. Az okosság fogalmának sokrétűsége összekapcsolódik a városok komplexitásával, mely szükségessé teszi, de egyben meg is nehezíti megfelelő értékelési módszerek kidolgozását (Barsi 2018).

Ugyanakkor Magyarországon több tanulmány, kutatás is foglalkozott a városi térségek tipizálásával, valamint a városok és az innovációk, új technológiák kapcsolatának elemzésével (Tóth 1996; Beluszky 1999; Beluszky–Győri 2006; Csapó 2002; Kőszegfalvi–Tóth 1998; Dövényi 2003; Rechnitzer et al. 2003; Lengyel–Rechnitzer 2000; Rechnitzer 2002; Barsi–Csizmadia 2001; Barsi 2002; Lados–Horváthé Barsi 2011).

Az indikátorok és indexek használatának számtalan előnye van egy város okosságának értékelésében. A városrangsorok mindig a figyelem középpontjába kerülnek, mind a közéletben, mind a tudományos életben. Vitát váltanak ki arról, hogy mit is jelent az okosság, a versenyképesség, az életminőség, és így segítenek abban, hogy újra gondoljuk a korábban megfogalmazott stratégiákat vagy fejlesztési prioritásokat. E rangsorok lehetővé teszik a városok pozicionálását, városmarketing-eszközként szolgálhatnak, és hozzájárulhatnak a város vezetőinek sikerességéhez (Giffinger–Gudrun 2010). Az indikátorok használata viszonylag egyszerű, világos, könnyen magyarázható, vizualizálható és érthető. Nem véletlenül terjedtek el és váltak közkedvelté (1. táblázat).

1. táblázat

Néhány kiemelt Smart city rangsor és index főbb jellemzői  
Main characteristics of certain emphasized smart city rankings and indices

|  |  |  |   |  |   |   |   |
|--|--|--|---|--|---|---|---|
| Jellemző                                   | Európai Smart City kutatás (Giffinger, 2007) | IBM: Smarter City Assessment, 2009   | Magyar Smarter City Assessment, 2011  | Siemens: Green City index, 2012 (korábban csak európai városokra)  | Between: Smart City Index, Olaszország, 2013              | Cohen: Smart cities in the world, 2012 óta minden évben   | Ericsson: Network Society index, 2013, 2014 |
| Településtípus                             | Európai egyetemi városok                     | Városok a világ minden tájáról   | Magyarországi városok   | Városok  | Olaszországi városok                                      | Városok a világ minden tájáról  | Városok a világ minden tájáról              |
| Településméret                             | 70 középváros (100 000–500 000 lakos)        | Nagy- és közép- városok (világ- városok)   | 8 középváros (+ Köszeg)   | Több mint 120 város, méret és „fontosság” alapján (fővárosok és üzleti központok)  | 116 megyeszékhely   | 120 potenciális város; közülük 10 Európában és 10 Észak-Amerikában  | Több mint 40 város                          |
| Az indikátorok száma, súlyozása, (forrása) | 74 mutató (Eurostat)                         | Több mint 200 kemény és puha mutató. Súlyozásuk az adott város prioritásainak függvényében <sup>9)</sup> | 80, döntően kemény mutató, az egyes városokat tekintve azonos súlyozással (KSH, GKJenet, MTA RKK NYUTI) | Közel 30 indikátor, 8–9 területről bázisos kvantitatív mutatói, valamint a városok környezetpolitikáin ak elemzéséből származó kvalitatív mutatók) | 153 mutató (Olaszországi statisztikai hivatal és Between) | 62 indikátor, 400 potenciális indikátor közül (Brookings Institute, Siemens, Mercer, Eurotest, The Economist, valamint a városok) | 41 indikátor                                |

(A táblázat folytatása a következő oldalon.)

| Jellemző               | Európai Smart City kutatás (Giffinger, 2007) | IBM: Smarter City Assessment, 2009   | Magyar Smarter City Assessment, 2011             |
|------------------------|--|--|--|
| Az indikátorok szintje | 35 helyi, 39 regionális és nemzeti           | Helyi  | Helyi  |
| A vizsgálat típusa     | Rangsorolás                                  | Pontozás   | Pontozás<br>Főkomponens-analízis                 |
| A vizsgálat célja      | A városok smart portfóliója<br>Benchmarking  | Benchmarking   | Benchmarking<br>Smart fejlesztési célok          |
| Egyéb források         | –  | Global Location Strategies' tényezőinek <sup>b)</sup> értékelésében szerzett tapasztalat | Dokumentum-elemzés<br>Konzultációk és találkozók |

<sup>a)</sup> Az egyes indikátorok súlya eltérhet az IBM Global Location Strategies-ben alkalmazottól

<sup>b)</sup> Különösen a nem látható tényezők esetében.

*(folytatás)*

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| Siemens: Green City index, 2012 (korábban csak európai városokra) | Between: Smart City Index, Olaszország, 2013   | Cohen: Smart cities in the world, 2012 óta minden évben | Ericsson: Network Society index, 2013, 2014    |
| Helyi és regionális   | Helyi, regionális és nemzeti indikátorok   | Helyi   | –  |
| Indexszámítás, 5 kategóriában mért teljesítmény alapján           | Rangsorolás  | Pontozás és rangsorolás                                 | Pontozás (0 és 100 között)                     |
| –   | Rangsorolás Benchmarking Digitális roadmap települési és regionális szinten Piaci lehetőségek az IKT-vállalkozások számára | Rangsorolás   | A városok IKT-érettsége Jövőkép Trendek        |
| –   | –  | –   | Konzultációk (városvezetőkkel és szakértőkkel) |

Ennek ellenére a megvizsgált városrangsorok és indexek tanulmányozása során jelentős korlátok, valamint problémák merülnek fel az indikátorok használatában:

- Az adatgyűjtés problémái. Az okos városok sikeres rangsorolásához jól definiált és települési szinten rendelkezésre álló indikátorok szükségesek. A legtöbb esetben a települési szintű indikátorok hiányoznak vagy nem frissülnek évente. A regionális vagy nemzeti szintű indikátorok használata összemossa az egyes települések közötti különbségeket. A legtöbb települési szintű adatot megfelelő érdekeltség hiányában nem gyűjtik vagy nem dolgozzák fel. Nagy mennyiségű adatforrást magánvállalkozások birtokolnak, így azok nem használhatóak fel kutatási vagy elemzési célokra. Az okos városok sikeres elemzéséhez nem pusztán „big data”, hanem „megfelelő adathalmaz” szükséges.
- Az adatok súlyozása és az indikátorok aggregálása jelentős mértékben befolyásolja a végső eredményeket.
- Átláthatósági problémák. Az adatok gyűjtésének és feldolgozásának módszertana legtöbbször nem átlátható, nem nyilvános, annak ellenére sem, hogy az alkalmazott módszertan és a kiválasztott indikátorok jelentősen befolyásolják az eredményt.
- Az egyes indikátorok között, valamint az elemzés során használt egyes alrendszerek között a korreláció sok esetben igen szoros.
- Összehasonlíthatósági problémák. Az indikátorok tartalma és az adatfeldolgozás nem teljesen átlátható és heterogén, ezért az egyes rangsorok összehasonlíthatósága nagy akadályokba ütközik. Az okos városokról sok értékelést általában évente megismételnek (például Okos városok a világban [Smart cities in the world] rangsor Boyd Cohentől), de még ezeket sem lehet egymással összehasonlítani, mivel a felhasznált indikátorok és az elemzés módszertana évről évre változik.
- A dinamikus elemzés hiánya. Az indexek egy település okosságát, életképességét statikusan, egy meghatározott időpontban mutatják be. Így kevés információt nyerhetünk arról, hogyan fejlődik a város, milyen változások következnek be a település életében, vagy az hogyan reagál bizonyos helyzetekre és kritikus eseményekre. Annak ellenére, hogy pontosan ez utóbbi, vagyis a gyors reagálási idő és a változásokhoz való folyamatos alkalmazkodás lenne az okosság lényege. Egy város nem vizsgálható a környezetétől függetlenül, hiszen működése befolyásolja a szomszédos települések életét, továbbá a környező települések dinamikus kölcsönhatással vannak egymásra és a városra is. Tehát a dinamikus megközelítés sokkal pontosabban ragadja meg az okosság belső tartalmát (Giovannella 2013).
- Az egyéni szempontok hiánya. A városokban emberek élnek, akiknek végső célja a város erőforrásainak hasznosítása olyan optimális módon, mellyel magasabb életminőséget érhetnek el. Megvannak a saját motivációik, elvárásaik, szükségleteik és életstílusuk. Ha csak olyan indikátorokat, indexeket használunk a városok értékelése során, melyek egy adott időpontban mérnek a várossal

kapcsolatos valamilyen információt (jövedelmet, iskolázottságot, szén-dioxid-kibocsátást stb.), és nem alkalmazunk más módszereket, akkor a vizsgálat nélkülözni fogja az egyéni szempontokat. Ezért egyre több kutatás, tanulmány elemzi az egyéni dimenziókat is, és a mutatószámok használata mellett, azokat kiegészítve olyan új módszereket alkalmaz, melyek építenek az egyének városra, területiségre vonatkozó saját tapasztalataira. Ilyen kutatások közé tartoznak például – a közösségi média felületein megjelenő bejegyzések mennyisége és minősége alapján – egy város érzelmi állapotának feltérképezése. Szövegelemző szoftverek segítségével ki tudják szűrni a városban élő, illetve a várost említő emberek érzelmi állapotát. Ezeket a vizsgálatokat dinamikus módon is el lehet végezni, így folyamatosan követhető egy város állapotának változása, akár bizonyos intézkedések után a változások is észlelhetőek.

Cohen (2015) szerint az okos városok legmagasabb szintje, az okos városok új generációja az, melyben az okos városok – a városlakókkal együttműködve – formálódnak, működnek. A város lakói aktívan részt vesznek a fejlesztési tevékenységekben, és minden közösséget érintő kérdésben, a megfizethető lakhatástól egészen az esélyegyenlőségig. A városi polgárok javaslataikkal, véleményükkel alakítják és formálják a város életét. Ezen a magasabb szinten tehát az okos városok központi eleme már nem pusztán a technológia, hanem a városban élő polgár. A városok nem egyszerűen a gazdaság motorjai többé, hanem olyan rendszerek, melyek célja az emberi jóllét növelése (Montgomery 2013). Azok a lakosok, akik kifejezhetik igényeiket, álmaikat a városukkal kapcsolatban, akik úgy érzik, hogy véleményüket meghallgatják, beleszólásuk lehet az épületek, a környezet, az utak, a zöldterületek kialakításába, azok elkötelezett és boldog polgárai lesznek a településnek.

Az utóbbi években több boldogságmérés, boldogság- és jóllétiindex jött létre. Ezek mögött többféle magyarázat húzódik meg. Egyrészt a bruttó hazai termék (gross domestic product – GDP) mint a társadalmi fejlődés mérőszámának hiányosságai (Sen 1999, 2013; Clark 2005), valamint az alternatív és a zöld közgazdaságtan felől érkező kritikák (Jackson 2011; Austin 2016) felerősítették azokat a véleményeket, hogy más módon kellene mérni a gazdasági, társadalmi fejlődést. A boldogságmérések egy része nemzetek boldogságát vizsgálja, mint az ENSZ 2012 óta (Sachs et al. 2012) minden évben elkészített boldogságvizsgálata (World Happiness Report), mely megpróbálja számszerűsíteni a boldogságot globális szinten, a „bruttó nemzeti boldogság” indexének használatával. A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD) pedig elkészítette a saját ajánlását a szubjektív jóllét-vizsgálatokra vonatkozóan (OECD 2013). Az OECD jólléti vizsgáló mérési keretrendszere épít a társadalmak fejlődésére és a jóléti vizsgáló nemzeti, nemzetközi kutatásokra (Kahneman–Krueger 2006, Diener 2006, Huppert et al. 2009), valamint Stiglitz és szerzőtársai jelentésére (2009), továbbá az OECD Statisztika és Statisztikai Szakpolitika Bizottságában helyet foglaló nemzeti statisztikai hivatalok inputjára.

Az OECD vizsgálatának legfontosabb jellemzői a következők:

- Az embereket (egyéneket és háztartásokat) helyezi az értékelés középpontjába.
- Az eredményekre fókuszál, tehát az élet azon aspektusaira, melyek közvetlenül érintik az embereket, nem az inputokra és az outputokra. Például az oktatási dimenzióban a mérés a megszerzett készségekre és kompetenciákra koncentrál, nem arra, hogy mennyi pénzt költöttek el az iskolákra, vagy hány tanárt képeztek.
- Egyaránt tartalmaz objektív (harmadik fél által begyűjtött) adatokat és szubjektív elemeket (a válaszadók által kifejezett érzelmeket és állapotokat).
- Figyelembe veszi a lakosság egyes szegmenseinek, csoportjainak különbözőségét, különösen életkor, nemek, iskolázottság és jövedelem szempontjából (OECD 2015).

Ezzel párhuzamosan megjelentek a települések, elsősorban városok boldogságát vizsgáló indexek is. Az Egyesült Államokban a Gallup-Healthways minden évben elkészíti a városok, az államok és a választási kerületek jóllétét vizsgáló jelentését, mely folyamatos kérdőíves vizsgálatokon nyugszik (Gallup-Healthways 2012). Az Európai Unió szintén készített egy 79 városra kiterjedő életminőséget vizsgáló felmérést (Európai Bizottság 2013), továbbá nemzeti szintű jóllétet vizsgáló kutatásokat is folytattak, például az Egyesült Királyságban (Randall 2012), Ausztráliában (Lancy–Gruen 2013), Németországban (Government report 2017) is, melyekben a jóllétet és az emberek lakóhelyét összekapcsolták egymással.

Az Egyesült Királyságban végzett vizsgálatban például a következő területeket elemezték (Randall 2012):

- Lakáskörülményekkel való elégedettség.
- Közszolgáltatások fontossága.
- Lakásállomány.
- Lakáspiac.
- A helyi környezettel, területtel való elégedettség.
- A természethez való hozzáférés.
- A helyi szolgáltatásokhoz való hozzáférés.

A felmérések egy része az objektív tényezők mellett egyre inkább vizsgálja a boldogság, a jóllét szubjektív tényezőit is. Ezért a települések polgárai értékelik az egészségügyi állapotukat, a jólétüket, az elégedettségüket és a boldogságukat. Azok a városok, melyek kiemelkednek az objektív mutatók alapján, nem feltétlenül egyeznek meg azokkal, ahol az emberek a legelégedettebbek az életükkel (Ballas 2013). Az egyéni boldogság nagyban függhet az adott személy lakóhelyétől, környezetétől, azok állapotától, a helyi gazdasági környezettől, kulturális és szórakozási lehetőségektől, az épített és a természeti környezettől, a lakóhelyhez való kötődéstől, továbbá felveti azt is, hogy a boldogságvizsgálatokba szükséges beemelni a földrajzi és a területi aspektusokat is. Nemcsak a hatékonyság fontos, hanem az életminőség is. Önmagában a hatékonyság nem szükségszerűen teszi az embereket boldogabbá, és az okosváros-kutatásokból, valamint az okos városok irodalmából az emberek víziója,

elvárásai, a várossal kapcsolatos benyomásai, érzelmei, érzékelései – mint perspektíva – szinte teljesen hiányoznak, ezért szükség van arra, hogy a mérés folyamatába bevonjuk a városban élőket is (Patel 2017; McKenna 2019).

Az objektív indikátorokat tartalmazó boldogságindexek, valamint a szubjektív elemeket beemelő, elsősorban önértékelésen alapuló felmérések mellett, a boldogság mint fogalom, vagy nehezen megragadható koncepció miatt számtalan olyan kezdeményezés született, mely nem a szokásos kérdőívben, hanem új, innovatív módon mérte azt, hogy mi teszi a város lakóit boldoggá. E módszerek építenek az új technológiák adta lehetőségekre is, hiszen soha nem látott mennyiségben keletkeznek valós idejű adatok, gyakorlatilag a települések életének minden szegmensét lefedve, a közlekedési rendszerektől az erőforrások felhasználásán át egészen a társadalmi kapcsolatokig. Ezek az adatok települési vagy településen belüli szinteken is rendelkezésre állnak, még akkor is új lehetőséget teremtve a területi kutatások számára, ha ezen adathalmazok elemzése során jelentős problémák merülnek fel (adattisztítás, az adatot létrehozók korlátozott száma, vagy speciális jellemzői miatt a reprezentativitás hiánya).

A szubjektív boldogság, elégedettség mérésére korábban használt módszerek elsősorban önbevallásos felméréseken alapultak (például napi tevékenységek, boldogság naplózása), jelentős mértékben függtek az egyes személyek önreflexiók képességétől, emlékezőképességétől, ezért egyrészt drágák voltak, másrészt sokszor nem eléggé megbízhatóak. Ezért olyan, új mérési módszerek jelentek meg, melyek az önbevallásos módszerek hiányosságait igyekeznek kiküszöbölni. Ide tartoznak például a közösségi médiafelületeket (twitter, flickr, facebook) vizsgáló kutatások.

A közösségi hálózatok, blogok, fórumok óriás potenciális információs bázist jelentenek a boldogságkutatások részére is. Az egyik legismertebb módszert Dodds és Dandorth (2009) dolgozta ki. A szerzőpáros épített Bradley és Lang (1999) tanulmánya alapján az angol szavak érzelmi normáinak (affective norms for English words – ANEW) módszerére, melynek során a résztvevők 1 és 9 közötti skálán több mint ezer szót értékelték, 3 fő szempont alapján: jó-rossz (pszichológiai vegyérték, azaz a szóhoz társított érzelmi érték), aktív-passzív (izgalmi szint [arousal]), erős-gyenge (dominancia). Dodds és Dandorth (2009) csak a pszichológiai vegyértékre koncentráltak, mely szerint a szavakat az olvasóban kiváltott átlagos boldogság szintje szerint osztályozták. Egy teljes szöveg elemzésekor figyelembe vették az egyes ANEW-szavak pontszámát és gyakoriságát, ezek alapján számolták ki az adott szöveg végső pontszámát. Ezzel a módszerrel lehetőség nyílt arra, hogy olyan twitter-posztok szövegét elemezzék boldogság szempontjából, amelyekben geocímkézett tweetek elérhetőek voltak.

Mitchell és szerzőtársai (2013) az Egyesült Államok államaiban és városaiban vizsgálták a boldogságot, és a szövegelemzés mellett a népszámlálási adatokkal is összevetették eredményeiket. Úgy találták, hogy az Egyesült Államok államaiban ilyen módon mért boldogság szoros korrelációt mutatott az egyes államok gazdagságával. Ugyanakkor Easterlin (1974) paradoxonának megfelelően, hosszabb időtávot áttekintve, a GDP növekedésével a boldogság szintje nem növekedett, sőt csökkent. A boldogság erős negatív korrelációt mutatott az elhízással. Kramer (2010) facebook-

státusfrissítések segítségével értékelte egy ország érzelmi egészségét. A státusfrissítések szövegének negatív vagy pozitív tartalmát, valamint gyakoriságát – Mithell és szerzőtársai (2013) munkájához hasonlóan – elemezte.

Quercia és szerzőtársai (2012) szintén tweetek alapján vizsgálták egyes közösségek boldogságát, és úgy találták, hogy a twitter új lehetőségeket kínál az emberek fizikai közösségeinek jellemzésére. A Londonban élők tweetjeit összevetették a nemzeti censusból származó társadalmi-gazdasági jóléti mutatókat tartalmazó deprivációs indexszel, és megállapították, hogy az online közösségi „beszélgetések” szoros összefüggést mutatnak az adott közösség objektív fizikai valóságával.

## *Összegzés*

Az okosváros-konceptió az elmúlt években egyre nagyobb figyelmet kapott a városok fejlődésével, versenyképességével foglalkozó kutatók, várostervezéssel, -menedzsmenttel foglalkozó szakemberek, IKT-vállalatok vezetői, valamint a média szereplői körében. Ennek ellenére sem alakult ki az okos városok egységes, mindenki által elfogadott definíciója.

Az okos városok középpontjában sokáig a technológia, az IKT állt. Napjainkra azonban tartalmuk jelentősen módosult, és a fogalom átalakulásával, demokratizálódásával olyan városok, települések (akár kis falvak) számára is elérhető az okosság válás, melyek esetleg csak szűkös költségvetéssel, erőforrásokkal gazdálkodnak, hiszen minden település célja az ott lakó polgárok jólétének növelése. Az okosság ebben az értelemben tehát nem jelent mást, mint az erőforrások, módszerek és technológiák minden érdekhordozó számára hasznos módon való alkalmazását, melynek végső célja egy sokkal méltányosabb és befogadóbb okos település létrehozása (Wardell Ghirarduzzi 2017). Szem előtt kell tartani, hogy a városok nem pusztán épületek vagy struktúrák, hanem azokat emberek alkotják (Glaeser 2012).

A boldogság és a szubjektív jólét földrajzi, területi tárgyú vizsgálata egyelőre hiányzik, a témát mind ez ideig elsősorban pszichológiai, szociológiai és közgazdaságtani megközelítésből elemezték. A jövő kutatási feladatai közé tartozik a boldogság földrajzi szempontú feltárása annak érdekében, hogy megérthessük és megmagyarázhassuk, miért van jelentős különbség az egyes településeken élő emberek boldogsága között. Meg kell keresnünk azokat a térbeli jellemzőket, amelyek jelentősen hozzájárulhatnak a településeken élők jólétének növeléséhez. Választ kell adni azokra a kérdésekre, hogy hogyan választhatók el egymástól az egyéni boldogságot meghatározó és a város által a boldogsághoz hozzáadott tényezők, valamint arra is, hogy hogyan kapcsolódik egymáshoz a személyes jólét és a várossal való elégedettség. Nagyobb figyelmet kell fordítani a boldogság mérésének pontosítására, különösen a boldogság érzelmileg színezett, külső hatásokra fogékony elemeinek mérésére. A korábban alkalmazott objektív mutatók, valamint a kérdőíves, önbevalláson alapuló mérési módszerek mellett elengedhetetlen az emberek érzékeléseinek, benyomásainak vizsgálata is.

A városok boldogságának kutatásához interdiszciplináris szemlélet szükséges, mert csak ilyen módon érthetjük meg pontosan, hogy mi tesz egy várost boldoggá, élhetővé. Ezek kiindulópontjai lehetnek a korábban már sikeresen kialakított városi és regionális életminőségi indikátorok, melyeket a jóllét és a boldogság szubjektív elemei egészíthetnek ki. Az ilyen kutatások, vizsgálatok lebonyolításához ugyanakkor különböző tudományágak (szociológia, regionális és várostervezés, pszichológia, közgazdaságtan, földrajz) széles körű összefogására van szükség (Ballas 2013, S47. old.).

*Köszönetnyilvánítás:* „A tanulmány megjelenését támogatta az MTA Bolyai János Kutatási Ösztöndíj”.

### Irodalom

- ARISZTOTELÉSZ (1997): Nikomakhoszi Etika. Európa, Budapest.
- ASLAM, A.–CORRADO, L. (2007): No man is an island: The inter-personal determinants of regional wellbeing in Europe, Cambridge Working Papers in Economics No. 717.
- AUSTIN, A (2016): on well-being and public policy: Are we capable of questioning the hegemony of happiness? *Social Indicators Research* 127 (1): 123–138. <https://doi.org/10.1007/s11205-015-0955-0>
- BALLAS, D. (2013): What makes a „happy city”? *Cities* 32: S39-S50. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.04.009>
- BALLAS, D.–TRANMER, M. (2012): Happy people or happy places? A multilevel modeling approach to the analysis of happiness and well-being *International Regional Science Review* 35 (1): 70–102. <https://doi.org/10.1177/0160017611403737>
- BARSI, B. (2018): Beyond indicators, new methods in smart city assessment *Smart Cities and Regional Development* 2 (1): 87–99.
- BARSI, B.–CSIZMADIA, Z. (2001): Egy nagyváros helyzete az információs társadalomban *Tér és Társadalom* 15 (2): 147–172. <https://doi.org/10.17649/tet.15.2.807>
- BARSI, B. (2002): Egy kisváros helyzete az információs korban *Tér és Társadalom* 16 (3): 85-102. <https://doi.org/10.17649/TET.16.3.1981>
- BELUSZKY, P.–GYÖRI, R. (2006): A magyar városhálózat funkcionális versenyképessége. In: HoR-VÁTH, GY. (szerk.): Régiók és települések versenyképessége pp. 236-294., MTA RKK, Pécs.
- BELUSZKY, P. (1999): Magyarország településföldrajza Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs.
- BIN BISHR, A. (2018): Happy cities in a smart world In: *Global happiness policy report* pp. 158–200., Global Happiness Council.
- BRADLEY, M. M.–LANG, P. J. (1999): Affective norms for English words (ANEW): Instruction manual and affective ratings Technical Report C-1 The Center for Research in Psychophysiology, University of Florida.
- BRERETON, F.–CLINCH, J. P.–FERREIRA, S. (2008): Happiness, geography and the environment *Ecological Economics* 65 (2): 386–396. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2007.07.008>
- CARAGLIU, A.–DEL BO, C.–NIJKAMP, P. (2011): Smart cities in Europe *Journal of Urban Technology* 18 (2): 65–82. <https://doi.org/10.1080/10630732.2011.601117>
- CLARK, A. E. (2003): Unemployment as a Social Norm: Psychological Evidence From Panel Data *Journal of Labor Economics* 21 (2): 323–351. <https://doi.org/10.1086/345560>
- CLARK, A.–DIENER, E.–GEORGELLIS, Y.–LUCAS, R. E. (2008): Lags and leads in life satisfaction: A test of the baseline hypothesis *Economic Journal* 118 (529): F222– F243. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0297.2008.02150.x>
- CLARK, D. A. (2005): Sen's capability approach and the many spaces of human well-being *Journal of Development Studies* 41 (8): 1339-1368. <https://doi.org/10.1080/00220380500186853>
- CUMMINS, R. A.–ECKERSLEY, R.–PALLANT, J.–VAN VUGT, J.–MISAJON, R. (2003): Developing a national index of subjective wellbeing: The Australian Unity Wellbeing Index *Social Indicators Research* 64 (2): 159–190.

- CSAPÓ, T. (2002): A magyar megyei jogú városok regionális funkciói *Területi Statisztika* 42 (3): 228–252.
- CSIKSZENTMIHALYI, M. (1992): *The Flow: The Psychology of Happiness* Rider, London.
- DAMERI, R. P. (2017): Smart City Definition, Goals and Performance In: *Smart City Implementation. Progress in IS* Springer, Cham.
- DAVERN, M. T.–CHEN, X. (2010): Piloting the geographic information system (GIS) methodology as an analytic tool for subjective wellbeing research *Applied Research in Quality of Life* 5 (2): 105–119. <https://doi.org/10.1007/s11482-010-9095-5>
- DIENER, E. (2000): Subjective well-being: the science of happiness and a proposal for a national index *American Psychologist* 55 (1): 34–43. <https://doi.org/10.1037//0003-066x.55.1.34>
- DIENER, E. (2006): Guidelines for national indicators of subjective well-being and ill-being *Journal of Happiness Studies* 7 (4): 397–404. <https://doi.org/10.1007/s10902-006-9000-y>
- DIENER, E.–SUH, E. M.–LUCAS, R. E.–SMITH, H. L. (1999): Subjective well-being: Three decades of progress *Psychological Bulletin* 125 (2): 276–302. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.125.2.276>
- DODDS, P. S.–DANFORTH, C. M. (2010): Measuring the happiness of large-scale written expression: Songs, blogs, and presidents *Journal of Happiness Studies* 11 (4): 441–456. 1 citations from patents <https://doi.org/10.1007/s10902-009-9150-9>
- DÖVÉNYI, Z. (2003): Városállomány, urbanizáció, városok. In: PERCZEL, GY. (szerk.): *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza* pp. 536–551., ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- EASTERLIN, R. (1974): Does economic growth improve the human lot? Some empirical evidence. In: DAVIS, P. A.–REDER, M. W. (eds.): *Nation and households in economic growth: Essays in honor of Moses Abramowitz* pp. 89–125., Academic Press, New York.
- EID, M.–LARSEN, R. J. (2008): *The Science of Subjective Well-Being*. The Guilford Press, New York.
- EURÓPAI BIZOTTSÁG (2013): *Quality of life in cities* Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- GIFFINGER, R.–FERTNER, C.–KRAMAR, H.–KALASEK, R. (2007): Smart cities. Ranking of European medium sized cities *Centre of Regional Science, Vienna UT, Vienna*.
- GIFFINGER, R.–GUDRUN, H. (2010): Smart cities ranking: an effective instrument for positioning of the cities? *ACE: Architecture, City and Environment* 2010 (12): 7–25. <https://doi.org/10.5821/ace.v4i12.2483>
- GIOVANNELLA, C. (2013): Territorial Smartness and Emergent Behaviors In: *2nd International Conference on Systems and Computer Science* pp. 170–176. <https://doi.org/10.1109/icconscs.2013.6632042>
- GLAESER, E. (2012): *Triumph of the city: How urban spaces make us human* Pan, London.
- GOVERNMENT REPORT (2017): *Government Report on Wellbeing in Germany* Federal Press Office, Berlin.
- HARRISON, C.–DONNELLY, I. A. (2011): A Theory of Smart Cities In: *Proceedings of the 55th Annual Meeting of the ISSS Full Paper*, pp. 1–15., International Society for the Systems Sciences.
- HILLS, P.–ARGYLE, M. (1998): Positive moods derived from leisure and their relationship to happiness and personality *Personality and Individual Differences* 25 (3): 523–535.
- JACKSON, T. (2011): *Prosperity without Growth: Economics for a Finite Planet* Abingdon, Routledge.
- JACOBS, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities* Random House, New York.
- KAHNEMAN, D.–KRUEGER, A. B. (2006): Developments in the Measurement of Subjective Well-Being *Journal of Economic Perspectives* 20 (1): 19–20.
- KNIGHT, J.–GUNATILAKA, R. (2010): The rural-urban divide in China: Income but not happiness? *Journal of Development Studies* 46 (3): 506–534. <https://doi.org/10.1080/00220380903012763>
- KŐSZEGFALVI, GY.–TÓTH J. (1998): Általános településföldrajz In: TÓTH, J.–VUICS, T. (szerk.): *Általános társadalomföldrajz I. Dialóg-Campus, Budapest–Pécs*.
- KRAMER, A. D. I. (2010): An unobtrusive behavioral model of “Gross National Happiness” In: *Proceedings of the ACM Conference on Human Factors in Computing Systems (CHI 2010)*, pp. 287–290., ACM Press, New York.
- LANCY, A.–GRUEN, N. (2013): Constructing the herald/age - Lateral economics index of Australia's wellbeing *Australian Economic Review* 46 (1): 92–102. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8462.2013.12000.x>
- LANE, R. (2000): *The loss of happiness in market economies* CT: Yale University Press, New Haven.
- LAYARD, R. (2005): *Happiness: Lessons from a new Science* Penguin Press, New York.
- LENGYEL, I.–RECHNITZER, J. (2000): A városok versenyképességéről In: HORVÁTH, GY.–RECHNITZER, J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón* pp. 130–152., MTA RKK, Pécs.

- LEYDEN, K. M. (2003): Social capital and the built environment: The importance of walkable neighborhoods *American Journal of Public Health* 93 (9): 1546–1551.
- LEYDEN, K. M.–GOLDBERG, A.–MICHELBAACH, P. (2011): Understanding the pursuit of happiness in ten major cities *Urban Affairs Review* 47 (6): 861–888. <https://doi.org/10.1177/1078087411403120>
- LUDASSY, M. (1991): Az angolszász liberalizmus klasszikusai I-II. Atlantisz, Budapest.
- LUTTNER, E. F. P. (2005): Neighbors as negatives: Relative earnings and wellbeing *Quarterly Journal of Economics* 120 (3): 963–1002. <https://doi.org/10.1162/003355305774268255>
- MILLWARD, H.–SPINNEY, J. (2013): Urban-rural variation in satisfaction with life: Demographic, health, and geographic predictors in Halifax Canada *Applied Research in Quality of Life* 8 (3): 279–297. <https://doi.org/10.1007/s11482-012-9194-6>
- MITCHELL, L.–FRANK, M. R.–HARRIS, K. D.–DODDS, P. S.–DANFORTH, C. M. (2013): The geography of happiness: connecting twitter sentiment and expression demographics and objective characteristics of place *PLoS ONE* 8 (5): e64417. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0064417>
- MONTGOMERY, C. (2013): *Happy city: Transforming our lives through urban design* Random House, New York.
- MORA, L.–BOLICI, R.–DEAKIN, M. (2017): The first two decades of smart-city research: A bibliometric analysis *Journal of Urban Technology* 24 (1): 3–27. <https://doi.org/10.1080/10630732.2017.1285123>
- NEIROTTI, P.–DE MARCO, A.–CAGLIANO, A. C.–MANGANO, G.–SCORRANO, F. (2014): current trends in smart city initiatives: Some stylised facts *Cities* 38: 25–36. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.12.010>
- OECD [Organisation for Economic co-operation and Development] (2013): *OECD guidelines on measuring subjective well-being* OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9789264191655-en>
- OLDENBURG, R. (1989) *The great good place*. Da capo Press, Boston.
- PARK, R. E.–BURGESS, E.–MCKENZIE, R. D. (1925): *The city: Suggestions for the study of human nature in the urban environment* University of Chicago Press, Chicago.
- PORTEOUS, J. D. (1977): *Environmental and behavior: planning and everyday urban life* Reading, Massachusetts: Addison-Wesley.
- PUTNAM, R. (2000): *Bowling alone: The collapse and revival of American community* Simon & Schuster, New York.
- RANDALL, C. (2012): *Measuring national well-being – Where we live – 2012*. Technical Report July UK Office for National Statistics.
- RATZLAFF, C.–MATSUMOTO, D.–KUZNETZOVA, N.–RAROQUE, J.–RAY, R. (2000): *Culture and subjective well-being* Massachusetts Institute of Technology, Boston.
- RECHNITZER, J. (2002): A városhálózat az átmenetben, a kilencvenes évek változási irányai Tér és Társadalom 16 (3): 165–183.
- RECHNITZER, J.–GROSZ, A.–CSIZMADIA, Z. (2003): A magyar városhálózat tagozódása az infokommunikációs infrastruktúra alapján az ezredfordulón Tér és Társadalom 17 (3): 145–163. <https://doi.org/10.17649/TET.17.3.905>
- SACHS, J. D.–LAYARD, R.–HELLIWELL, J. F. (2012): *World happiness report*. Technical report Columbia university/Canadian Institute for Advanced Research/London school of Economics.
- SEN, A. (1999): *Development as freedom* Oxford University Press, Oxford.
- SEN, A. (2013): The ends and means of sustainability *Journal of Human Development and Capabilities* 14 (1): 6–20. <https://doi.org/10.1080/19452829.2012.747492>
- SEPE, M. (2017): The Role of Public Space To Achieve Urban Happiness *International Journal of Sustainable Development and Planning* 12 (4): 724–733. <https://doi.org/10.2495/sdp-v12-n4-724-733>
- SHIN, D. C.–JOHNSON, D. M. (1978): Avowed happiness as an overall assessment of the quality of life. *Social Indicators Research* 5 (1-4): 475–492.
- SHUCKSMITH, M.–CAMERON, S.–MERRIDEW, T.–PICHLER, F. (2009): urban-rural differences in quality of life across the European union. *Regional Studies* 43 (10): 1275–1289. <https://doi.org/10.1080/00343400802378750>
- TÓTH, J. (1996): Településrendszer fejlődése In: PERCZEL, GY. (szerk.): *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza* pp. 539–586., Budapest, ELTE Eötvös Kiadó.
- WHO (1998): The World Health organization quality of life assessment (WHOQoL): development and general psychometric properties. *Social Science and Medicine* 46 (12): 1569–1585.

*Internetes hivatkozások*

- BALLAS, D. (2007): Exploring geographies of happiness in Britain and the implications for public policy Department of Geography, university of sheffield. <http://www.uptap.net/wordpress/>
- COHEN, B. (2012): The top 10 smart cities on the Planet (2012). <http://www.fast-coexist.com/1679127/the-top-10-smart-cities-on-the-planet>
- COHEN, B. (2015): The 3 generations of smart cities - Inside the development of the technology driven city Fast Company. <https://www.fastcompany.com/3047795/the-3-generations-of-smart-cities>
- COHEN, B. (2017): A smart city is a happy city. <https://innovationorigins.com/smart-city-happy-city/>
- GALLUP-HEALTHWAYS (2012): State of well-being 2011: City, state and congressional district well-being reports. Technical report Gallup Inc. <http://www.well-beingindex.com/files/2011Composite-Report.pdf> (letöltve: 2018. július 23.)
- HUPPERT FA, SO TTC. (2009): What percentage of people in Europe are flourishing and what characterises them?; Well-Being Institute, University of Cambridge, mimeo prepared for the OECD/ISQOLS meeting on Measuring subjective well-being: an opportunity for NSOs; Florence. 23/24 July [www.isqols2009.istitutodeglinnocenti.it/Content\\_en/Huppert.pdf](http://www.isqols2009.istitutodeglinnocenti.it/Content_en/Huppert.pdf) (letöltve: 2018. október)
- LADOS, M.–HORVÁTHNÉ BARSÍ, B. (2011): IBM „Smarter cities” tanulmány. [https://www-05.ibm.com/hu/download/IBM\\_SmarterCity\\_20110721.pdf](https://www-05.ibm.com/hu/download/IBM_SmarterCity_20110721.pdf)
- MCKENNA, P. H. (2019): Innovating metrics for smarter, responsive cities data Voluma 4. Issue 1. [https://res.mdpi.com/data/data-04-00025/article\\_deploy/data-04-00025-v2.pdf?filename=&attachment=1](https://res.mdpi.com/data/data-04-00025/article_deploy/data-04-00025-v2.pdf?filename=&attachment=1) (letöltve: 2019. június)
- OECD [Organisation for Economic Co-operation and Development] (2015): How's life? Measuring well-being OECD Publishing, Paris. [https://dx.doi.org/10.1787/how\\_life-2015-en](https://dx.doi.org/10.1787/how_life-2015-en).
- PATEL, A. (2017): Wonder as an interruption. Conscious Cities <https://www.cities.org/wonder-as-an-interruption/> (letöltve: 2018. április)
- QUERCIA, D. O.–SEAGHDHA, D.–CROWCROFT, J. (2012): Talk of the city: Our tweets, Our community happiness In: Proceedings of the Sixth International AAAI Conference on Weblogs and Social Media pp. 555–558. <https://www.aaai.org/ocs/index.php/ICWSM/ICWSM12/paper/viewFile/4611/5056> (letöltve: 2018. július 30.)
- STIGLITZ, J. E.–SEN, A.–FITOUSSI, J. P. (2009): Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress [www.insee.fr/en/information/2662494](http://www.insee.fr/en/information/2662494).
- WARDELL GHIRARDUZZI, M. (2017): Equity in smart cities: The myth of neutrality <http://meetingofheminds.org/equity-smart-cities-myth-neutrality-20071> (letöltve: 2018. július 29.)



# NOBEL-DÍJAS KÖZGAZDÁSZOK TALÁLKOZÓJA 2006.\*

Szakmai beszámoló

SMAHÓ MELINDA

2006 augusztusában második alkalommal rendezték meg a Nobel-díjas közgazdászok találkozóját a németországi Lindauban. A közgazdász professzorok 2004-ben találkoztak először Lindauban, ám a természettudományok Nobel-díjjal kitüntetett képviselői számára már 1951 óta rendszeresen szerveznek találkozót a Bodeni-tó melletti városban. A találkozó ötletét két orvostanhallgató vetette fel azzal a szándékkal, hogy a nemzeti szocializmus és a II. világháború következtében elszigetelődött német tudományos életet újra bekapcsolja a nemzetközi vérkeringésbe. A kezdeményezést Lennart Bernadotte gróf karolta fel és támogatta, jelenleg pedig Sonja Bernadotte grófné tölti be a találkozókat szervező alapítvány elnöki tisztségét. A kétévenként megrendezett eseményen – nemzetközi pályázaton kiválasztott – egyetemi- és PhD-hallgatóknak, valamint fiatal kutatóknak nyílik lehetősége arra, hogy Nobel-díjas közgazdászokkal találkozzanak. 2006-ban nyolc, közgazdasági Nobel-díjjal kitüntetett professzor – *Prof. Robert Engle, Prof. Sir Clive W. J. Granger, Prof. Finn E. Kydland, Prof. Sir James A. Mirrlees, Prof. Robert A. Mundell, Dr. John F. Nash, Prof. Douglass C. North, Prof. Reinhard Selten* – vett részt a találkozón.

A meghívott közgazdászok a „*The Sveriges Riksbank<sup>1</sup> Prize in Economic Sciences in Memory of Alfred Nobel*” birtokosai, amelyet a többi Nobel-díjnál később, 1968-ban alapítottak, és közgazdasági Nobel-díjként vált ismertté. A díjat a stockholmi Svéd Királyi Tudományos Akadémia (Royal Swedish Academy of Sciences) adományozza, elsőként *Ragnar Fisch* és *Jan Tinbergen* részesült ebben az elismerésben 1969-ben. A Nobel-díjjal kitüntetettek Nobel-diplomát, Nobel-medált és jelentős pénzjutalmat – a teljes Nobel-díjért jelenleg 10 millió svéd koronát – vehetnek át.

2006-ban – mintegy 4500 jelentkező közül – 279 PhD hallgató, egyetemi hallgató és fiatal kutató részesült abban a megtiszteltetésben, hogy pályázata alapján lehetőséget kapott a lindai találkozón való részvételtelre. A pályázaton 30 év alatti fiatal kutatók és egyetemi hallgatók, valamint a nemzeti bankok 35 évesnél fiatalabb, magasan képzett közgazdászai indulhattak. A PhD hallgatóknak és fiatal kutatóknak az alábbi kiválasztási kritériumoknak kellett megfelelniük:

- 30 év alatti, az évfolyam legjobbjai közé tartozó hallgató/kutató;
- erős ajánlás;
- folyékony angol nyelvtudás;
- ígéretes kutatási terv, kiváló kutatási eredmények a tárgyhoz tartozó témában;

---

\* Eredeti megjelenés: *Tér és Társadalom*, 2006/4. 183–194. o.

- erős érdeklődés az akadémiai közösségen belüli nemzetközi dialógusok iránt, pl. nemzetközi csereprogramban való részvétel;
- akadémiai karrier iránti komoly érdeklődés vagy szakmai elhivatottság olyan intézmények iránt, mint az OECD, EBRD, IMF, Világbank;
- a jelölt motivált legyen, és vállalja, hogy felkészül a találkozóra a részt vevő Nobel-díjas közgazdászok publikációiból.

A világ 40 országából érkezett résztvevők a találkozó során formális és informális programok keretében teremthettek kapcsolatot a közgazdaságtan – szakirodalomból már jól ismert – jeles képviselőivel.

A találkozó hivatalos részét Sonja Bernadotte grófné, a *Council for the Lindau Nobel Laureate Meetings* elnöke, és Dr. Horst Köhler német köztársasági elnök, a Nemzetközi Valutaalap korábbi igazgatója nyitotta meg. Sonja Bernadotte grófné beszédében kiemelte, hogy a legtöbb fiatal közgazdász életében csak egyszer adódik olyan alkalom, amikor Nobel-díjas közgazdászokkal cserélheti ki gondolatait, tekintet nélkül a földrajzi és a generációs különbségekre. Hangsúlyozta, hogy a globalizáció korában az interkulturális tanulás és a különböző diszciplínák összekapcsolása különösen fontos, s ez a szemlélet kiegészíti a specialisták tudását. Horst Köhler megnyitó beszédében felhívta a közgazdászok figyelmét arra, hogy az embert kell a döntések középpontjába állítani. A gazdasági döntéseknek világszerte nagy hatása van az emberek életminőségére, és e tekintetben nemcsak a menedzserek és vállalat tulajdonosok egy részét terheli óriási felelősség, hanem a tudós közgazdászokat is.

A Nobel-díjas professzorok másfél nap alatt összesen kilenc előadás és nyolc szeminárium során nyújtottak lehetőséget a fiatal közgazdászoknak a kutatásaikba való betekintésre. Az előadások témáit a professzorok szabadon választották meg, s ez lehetővé tette számukra, hogy jelenlegi kutatásaikról, az őket mostanában foglalkoztató kérdésekről beszéljenek. Így a tudósok Nobel-díjjal jutalmazott kutatási eredményei és a lindai előadásuk témája nem feltétlenül esett egybe, s a szakmai program a kutatási kérdések egyedi kombinációját kínálta a résztvevőknek. A beszámoló további részében a Nobel-díjas közgazdászok találkozáján megjelent professzorok szakmai munkásságáról, kiemelkedő eredményeiről és Lindauban tartott előadásáról szeretnék rövid ismertetést, áttekintést nyújtani.

A nagy-britanniai származású *Sir Clive W. J. Granger* (1934– ) és az amerikai egyesült államokbeli *Robert Engle* (1942– ) megosztva kapott Nobel-díjat 2003-ban. Granger professzort a „közös trendet tartalmazó (kointegrált) gazdasági idősorok elemzési módszereiért”, Engle professzort pedig az „időben változó volatilitású gazdasági idősorok elemzési módszereiért (ARCH modell)” tüntették ki.



Clive Granger walesi születésű, 1973-ban kapott professzori állást a Kaliforniai Egyetemen, s jelenleg is Kaliforniában él. Granger professzor szakterülete a statisztika és az ökonometria, ezen belül elsősorban idősorelemzéssel és előrejelzéssel, valamint a statisztikai és ökonometriai módszerek pénzügyi és demográfiai alkalmazásaival foglalkozik. Az elméleti ökonometria területén maradandó eredményeket ért el, az ő nevéhez köthető a Granger-okság<sup>2</sup>, a kointegráció<sup>3</sup> és a hamis regresszió<sup>4</sup> fogalma. Felismerte, hogy a hagyományos, addig használt statisztikai-ökonometriai módszerek nem alkalmasak a nemstacionárius idősorok<sup>5</sup> – a gazdasági idősorok többsége ilyen – vizsgálatára. Bebizonyította, hogy egy-

mástól független nemstacionárius idősorok egymásra vonatkozó regressziójának vizsgálatánál a hagyományos hipotézisvizsgálati módszerek nem valódi kapcsolatokat is kimutatnak az ismérvek között, vagyis túl gyakran vetik el a kapcsolat hiányát jelző igaz nullhipotézist. Így nemstacioner idősorok esetén nem tudhatja az elemző, hogy valódi-e a kapcsolat az ismérvek között, vagy a kapcsolat létezése csupán a módszer hibájából ered. Granger a kointegráció fogalmának megalkotásáért és bevezetéséért, valamint annak a módszernek a kifejlesztéséért kapta a Nobel-díjat, amely alkalmas a nemstacionárius idősorok elemzésére. Mivel a gazdasági idősorok nagy része nemstacionárius, Granger hetvenes-nyolcvanas évek fordulóján kifejlesztett módszere áttörést jelentett az elméleti és empirikus ökonometriai kutatásokban (Granger 2003; Darvas 2005).

A lindai találkozón Granger professzor az Amazonas-vidéki esőerdők irtását modellező kutatását mutatta be, amelyben az erdőirtás mértékét tekintette függő változónak, míg lehetséges magyarázó változóként a népesség növekedése, a határ menti területeken tapasztalható erdőirtás mértéke, az esőerdőben épített utak hosszának növekedése és a politikai-irányítási tényezők változása szerepelt.



Az eredetileg matematikus-fizikus végzettségű Robert Engle ökonometriára, azon belül idősorelemzésre specializálódott, 1975-től Clive Granger munkatársaként dolgozott. A gazdasági idősorok vizsgálata során Engle rájött, hogy a szórás – amit addig a változékonyság (volatilitás) mérésére használtak – nem megfelelő indikátora a volatilitásnak, mivel a gazdasági változók (pl. részvényárfolyamok) időbeli alakulása esetén a szórás nem állandó. A tapasztalati adatok azt mutatják, hogy a részvényárfolyamok változékonysága időben csoportosul, azaz egy magas kilengésű napot nagy valószínűséggel egy másik nagy változékonyságú nap követ, míg egy csendes nap után jó eséllyel következik egy újabb csen-

des nap. Engle modellje előtt ezt a jelenséget úgy kezelték, hogy a teljes vizsgált időtartamnál rövidebb időszak adataiból számították ki a szórást, ami újabb módszertani problémákat vetett fel:

- hogyan határozható meg a szórás számításához felhasznált időszak hossza;
- a volatilitás számítása (előrejelzése) során a számítási módszer nem vette figyelembe az időtényezőt: a korábbi és a frisebb adatok ugyanakkora súllyal szerepeltek;
- rövid tapasztalati idősből történt a becslés, így jelentős volt a becslési bizonytalanság.

Engle Nobel-díjjal jutalmazott ARCH-modellje<sup>6</sup> mindhárom említett problémára megoldást jelent. Az új modell az összes múltbeli értéket felhasználja a volatilitás számításához, ezért alkalmas a hosszú idősből történő előrejelzésre. Ugyanakkor súlyozza az idősor értékeiket, azaz a közelmúltbeli értékeknek – így az azokat befolyásoló eseményeknek – nagyobb jelentőséget tulajdonít, mint a régebbieknek. A súlyokat a modell egyes paraméterei határozzák meg, a paraméterek pedig egy-egy konkrét idősor alapján becsülhetők, aminek módszereit szintén Engle fejlesztette ki. Kutatásai és elért eredményei alapvető változásokat hoztak mind az ökonometria módszertanát, mind az alkalmazott kutatásokat illetően, s nagymértékben hozzájárultak a pénzügyi ökonometria robbanásszerű fejlődéséhez. Az ARCH modellt továbbfejlesztették és kiterjesztették, napjainkban számos módosított változata ismert (Engle 2003; Rappai 2003; Darvas 2005).

*Robert Engle* lindai előadásában arra a kérdésre kereste a választ, hogy a pénzügyi piacok volatilitása időben miért változik, és miért különbözik a volatilitás az egyes országokban. Az általa kidolgozott modell lehetővé teszi a makroökonómiai fejlődéstől függő volatilitás hosszú távú előrejelzését, valamint az újonnan megnyíló pénzügyi piacok volatilitásának becslését.



A lindai találkozón részt vett norvég származású *Finn E. Kydland* (1943–) és kutató társa, az amerikai *Edward C. Prescott* (1940–) közösen kaptak Nobel-díjat 2004-ben a dinamikus makroökonómia fejlesztése, az ezzel kapcsolatos technikák kialakítása és terjesztése területén tett lépéseikért, a dinamikus inkonzisztencia fogalmának bevezetéséért és az üzleti ciklusok mozgása mögött rejlő erők azonosításában játszott újító szerepükért. Kydland és Prescott az 1970-es évek közepén dinamikus folyamatok modellezésén dolgoztak, s munkájuk során felismerték, hogy egy adott időszakban optimálisnak hitt gazdaságpolitikai pálya egy későbbi időszakban elveszítheti optimalitását. Azaz, „egy gazdaságpolitikai elképzelést dinamikusan konzisztensnek nevezünk, ha a  $t+1$ -edik időszakra vonatkozó, a  $t$ -edik időszakban optimálisnak tűnő

elképzelés optimális marad akkor is, ha egy bővített információhalmaz alapján a  $t+1$ -edik időszakban a döntéshozó újra elvégzi az optimalizálást” (Szabó–Bakos 2005, 897). Ha a későbbi időszakban elvégzett optimalizálás után az eredeti elképzelés már nem optimális, dinamikus inkonzisztenciáról beszélünk. Ebben az esetben a döntéshozó ex ante más lépéseket tart optimálisnak, mint ex post. A dinamikus inkonzisztencia jelenségével találkozunk akkor, ha az államnak nincs előzetes ( $t-1$  időszak) bejelentési kötelezettsége egy adott időszakban ( $t$  időszak) kivetett adókról, vagy ha van is ilyen kötelezettség, semmi nem garantálja azt, hogy a bejelentésben megadott adókulcsokat az állam később nem változtatja meg. A dinamikus inkonzisztencia tehát az állami gazdaságpolitika hitelességével, megbízhatóságával függ össze, azaz azt jelenti, hogy az állam az időben változó körülmények hatására megváltoztatja korábban optimálisnak tartott döntését. Kydland és Prescott a konjunktúraciklusok kiváltó okainak és a sokkok terjedési folyamatának vizsgálatában is jelentős eredményeket ért el. Modelljük szemlélete és a kutatásaik során alkalmazott technikák új kutatási programot indítottak el a gazdasági ingadozások vizsgálata területén, amit napjainkban reálkonjunktúra-ciklusok elméleteként ismerünk (Jankovics 2004; Szabó–Bakos 2005).

Lindauban Finn Kydland a monetáris politika, az adók és az üzleti ciklusok összefüggéseiről tartotta előadását. Kydland professzor szignifikáns összefüggéseket talált az adó és a realizált nominális tőkejövedelem között. Kutatásának újszerűsége abban rejlik, hogy a monetáris politikai sokkokat és a nem indexelt adókat egy olyan modellben kombinálta, amelyben a központi bank által megvalósított politika valamilyen kamatszabályt alkalmaz. Míg az 1980 körül végbement reform előtt a monetáris politika jelentős hatást fejtett ki az üzleti ciklusok viselkedésére, a monetáris politika reformja után már elhanyagolhatóvá vált a monetáris politika és a nominális tőkejövedelem–adó közötti kapcsolat.

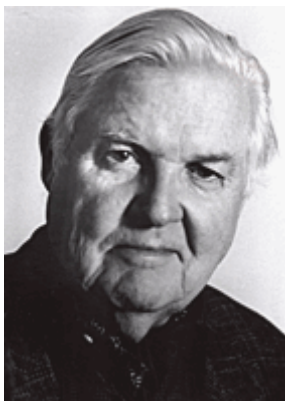


A skóciai születésű *James A. Mirrlees* (1936– ) William Vickrey-vel (1914–1996) közösen kapott Nobel-díjat 1996-ban, az aszimmetrikus információk melletti ösztönzés gazdaságelméletéhez való hozzájárulásért. Mirrlees professzor az optimális adózás problematikájával foglalkozik, s ehhez kapcsolódóan számos fogalom és elemzési módszer bevezetése fűződik a nevéhez. Mirrlees matematikailag is megfogalmazta az optimális adózási probléma lényegét, miszerint a társadalmi tervező (állam) igyekszik olyan adórendszert kidolgozni, amelyben a társadalmi hasznossági függvény maximuma egybeesik a piaci egyensúllyal. A modell információs aszimmetriát feltételez, az adót a jövedelem függvényében határozza meg, a munkakínálatot rugalmasnak veszi, és méltányossági szempontok alapján nem az emberek jövedelmét, hanem az emberek jólétét tekinti egyenlőnek. Az optimális adózás elméletében a jövedelem endogén változó, amely az adószabályok melletti hasznosság-maximalizálás eredménye. Az elmélet az aszimmetria

ben határozza meg, a munkakínálatot rugalmasnak veszi, és méltányossági szempontok alapján nem az emberek jövedelmét, hanem az emberek jólétét tekinti egyenlőnek. Az optimális adózás elméletében a jövedelem endogén változó, amely az adószabályok melletti hasznosság-maximalizálás eredménye. Az elmélet az aszimmetria

két esetét feltételezi, a magáninformációt<sup>7</sup> és a morális kockázatot<sup>8</sup>. Az optimális nemlineáris jövedelemadó rejtett információ melletti vizsgálata esetén Mirrlees arra a következtetésre jutott, hogy a legnagyobb marginális optimális adókulccsal a közép-retegeket kellene adóztatni, a magas és alacsony jövedelműek esetében kisebb marginális adókulcs alkalmazása javasolt. A modell szerint a munkanélküliség gyakran optimális, ugyanis a legkisebb termelékenységűeket optimálisan célszerű távol tartani a munkavállalástól, a megélhetésük érdekében viszont valamilyen támogatást kell kapniuk. A morális kockázat és a jövedelemadó közötti kapcsolat vizsgálata során Mirrlees igazolta, hogy a társadalmi outputnak a termelés érdekében tett erőfeszítések alapján történő szétosztása a munkások lógásához, hiányzásához vezetne. Mirrlees professzor jóléti közgazdaságtan területén elért eredményei a közgazdasági szerződéselmélet alapjává váltak (Vincze 2005).

Mirrlees professzor lindai előadását a Nobel-díjjal jutalmazott eredményeiről, vagyis az adórendszer és a jólét-maximalizálás összefüggéseiről tartotta, amelyben a probléma matematikai modelljét is bemutatta.



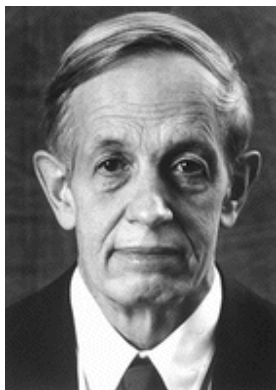
Az európai valutaövezet és az euró egyik atyjának tartott *Robert A. Mundell* (1932–) 1999-ben vehetett át teljes Nobel-díjat a „monetáris és fiskális politika különböző árfolyamrendszerekben való elemzéséért és az optimális valutaövezet vizsgálatáért”. A valutaövezetek vizsgálata során Mundell felismerte, hogy egy valutáris övezet optimális működésének elengedhetetlen feltétele a termelési tényezők nagyfokú mobilitása. Az optimális valutaövezet határai addig terjedhetnek, ameddig a tőke- és a munkaerő-áramlás szabadsága biztosított. Mundell munkásságának szerves részét képezi az egyensúlyi elmélet, amelynek kidolgozása során arra a kérdésre ke-

reste a választ, hogy hogyan érhető el a „belső” és a „külső” egyensúly a fiskális és monetáris politika eszközeinek alkalmazásával, akár árfolyamváltozás nélkül is. A Fleming–Mundell néven ismertté vált modell lényege, hogy tökéletes tőkemobilitás esetén a monetáris és fiskális politika hatékonysága a belső egyensúly megteremtésében eltérő, az adott ország méretétől (kis, nyitott vagy nagy, zárt ország) és árfolyamrendszerétől (rögzített, rugalmas árfolyamrendszer) függ (Lőrincné 1999; Pete 2005; Szentes 1999; Mellár 2003).

Mundell az 1960-as évek elején kifejtett gondolataiért részesült a rangos nemzetközi elismerésben, ám hosszú életpályája során még számos jelentős tanulmányt publikált, s több kormányzati és nemzetközi intézmény tanácsadója volt szerte a világon, többek között az Európai Gazdasági és Pénzügyi Uniót kidolgozó kutatócsoportnak is tagja volt. Ő fektette le a nyitott gazdaság makroökonómiájának modern alapjait, s ezzel útjára indított egy új kutatási irányt, a nemzetközi monetáris gazdaságtant (Lőrincné 1999; Pete 2005).

A Nobel-díjasok találkozásán tartott előadásában Mundell professzor a kínai valuta árfolyama és Kína fizetési mérleg pozíciója körül kialakult vita elméleti hátterét és gyakorlati oldalát világította meg<sup>9</sup>. A professzor szerint Kínának két lehetősége van fizetési mérleg-egyensúlyának helyreállítására. Az egyik nézet szerint a valuta-ellenőrzés csökkentésével, valamint az import és a hazai fogyasztás kiterjesztésével kellene helyreállítani a fizetési mérlegének egyensúlyát, a másik lehetőség pedig a nemzeti valuta felértékelése és/vagy a lebegő árfolyam irányába történő elmozdulás annak érdekében, hogy Kína GDP-jének nominális valutaárfolyamon számított értéke közelebb kerüljön a vásárlóerő-paritáson számított értékhez.

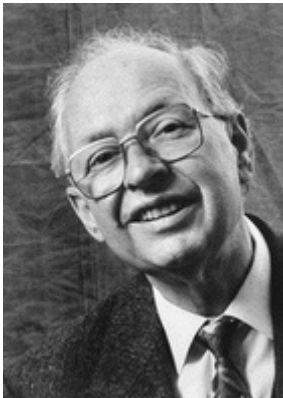
Az amerikai *John F. Nash* (1928–), a német *Reinhard Selten* (1930–) és a magyar származású *Harsányi János* (1920–2000) 1994-ben részesültek Nobel-díjban a játékelméleti kutatások terén elért eredményeikért. A játékelmélet közgazdaságtanban való alkalmazásának alapjait Neumann János és Oskar Morgenstern 1944-ben megjelent könyve (*Theory of Games and Economic Behavior*) rakta le, s a három tudós e könyv megjelenésének 50. évfordulóján vehette át a Nobel-díjat a nem kooperatív játékok egyensúlyának elemzése terén végzett úttörő elemzéseikért. John Nash Neumann János zérusösszegű játékok esetére kidolgozott minmax egyensúlyát általánosította az általános stratégiai játékokra, Reinhard Selten a dinamikus (időben lefolyó) játékokban a Nash-féle egyensúlynál erősebb koncepciókat javasolt, Harsányi János pedig a nem teljes információs játékok elemzését lehetővé tevő fogalmakat és egyensúly-koncepciót vezetett be (Ambrus–Eső 2005).



*John Nash* hírnevét és sikerét az 1950–1953 között megírt négy publikációja alapozta meg, az ebben szereplő legfontosabb eredményei szolgálták indoklásul a Nobel-díj odaítélésénél:

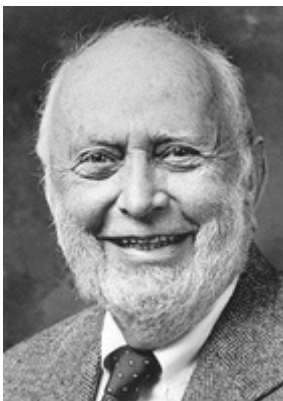
- világossá tette a különbséget a kooperatív és a nem kooperatív játékok között;
- definiálta az  $n$ -személyes nem-kooperatív játékok egyensúlyát tetszőleges normál (stratégiai) formában adott játékokra, és bizonyította annak létezését véges játékok kevert bővítésére (Nash-egyensúly);
- a kétszemélyes kooperatív játékok egy új modelljét, az „alkumodellt” fogalmazta meg, és levezette az „alkumegoldás” létezését és egyértelműségét (Forgó 2005).

John Nash Lindauban a kooperatív játékok és az ügynökségek kapcsolatáról, ezen relációk elemzési módszereiről tartott előadást. Nash professzor úgy látja, hogy az „ügynökségek módszere” („method of agencies”) egy természetes, nem önkényes megközelítése egy kihívásokkal teli problémának, mégpedig annak, hogy a kooperatív játékokra egy értékes előrejelző és normatív funkciókkal rendelkező elméletet alkosson meg.



*Reinhard Selten* nevéhez fűződik a részjáték (aljáték) tökéletes egyensúlyának definiálása, amely kiszűri a beválthatatlan fenyegetéseken nyugvó egyensúlypontokat. Selten további eredménye a „remegő kéz” egyensúly felismerése és meghatározása, amely figyelembe veszi azt a tényt, hogy még a kedvezőtlen stratégiák is előfordulhatnak valamilyen kis pozitív valószínűséggel, és a racionális játékosoknak ezzel is számolniuk kell. Azaz, a játékosok bizonyos valószínűséggel téves, irracionális döntéseket is hozhatnak (Forgó 2005; Tasnádi 2005).

Reinhard Selten professzor előadásában egy érdekes kutatását mutatta be, amelynek során az emberek napról-napra ismétlődő, útválasztással kapcsolatos viselkedését elemezte tapasztalati adatok alapján. Az egyéni utazási viselkedés megértésének nagy jelentősége van a fejlett, utazókat nyilvántartó információs rendszerek tervezése szempontjából. Ezek a rendszerek képesek valós idejű információkat szolgáltatni az utazókról, viszont az úthasználóknak az utazás közben kapott információkra adott reakciói, válaszaik nem ismertek. Az utazók viselkedésének, reakcióinak megismerése jelentősen hozzájárulna a közlekedési előrejelzések optimalizálásához.



*Douglass C. North* (1920–) professzor Robert William Fogel (1926–) gazdaságtörténésszel együtt 1993-ban vehetett át Nobel-díjat a gazdaságtörténeti kutatások megújításáért, a gazdaságelméleti modelleknek és a kvantitatív módszereknek a gazdasági és intézményi változás magyarázatában történő alkalmazásáért. Egyetemi éve alatt politikatudományt, filozófiát és közgazdaságtant tanult, s csak alapidiplomájának megszerzése után határozta el, hogy közgazdász lesz. Élete fő célját a társadalom megjobbításában határozta meg. Korai munkáinak középpontjában az amerikai gazdaság története állt, ezen belül főként a szállítási költségek és a telephely-választás gazdasági növekedésben betöltött szerepével foglalkozott.

Első jelentős cikkében publikálta a regionális gazdaságtanból jól ismert exportbázis-elméletet, amely később sajátos gazdasági növekedés-elméletté nőtte ki magát. Életének ebben a szakaszában született műveire nagy hatást gyakorolt Joseph Schumpeter szemléletmódja. Későbbi kutatásai során az Amerikai Egyesült Államok, majd Európa gazdaságtörténetével foglalkozott, s közben egyre inkább érlelődött benne az a gondolat, hogy a neoklasszikus elmélet nem tud magyarázatot adni azokra az alapvető társadalmi, gazdasági és intézményi változásokra, amelyek Európát a középkortól kezdve jellemezték. Ez a felismerés vezette őt az új intézményi közgazdaságtan felfedezéséhez.

North munkáiban a gazdaságelmélet segítségével próbálta megmagyarázni a gazdaságtörténeti változásokat: a történelem során bekövetkezett gazdasági-társadalmi változások magyarázatában kiemelte a tulajdonjogok és a tranzakciós költségek nagyságát minimalizáló hatékony gazdasági szervezetek szerepét (Orbán–Szántó 2005).

North több alkalommal forradalmasította a gazdaságtörténeti kutatásokat. Az 1960-as években jelentős szerepet játszott egy új tudományág, a kliometria születésénél, ami a gazdaságtörténet kvantitatív vizsgálatával, a történeti hipotézisek ökonometriai tesztelésével foglalkozik. A hetvenes években neoinstitucionalista fordulat következett be szemléletmódjában, s ezzel hozzájárult az új intézményi közgazdaságtan alapjainak lerakásához. A kilencvenes években a kognitív tudomány és a közgazdaságtan kapcsolata került érdeklődésének középpontjába, s ennek a megközelítésnek az eredményeként integrálta a tudás szerepét az átfogó intézményi elméletébe (Orbán–Szántó 2005).

A lindai találkozón North professzor új megvilágításba helyezte a gazdasági változást és a gazdasági fejlődést. Elmélete szerint az ún. természetes állam<sup>10</sup> nem produkál fenntartható gazdasági növekedést, ezzel szemben az ún. nyílt hozzáférésű társadalmi rendek (open access orders, open access society<sup>11</sup>) szolgálnak a modern gazdasági növekedés alapjául. Jelenlegi világunkban a fejlett államok nevezhetők open access society-nek, míg a világ nagy részében a természetes állam viszonyrendszere dominál. Az open access society kialakításának és fenntartásának előfeltétele, hogy tekintettel legyenek a hit- és meggyőződés rendszerekre (belief system), valamint megfelelő intézményeket, jogszabály-rendszereket alakítsanak ki. Egy ilyen, a modern gazdasági növekedés forrásául szolgáló nyílt hozzáférésű (open access) társadalmi rend kialakítása, valamint a régi és az új társadalmi rend közötti átmenet lebonyolítása nagy nehézségekbe ütközik.

Érdekessége volt a találkozóknak, hogy az egyes professzorok eltérően közelítették és magyarázták meg ugyanazt az adott problémát vagy kérdéskört, miközben saját megközelítése szempontjából mindegyikük maradandót alkotott, és felismerésüket Nobel-díjjal jutalmazták. Szemléletes például szolgálhat erre North és Selten professzor esete. North professzor intézményi elméletében egyre nagyobb jelentőséget tulajdonít az emberi tudásnak, az emberi viselkedésnek és gondolkodásnak. Ezek a tényezők – meglátása szerint – matematikailag nem modellezhetők, ezért az utóbbi évtizedekben elfordult a kvantitatív elemzésektől. Ezzel szemben Selten professzor és játékelmélettel foglalkozó kutató társai az emberi gondolkodás, az emberi stratégiaalkotás és stratégia választás matematikai modellezésével kísérleteznek.

A találkozó inspiráló légkörben, és – mind a professzorok, mind a hallgatóság részéről – nagy érdeklődéssel zajlott. A részt vevő fiatalok izgatottan várták és érdeklődve hallgatták az előadásokat és a szemináriumokat, s rengeteg kérdéssel halmozták el a Nobel-díjas professzorokat, akik nagyon készségesen, végtelen türelemmel válaszoltak mind a szakmai, mind a személyes kérdésekre. Példa értékű volt a professzorok lelkesedése, életkedve, és az a szenvedély, amellyel munkájukat, kutatásaikat végzik.

Számomra szakmailag Douglass North professzor előadása, gondolatai és a vele folytatott személyes beszélgetés bírt a legnagyobb jelentőséggel. A lindai találkozó felejthetetlen, életre szóló élményeket és tapasztalatot jelentett, és megerősített abban az elhatározásomban, hogy jól döntöttem, amikor a tudományos pályát választottam.

### *Jegyzetek*

<sup>1</sup> The Bank of Sweden.

<sup>2</sup> Okságnak nevezzük azt a megközelítést, amely szerint a magyarázó változóra (X) vonatkozó információk várhatóan befolyásolják az eredményváltozó (Y) jövőbeli értékeinek feltételes eloszlását. Ha X hat Y-ra és Y hat X-re, akkor a két változó kölcsönhatásban áll egymással. Sok összefüggés esetében az okság iránya nem nyilvánvaló, ezért szükséges a változók egymásra hatási irányainak tesztelése, ami Granger nevéhez fűződik. A Granger oksági teszt lényege az okság irányának kimutatása (Ramanathan 2003, 495; Hunyadi 2001, 426–427)

<sup>3</sup> Ha két vagy több nemstacionárius idősorok létezik olyan lineáris kombinációja, amely stacionárius módon viselkedik, akkor az eredeti idősorokat kointegrálnak nevezzük (Darvas 2005, 877).

<sup>4</sup> Granger és Newbold bebizonyította, hogy a hagyományos tesztek gyakrabban vetik el az igaz nullhipotézist (azaz hamis kapcsolatot mutatnak ki), mint amekkora a felhasznált szignifikanciaszint. Ezt a jelenséget hamis regresszió (spurious regression) neveztek el (Darvas 2005, 897).

<sup>5</sup> Stacionaritásnak nevezzük azt a tulajdonságot, amikor egy idősoros változó ( $Y_t$ ) és a késleltetettje ( $Y_{t-s}$ ) közötti korreláció csak a késleltetés mértékétől függ, de attól nem, hogy mikor kezdődött az idősor (Ramanathan 2003, 491). A stacionaritás az idősort alkotó változók fő jellemzőinek egyfajta időbeli stabilitását jelenti. A stacionaritás leggyakrabban alkalmazott változata azt követeli meg, hogy az egyes változók várható értéke, variáciája, valamint a különböző időpontokhoz tartozó változók kapcsolatát kifejező (auto)kovariancia időben állandó legyen. (Hunyadi–Vita 2002, 558) A gazdasági idősorok többsége nemstacionárius idősor, mert folyamatosan nő az időben (pl. lineáris, exponenciális stb.) trenddel rendelkezik (Ramanathan 2003, 538–539).

<sup>6</sup> ARCH = AutoRegressiv Conditional Heteroscedasticity (autoregresszív feltételes heteroszkedaszticitás). A modell elnevezésében a „heteroszkedaszticitás” a volatilitás változását jelenti, a „feltételes” szó arra utal, hogy a volatilitást valaminek a függvényében határozzuk meg. Az „autoregresszív” jelző azt fejezi ki, hogy a mai volatilitás függ a volatilitás múltbeli értékeitől (Darvas 2005, 863).

<sup>7</sup> Magáninformáció: az egyén képességei és hasznossági függvénye (amely a munkával kapcsolatos attitűdjét is kifejezi) csak a maga számára ismert (Vincze 2005, 657).

<sup>8</sup> Morális kockázat akkor áll fenn, ha az egyén teljesítménye valamilyen nem megfigyelhető cselekvéstől függ, ami szintén befolyásolja az egyén jólétét (Vincze 2005, 657).

<sup>9</sup> Kínát világgazdasági egyensúlytalanság okozásával vádolják, valamint az USA folyó fizetési mérleg hiányának kialakulásában is jelentős szerepet játszik.

<sup>10</sup> A North és szerzőtársai által természetes államoknak (natural states) nevezett civilizációk 10 000 évvel ezelőtt kezdtek feltűnni. A természetes állam legfőbb vívmánya abban nyilvánul meg, hogy lehetővé tette az emberek számára, hogy élvezzék az ún. első gazdasági forradalom (first revolution) által előidézett termelékenység-növekedés előnyeit, azaz a létszükségeiteiken felül javakkal rendelkezzenek, és ezeket elcseréljék (kereskedelem). A természetes állam támogatja a gazdasági specializációt, ugyanakkor szigorúan korlátozza a hatalmi pozíciókhoz való hozzáférést a politikai, a gazdasági és a vallási rendszerekben (North–Wallis–Weingast 2005).

<sup>11</sup> A nyílt társadalmi rendek (open access orders) kialakulása az 1700-as évek elejétől kezdődött. Ezeket a társadalmakat – szemben a természetes államok elitjének kizárólagos politikai és gazdasági privilégiumaival – nyílt gazdasági és politikai verseny jellemzi (North–Wallis–Weingast 2005).

## Irodalom

- Ambrus A.–Eső P. (2005) *Harsányi János*. – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 591–603. o.
- Darvas Zs. (2005) *Clive W.J. Granger*. – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 873–889. o.
- Darvas Zs. (2005) *Robert F. Engle*. – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 857–869. o.
- Engle, R.F. (2003) Risk and Volatility: Econometric Models and Financial Practice. Nobel Lecture. [www.nobelprize.org](http://www.nobelprize.org)
- Forgó F. (2005) *John Forbes Nash, Jr.* – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 605–613. o.
- Granger, Clive W.J. (2003) Time Series Analysis, Cointegration and Applications. Nobel Lecture. [www.nobelprize.org](http://www.nobelprize.org)
- Hunyadi L. (2001) Statisztikai következtetésmélet közgazdászoknak. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- Hunyadi L.–Vita L. (2002) Statisztika közgazdászoknak. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- Jankovics L. (2004) Egy Nobel-díj üzenete. *Élet és Irodalom*. 46. <http://www.es.hu>, 2007. január 23.
- Lőrincné Istvánffy H. (1999) Robert Mundell, avagy egy „nonkonformista” közgazdász Nobel-díja. – *Közgazdasági Szemle*. December. 1116–1132. o.
- Mellár T. (2003) Dinamikus makromodellek a magyar gazdaságra. Oktatási Minisztérium, Budapest. 14–32. o.
- North, D.C.–Wallis, J.J.–Weingast, B.R. (2005) The Natural State: The Political-Economy of Non-Development. március. <http://www.international.ucla.edu/cms/files/PERG.North.pdf> 2007. január 26.
- Orbán A.–Szántó Z. (2005) *Dougllass Cecil North*. – Bekker Zsuzsa (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 571–588. o.
- Pete P. (2005) *Robert A. Mundell*. – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 725–739. o.
- Ramanathan, R. (2003) *Bevezetés az ökonometriába*. Panem, Budapest.
- Rappai G. (2003) Az idősorok modellezésének forradalma. – *Fészek* 4. <http://feszek.pte.hu/ujsag.php?tipus=cikk&cikk=898&rovat=274&szam=37&evfolyam=6&PHP-SESSION=324355fe59854e1041d9df08f6d24f86> 2007. január 16.
- Szabó-Bakos E. (2005) *Finn E. Kydland – Edward C. Prescott*. – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 893–915. o.
- Szentes T. (1999) *Világgazdaságtan. I. kötet*. Elméleti és módszertani alapok. Aula Kiadó, Budapest. 416–420. o.
- Tasnádi A. (2005) *Reinhard Selten*. – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 615–627. o.
- Vincze J. (2005) *James A. Mirrlees*. – Bekker Zs. (szerk.) Közgazdasági Nobel-díjasok 1969–2004. KJK-KERSZÖV, Budapest. 653–662. o.
- [www.lindau-nobel.de](http://www.lindau-nobel.de)  
[www.nobelprize.org](http://www.nobelprize.org)



# A SZILÉZIAI AUTONÓMIATÖREKVÉS HÁTTERE ÉS DILEMMÁI\*

BARANYAI NÓRA

## *Bevezetés*

A sziléziai vajdaság számára 1920-ban biztosított autonóm státusz visszaszerzéséért küzdő lengyelországi társadalmi szervezet, a Mozgalom Szilézia Autonómiájáért (Ruch Autonomii Śląska) 2008-ban újra napirendre tűzte a különleges helyzetet megszüntető, 1945-ben született rendelet felülvizsgálatát. A tanulmány bemutatja a jelenlegi folyamatok történeti és társadalmi előzményeit, szól az autonómiáért küzdő szervezet tevékenységéről, az autonómia tartalmára és területi kiterjedésére vonatkozó véleményekről, végül számba veszi a különleges státusz biztosításának lehetséges politikai, társadalmi és közigazgatási következményeit.

## *Felső-Szilézia történeti és közigazgatási háttere*

A történelmi Szilézia a Görlitz és Katowice, valamint a Zielona Góra és Opava városok által határolt területen fekszik, s jelenleg három állam, Németország, Lengyelország és Csehország osztozik meg e térségen. A XV. századtól kezdve tesznek különbséget a nyugati, Görlitz és Wrocław között elterülő Alsó-Szilézia, valamint az ettől keletre, a Nysa és Katowice között fekvő Felső-Szilézia között<sup>1</sup>, melyeknek történelmi fejlődése is jelentősen eltér egymástól. Az I. világháborút követően a korábban a Német Császárság, az Osztrák-Magyar Monarchia és Oroszország által felosztott Szilézia nyugati része Németországhoz került, míg keleti részén Németország, valamint az újonnan létrehozott Lengyelország és Csehszlovákia osztozott. A lengyel állam autonómiát biztosított a területén létrehozott sziléziai vajdaságnak, így az önálló parlamenttel, azaz törvényhozói jogosítványokkal rendelkezett a sziléziai ügyekre vonatkozóan; a hadi-, külügyi, bírósági és az általános politikai ügyek azonban továbbra is a központi hatalom hatáskörébe tartoztak. A II. világháborút követő határeltolások következtében Felső-Szilézia egészét, valamint Alsó-Szilézia egy részét is a lengyel államhoz csatolták, ezzel egyidejűleg azonban az Országos Nemzeti Tanács rendeleteileg megszüntette az 1920-ban biztosított autonómiát. A demokratikus centralizmus elvén 1950-ben újjászervezett államigazgatási struktúra a vajdaságok számán is változtatott, s a korábbi 14 vajdaságból 17-et hoztak létre Lengyel-

---

\* Eredeti megjelenés: *A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására közleményei*, 2009/1. 261–267. o.

országban; ekkor alakult meg Felső-Szilézia területén az opolei és a katowicei vajdaság<sup>2</sup>, amelyek az 1975-ös közigazgatási reform során továbbaprózódtak. A rendszerváltást követő olyan közigazgatási reformra, amely az alapszinten túli államigazgatási beosztást is érintette, csak 1998-ban került sor. A kormány által beterjesztett javaslat a korábbi 49 vajdaság 12 nagyvajdasággá történő átszervezését tartalmazta<sup>3</sup>, amely együtt járt volna a katowicei, az opolei, a bielsko-bialai és a częstochowai vajdaságok felső-sziléziai vajdaságba való integrálásával is<sup>4</sup>. A tervet azonban ellentétes volt mind az opolei vajdaság, mind a parlamenti ellenzék érdekeivel, így végül az 1999-ben bevezetett reform 16 vajdaságot hozott létre a lengyel állam területén, s Felső-Sziléziában továbbra is két vajdaság – az opolei és a sziléziai – létezik.

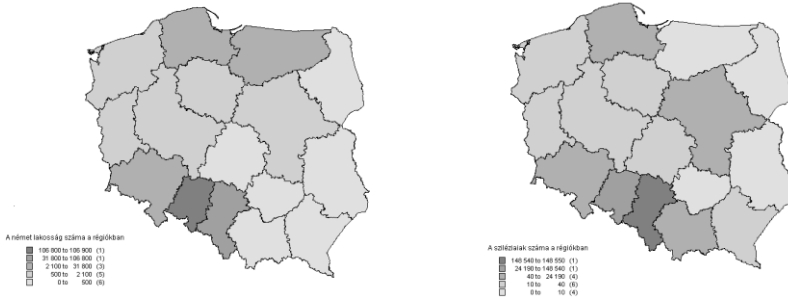
### *Társadalom és regionális szervezetek Felső-Sziléziában*

Lengyelországban csakúgy, mint a többi kelet-közép-európai államban, a második világháborút követő államszocialista időszakban nem tulajdonítottak nagy jelentőséget sem a nemzetiségi hovatartozás megállapításának, sem a nemzetiségek elismerésének, támogatásának, így ebből az időszakból a kisebbségek lélekszámát és arányát illetően csak becsléssel rendelkező adatokkal rendelkezünk. Az 1946-os népszámlálás adatai alapján Lengyelország népessége ebben az évben 23 928 000 fő volt, ebből 2 288 000 fő német, 162 000 fő ukrán, míg 138 000 fő belorusz volt, a zsidók számát pedig több mint 110 ezerre becsülték<sup>5</sup>. A jelenlegi nemzetiségi struktúra azóta – a természetes migráció, valamint az át- és kitelepítések, illetve a nemzetiségi tudat módosulásainak hatására – jelentős változásokon ment keresztül. A legutóbbi, 2002-es népszámlálás során a lengyel társadalom csaknem 97 százaléka (36 983 720 fő) a lengyel többségi társadalomhoz tartozónak vallotta magát, s a fennmaradó 4 százalékból is csak 1,23 százalék (471 500 fő) nevezett meg valamely nemzetiségi közösséget, ahova magát besorolja (a lakosság 2,03 százaléka nem nevezett meg semmilyen nemzetet, nemzetiséget)<sup>6</sup>. A sziléziaiak váltak a legnagyobb nemzetiséggé Lengyelország területén (173 200 fő); ennek érdekessége az, hogy e folyamattal párhuzamosan az önmagukat németként identifikálók száma lényegesen lecsökkent, azaz feltételezhetően – a sziléziai mozgalom felerősödésével egyidejűleg – a két csoport közötti átjárásnak lehetünk tanúi.

A sziléziai regionális szervezetek, kisebbségi mozgalmak bázisául a két felső-sziléziai régió lakossága szolgál; ezen a területen koncentrálódnak az önmagukat sziléziaiaknak vallók 99,8, s a németként megnevezők 90,7 százaléka. A két régió azonban ellentétes képet mutat: az opolei régióban a németek aránya magasabb (69,9%, a vajdaság népességének 10 százaléka), míg a sziléziaiban a sziléziaiaké (85,8%, a vajdaság népességének 3,1 százaléka)<sup>7</sup>. A rendszerváltást követő időszakban azonban még a legtöbben – a korábbi folyamatos kivándorlás mellett, amely több mint 500 000 embert érintett –, 300–400 ezren németnek deklarálták magukat Felső-Sziléziában.

## 1. ÁBRA

*A német és a sziléziai népesség létszáma a lengyel vajdaságokban, 2002 (fő)*



*Forrás:* Główny Urząd Statystyczny, 2002 alapján saját szerkesztés.

A német állam a lengyel állammal kötött megállapodást követően a német nemzetiségűek többsége számára állampolgárságot és útlevelet adott. A folyamat 1993-ban torpant meg, ekkor Németország lényegesen korlátozta az állampolgárság odaítélését, mely Felső-Sziléziában feszültséget keltett a társadalmi csoportok között. A német állampolgársággal rendelkezők kilátásai jelentősen javultak, hiszen egyúttal uniós állampolgárokká is váltak, így biztosított volt számukra a szabad munkavállalás lehetősége; ezzel szemben a lengyel állampolgárok helyzete egyre rosszabbra fordult a Sziléziában hagyományos nehézipar – szénbányászat, kohászat – hanyatlásával, a bányák és gyárak bezárásával, s a nagy méreteket öltő munkanélküliség megjelenésével. A különösen a jelenlegi sziléziai vajdaságot sújtó gazdasági szerkezetátalakítási válság vezetett a sziléziai regionális mozgalom felerősödéséhez. Mindeközben az opolei vajdaságban a nemzedékek közötti küzdelem vált dominánssá, s főként a német regionális szervezetek vezetői rétegéből kiszorult fiatalok váltak a sziléziai szervezetek rekrutációs bázisává<sup>8</sup>.

A két felső-sziléziai vajdaság között jelentős különbségek fedezhetők fel a regionális szervezetek vonatkozásában. Az opolei vajdaságban a rendszerváltás óta jól szervezett és jól finanszírozott német szervezetek működnek, s így az általuk nyújtott lehetőségek jórészt ellehetetlenítik az egyéb, nemzetiségi alapon szerveződő szervezetek létét. A sziléziai vajdaságban ugyanakkor jóval magasabb a német és lengyel államból egyaránt kiábrándult lakosság aránya, így ebben a régióban nagyobb eséllyel szerveződnek a sziléziai mozgalmak, azok a szervezetek, amelyek egyaránt képviselik azokat, akik nem kaptak német állampolgárságot, azokat, akiket nem ismernek el lengyelként a lengyelek, valamint azokat is, akik sem németnek, sem lengyelnek, hanem sziléziaiaknak tartják magukat<sup>9</sup>. A legjelentősebb regionális szervezet, amely felvállalta ezeknek a társadalmi csoportoknak a képviselőit, a Mozgalom

Szilézia Autonómiájáért (RAS, Ruch Autonomii Śląska) nevű szervezet, amely elsősorban a két világháború közötti autonómia visszaállításáért, az opolei és sziléziai vajdaság egyesítésével létrehozott önálló Felső-sziléziai Régió kialakításáért küzd.

### *A Mozgalom Szilézia Autonómiájáért (RAS, Ruch Autonomii Śląska)*

A Mozgalom Szilézia Autonómiájáért nevű lengyel szervezetet 1990-ben jegyezték be, jelenleg körülbelül hétezer tagja van, akiknek egy része a régió kívül, illetve külföldön él. A szervezet tevékenysége az egész történelmi Szilézia területére kiterjed, azaz magában foglalja a jelenlegi lengyelországi sziléziai, opolei, s részben a dél-sziléziai vajdaságot<sup>10</sup>. Az 1991-es választások nyomán felálló Szejmben a szervezet is rendelkezett mandátummal, az ötszázalékos küszöb 1993-as bevezetésével azonban elesetek a parlamenti képvisellettől<sup>11</sup>. A sziléziaiak érdekeinek alternatív képviseletére kívánták létrehozni a sziléziai nemzet elismerését, a sziléziaiak nemzeti tudatának fejlesztését, valamint a sziléziai nyelv és kultúra kisebbségi iskolákban történő ápolását<sup>12</sup> zászlajára tűző Sziléziai Nemzetiségű Emberek Szövetsége (Związek Ludności Narodowości Śląskiej) nevű szervezetet, amelyet 1995-ben jegyeztettek be a katowicei bíróságon. A fellebbviteli bíróság a bejegyzési végzést azonban megsemmisítette, s ezt a döntést később a Legfelsőbb Bíróság is helybenhagyta. A bejegyzésre váró szervezet ezek után az Emberi Jogok Európai Bizottságához fordult, melynek nyomán az Emberi Jogok Európai Bírósága a lengyel államnak adott igazat, s ezt erősítette meg a sziléziai fellebbezés után az Emberi Jogok Európai Bírósága Nagykamarája is<sup>13</sup>. A bírósági döntésekben, határozatokban – a lengyel Alkotmánybíróság is állást foglalt a kérdésben – elhangzott megállapítások, vagyis az, hogy a sziléziaiak nemzeti kisebbséget nem, de etnikai, illetve regionális csoportot alkotnak, semmilyen visszhangra sem találtak a lengyel törvényhozásban, hiszen a 2005-ben elfogadott kisebbségi törvényben a sziléziaiakat nem említik sem az etnikai kisebbségek, sem a regionális nyelvek között.

A nemzetiségi szervezet bejegyzésének sikertelensége más lehetőségek keresésére indította a RAS-t. A 2002-es népszámlálás során, amelyen hosszú idő után először kérdeztek rá a nemzetiségi és a vallási hovatartozásra, a mozgalom felhívása nyomán több mint 173 ezren vallották magukat sziléziainak, ám létszámukat a népszámlálást végzők – nem bizonyított – adathamisításai, s a válaszadókra gyakorolt nyomása, megfélemlítése miatt 200 ezerre becsülik<sup>14</sup>.

A következő, nemzeti szinten is hírértékű lépésre 2008-ig várt a sziléziai szervezet, ekkor petíciót nyújtottak be Donald Tusk miniszterelnöknek abból a célból, hogy azt továbbítsa az Alkotmánybírósághoz. A beadványban azt kérte a RAS, hogy a testület vizsgálja meg az 1945-ös, a régió autonómiáját eltörlő ONT-határozatot, s „gondoskodjon arról, hogy a lengyel alkotmányba bevezessék azt a passzust, amely lehetővé teszi minden regionális közösség számára, függően azok aspirációjától és vágyától az autonóm státusz elnyerését”<sup>15</sup>.

### *Az autonómia biztosításának lehetséges következményei*

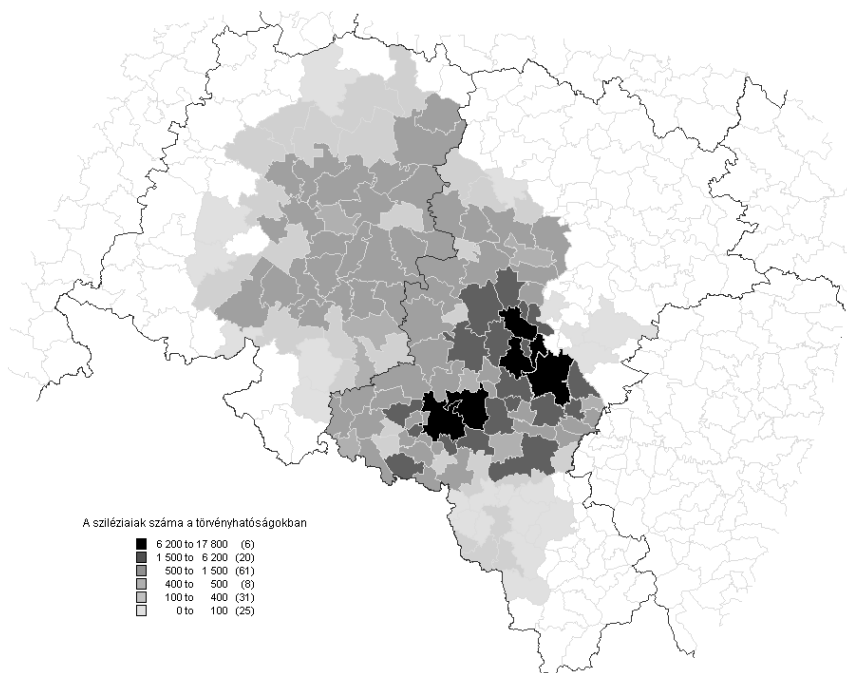
A RAŠ jelenlegi követelése a korábbi autonóm státusz visszaállítására irányulnak, s ennek megfelelően annak tartalmát is az 1920–45 (illetve valódi fennállása alapján 1920–39) közötti időszak decentralizált hatalomgyakorlása alapján képzelik el a mozgalom tagjai, azaz azt kívánják, hogy a helyi ügyekben maguk dönthessenek, s hogy ápolhassák nyelvüket, kultúrájukat, mely utóbbiakra most – mivel nem tartoznak sem a kisebbségek, sem a regionális csoportok közé, s így állami támogatásokhoz sem juthatnak – nincsen lehetőségük. Korántsem ilyen egyértelmű azonban az, hogy a szervezet mely területen valósítaná meg az autonómiát, hiszen a korábbi, különleges státuszt élvező vajdaság ma már más formában, más nemzetiségi összetétellel létezik. Továbbá a RAŠ-on belül is eltérő vélemények vannak a területi kiterjedésre vonatkozóan; egyes elképzelések szerint Felső-Sziléziát történelmi egységként kell kezelni ebben a kérdésben, mások csak a sziléziai vajdaságot tekintenek az autonómia alanyának. Olyan tervek is napvilágot láttak, melyek azokra a területekre is kiterjesztenék a még ki sem vívott autonómiát, ahová időközben sok, önmagát szilézianak megnevező költözött – ilyen terület például Czeszochowa és térsége.

A különböző elképzelések mentén zajló viták azonban nem számítanak hátráltató tényezőnek az autonómia kivívásának folyamatában, hiszen a lengyel állam a legkevésbé sem mutatkozik hajlandónak arra, hogy a kérdést napirendre tűzze. Ennek ellenére érdemes felvázolnunk, hogy milyen lehetséges társadalmi, politikai és közigazgatási következményekkel járna a sziléziai különleges státusz biztosítása.

Az autonómia kérdésének felvetését is elutasítók körében a mozgalom tevékenységével kapcsolatos ellenérvek között az első az, hogy a két világháború közötti, s a jelenlegi Felső-Szilézia lényegében semmiben nem hasonlít egymásra. A különbség a régió gazdasági jelentőségének visszaesése mellett megragadható a népesség összetételében is, hiszen a II. világháborút követő határeltolások következtében a Szovjetunióhoz csatolt keleti országrészből a nyugati határszélre, a Németországtól elvett területekre telepítették át az embereket, ahonnan ezt megelőzően kétféle német nemzetiségű lakost űztek el.

## 2. ÁBRA

*A sziléziai népesség létszáma Felső-Szilézia törvényhatóságaiban, 2002 (fő)*



*Forrás:* Główny Urząd Statystyczny, 2002 alapján saját szerkesztés.

Megjegyzés: Az alaptérkép a közigazgatási alapszint 2008-as beosztását követi, így a 2002 óta létrehozott, illetve megszüntetett törvényhatóságok nemzetiségi megoszlását az ábra nem tartalmazza.

Az autonómia időszakának viszonylag egységes nemzetiségi szerkezete jelentős változásokon ment keresztül, melyre a természetes folyamatokon túl hatást gyakoroltak a lengyel állam polonizációs kísérletei és az államszocialista nemzetiségi politika (hiánya) is. A népszámlálási adatok alapján a felső-sziléziai népességen belül az önmagukat sziléziaiaknak vallók aránya a három százalékot sem éri el, s a német nemzetiségűekkel együtt is csak mérsékelten haladja meg az öt százalékot. Az opolei vajdaságban ezek az arányok rendre 2,2 és 12,3 százalék, a népesebb sziléziai régióban pedig 3,1 és 3,8 százalék. A sziléziai lakosságnak a társadalmi összetételében elfoglalt pozícióját az is mutatja, hogy a törvényhatósági szinten<sup>16</sup> mért legmagasabb arányuk sem éri el a 22 százalékot<sup>17</sup>.

A sziléziaiak aránya, valamint létszáma alapvetően megkérdőjelezi egy esetleges autonómia társadalmi támogatottságát és elfogadottságát, bármilyen kiterjedésű területi egységet is veszünk alapul; akár egész Felső-Sziléziát, akár csak a sziléziai vajdaságot érintené a különleges státusz, mindenképpen olyan területen jönne létre, ahol

a lengyel nemzetiségűek többségben, a sziléziaiak pedig kisebbségben vannak. Emellett a RAŚ érvelése és megnyilvánulásai már jelenleg is ellenérzést keltenek a többségi társadalomban, mert a mozgalom lengyelelленessége, illetve Lengyelország-ellenessége néhány kijelentés, nyilatkozat kapcsán igen konkrétan felszínre tör. Az autonómia biztosítása országos és helyi szinten egyaránt a társadalmi feszültségek további éleződéséhez vezetne, s alapot szolgáltatna a lengyel nacionalizmus, valamint a németellenesség<sup>18</sup> megerősödésének, amelynek akár nemzetközi következményei is lehetnek.

A sziléziai autonómia biztosítása más, elismert kisebbségeket és regionális csoportokat, esetleg jelenleg még öntudatra nem ébredt közösségeket is mozgósíthatna, hasonló követelések megfogalmazására ösztönözhetne<sup>19</sup>, amelynek társadalmi és politikai következményei beláthatatlanok. Az autonómia további problémát vet fel az állam jelenlegi közigazgatási szerkezetének stabilitását illetően is. A különleges státusz területi kiterjedésétől függően, de a tervezetek megvalósulásának majd' mindegyike – egyedül a jelenlegi sziléziai vajdaság autonómiájának koncepciója számít kivételnek – a fennálló vajdasági rendszer megváltoztatásának szükségességét idézné elő. A lehetséges átalakítás a kormány által 1998-ban javasolt forgatókönyv, vagy az 1975-ös kisvajdaságokat kialakító közigazgatási reformhoz hasonló elgondolás alapján mehetne végbe. A közigazgatási struktúra egyik elemének megváltoztatása azonban – különösen a jelenlegi vajdaságoknál kisebb autonóm Szilézia létrehozásának esetén – aligha lehetséges a többi érintetlenül hagyása mellett, így Lengyelországnak egy újabb, a közigazgatás egészét érintő, roppant költségeket felemésztő feladattal kellene szembenéznie.

### *Zárszó*

A sziléziai autonómtörekvések egyre markánsabb, egyre erőteljesebb kifejeződése a követelések mögött álló mozgalom, a RAŚ támogatottságának növekedésére, szervezeti fejlődésére utal. Az erőfeszítések ellenére azonban kétséges, hogy valaha is elérik céljukat, hiszen a különleges státusz precedensértékű odaítélése megingatná az önmagát nemzetállamként definiáló Lengyelország alapjait is. Az autonóm Szilézia a már fentebb felsorolt kedvezőtlen társadalmi, politikai és közigazgatási következmények miatt olyan instabil képződménnyé válna, amely nem kívánt hatást gyakorolna az ország többi térségére is. A szervezetnek az autonómia helyett indokoltabb lenne olyan célért küzdenie, amellyel az államot a kisebbségpolitika átgondolására kényszerítené<sup>20</sup>, így a kasubok mellett a sziléziaiak is elnyerhetnék méltó helyüket a regionális nyelvi közösségek között, s a kisebbségi törvény jelenlegi rendelkezései alapján jelentős állami forrásokat fordíthatnának nyelvük és kultúrájuk ápolására.

*Jegyzetek*

- <sup>1</sup> Malloy, Tove H. (2005): National Minority 'Regions' in the Enlarged European Union: Mobilizing for Third Level Politics? ECMI Working Paper Vol. 24. European Centre for Minority Studies, Flensburg.
- <sup>2</sup> Malloy, Tove H. (2005)
- <sup>3</sup> Wysocka, Elżbieta (1998): Nowa regionalizacja Polski – próba oceny. In Samorząd Terytorialny 1998/12. szám. 3–17. old.
- <sup>4</sup> Kamusella, Tomasz (1999): The Dynamics of the Policies of Ethnic Cleansing in Silesia in the Nineteenth and Twentieth Centuries. Open Society Institute, Budapest.
- <sup>5</sup> Grzegorz, Janusz (1994): Nemzetiségi kisebbségek a mai Lengyelországban. In Regio – Kisebbség, politika, társadalom. 5. évf. 1. száma. <http://www.epa.hu/00000/00036/00017/pdf/04.pdf> Letöltés ideje: 2009.01.10.
- <sup>6</sup> Kaźmierczak, Łukasz (2003): Trzy procent odmiennosci. In Przewodnik Katolicki 2003/28. szám. [http://www.opoka.org.pl/biblioteka/P/PS/trzy\\_procento.html?no\\_header=1&no=1](http://www.opoka.org.pl/biblioteka/P/PS/trzy_procento.html?no_header=1&no=1) Letöltés ideje: 2009.01.10.
- <sup>7</sup> Główny Urząd Statystyczny (2002): Wyniki Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 200 w zakresie deklarowanej narodowości oraz języka używanego w domu. Warszawa. [http://www.stat.gov.pl/gus/45\\_4520\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/45_4520_PLK_HTML.htm) Letöltés ideje: 2009.03.20.
- <sup>8</sup> Malloy, Tove H. (2005)
- <sup>9</sup> Kamusella, Tomasz (1999)
- <sup>10</sup> Baranyai Nóra (2008): Szilészia autonómiaja – Autonómiatörekvések napjainkban. In Kultúra és Közösség, 2008/3 szám. 22–29. oldal
- <sup>11</sup> Kamusella, Tomasz (1999)
- <sup>12</sup> Kamusella, Tomasz (1999)
- <sup>13</sup> Halász Iván (2007): Nemzeti és etnikai kisebbségek és a kisebbségi jogi szabályozások Közép-Európában. Kisebbségkutatás 2007/3. szám [http://www.hhrf.org/kisebbssegkutatasi/kk\\_2007\\_03/cikk\\_nyomtatasi.php?id=1455](http://www.hhrf.org/kisebbssegkutatasi/kk_2007_03/cikk_nyomtatasi.php?id=1455) Letöltés ideje: 2008.10.16.
- <sup>14</sup> Malloy, Tove H. (2005)
- <sup>15</sup> Ślązacy chcą przywrócenia autonomii. <http://www.rp.pl/artikul/130554.html> Letöltés ideje: 2008.10.16.
- <sup>16</sup> A törvényhatóság (gmina) Lengyelországban az alapszintű közigazgatási egység, mely több települést foglal magában, kivéve a nagyobb városokat, melyek önmagukban alkotnak egy törvényhatóságot. Ez utóbbiak a városi törvényhatóságok (gmina miejska), a másik típus pedig – attól függően, hogy területén van-e város – vidéki (gmina wiejska) vagy városi-vidéki törvényhatóság (gmina miejsko-wiejska).
- <sup>17</sup> A szilésziai vajdaság területén fekvő Kobibor törvényhatóság vonatkozó adata.
- <sup>18</sup> A lengyel társadalom nagy része német nemzetiségűeknek tartja a szilésziaiakat.
- <sup>19</sup> Egyes források a 2008-as RAŚ-petíciót is a koszovói függetlenség kinyilvánításának következményeként értékelik.
- <sup>20</sup> A lengyel kisebbségi törvényi szabályozás három kategóriát ismer, a nemzeti kisebbségeket, az etnikai kisebbségeket és a regionális nyelvi csoportokat, melyek eltérő jogokkal rendelkeznek.

# BELSŐ UDVAROK MINT KÖZÖSSÉGI TEREK\*

JÓNA LÁSZLÓ

## *Bevezetés*

Az elmúlt évek során egyre több kutatás bizonyította, hogy a világ népességének jelentős része költözik a városokba, és a jövőben is egyre többen fognak ott élni. Enyedi György (2011) mindezt azzal magyarázta, hogy a nagyvárosi régiókban magas szintű gazdasági tevékenység folyik. A városok nem csupán információs és szolgáltató csomópontok, hanem sokszínű kulturális és oktatási központok is. Az egyre növekvő lakosság a közterületekre is jelentős hatással lesz. A közterületeken belül a közösségi terek a „találkozások helyei”, ahol a városlakók nemtől, vallástól, kortól, nemzetiségtől stb. függetlenül párbeszédet folytathatnak, aktívan vagy passzívan kapcsolódhatnak. Korunk nyugati társadalmaira az előregedés jellemző, így az esélyegyenlőség szempontjából sem elhanyagolható, hogy az idősek és mozgáskorlátozottak is könnyedén használhassák a közterületeket (Thompson 2002).

A népességnövekedésnek köszönhetően fokozódik igény a gyalogos területek növelésére is, különösen a történelmi belvárosokban. A közterületek bővítése ugyanakkor kötött jellegűből adódóan komoly kihívást jelent a szakemberek számára. Erre nyújthat megoldást az alternatív útvonalak kialakítása, azon belül is a belső udvarok megnyitása a gyalogosok számára. A belső udvarokban ugyanis nem csupán pihenésre, és társalgásra van lehetőség, hanem akár vásárlásra és szórakozásra is, mivel az udvarok földszinti része üzletek, irodák, kávézók, éttermek alakíthatók ki. Kérdés azonban, hogy ezek az udvarok mennyire lehetnek népeszűek. Használják-e őket olyan mértékben, hogy érdemes legyen megnyitni a gyalogosok számára, és üzleteket, vendéglátóhelyeket létrehozni bennük? Ezeknek a kérdéseknek a megválaszolására a tanulmányban két győri belső udvar kutatásának eredményeit mutatom be. De ahhoz, hogy jobban megértsük, mik is a belső udvarok és hogyan jöttek létre, ismernünk kell a történetüket. A következő fejezetekben ezért ismertetem a közterületek kialakulását, egykori és mai szerepét, melyet a belső udvarok történetének áttekintése követ.

## *A közterületek és közterek szerepe egykor és ma*

A közterületek első nyomait az egykori Catal-Hüyük városában fedezték fel, melynek romjai a mai Törökországban találhatók. Az i.e. 7. évezredben létrejött város organikus szerkezetű halmaztelepülés volt, ahol a házak a terep változásait követve

---

\* Eredeti megjelenés: *Tér és Társadalom*, 2018/3. 113–127. o.

szorosan egymás mellé épültek. Catal-Hüyük nem rendelkezett utcákkal, de néhol felfedezhető volt egy-egy udvarszerű teresedés, amely a közterületek első formája volt – bár a városon belül nem kapcsolódtak hálózatba, így nem alkottak utcákat vagy tereket. A házak négyszög alaprajzúak és lapos tetősek voltak, a bejáratuk a tetőn volt. A háztetők ezért közterületszerepet töltöttek be, hiszen azon keresztül közlekedtek az emberek (Szentkirályi 2004).

Az első igazi közterületet az Eufrátesz két oldalán elterülő új-babiloni birodalom fővárosában, Babilonban hozták létre. A négyszög alaprajzú város északi oldalán három kapuval rendelkezett, mely közül a középsőtől (Istár-kapu) indult a város főútja, amely a szent területekhez vezetett, és ezen tartották a körmeneteket és az ünnepségeket (Pogány 1954; Szentkirályi 2004).

A közterületek fejlődésében fordulatot jelentettek az ókor első nagyvárosai. Az egyiptomi Kahun városának utcái igaz még szűk sikátorok voltak, de már derékszögű hálózatot alkottak. Az ókori Görögországban megjelentek a tervezett városok és a szabályos utcahálózat, a perzsa háborúkat követően ugyanis a görög városok újjáépítésénél szigorúan szabályos elrendezést használtak, derékszögű terekkel, egymást derékszögben metsző utcákkal, valamint azonos méretű lakótömbökkel és középületekkel. Az oszlopokkal szegélyezett udvarok, az agórák kezdetben szabálytalan alakú terek voltak, melyekbe fontos utcák torkollottak. Szabályos alakjukat csak később, a hellenisztikus korban nyerték el, a hippodamoszi városrendezésnek köszönhetően. Az agórák nem lehet igazi városi terek, mivel építészetileg a paloták szerves részét képezték. Mégis az agórák szolgálták a társadalmi élet helyszínéül: a közgyűléseken kívül a népgyűléseket, valamint a különböző ünnepségeket is itt tartották.

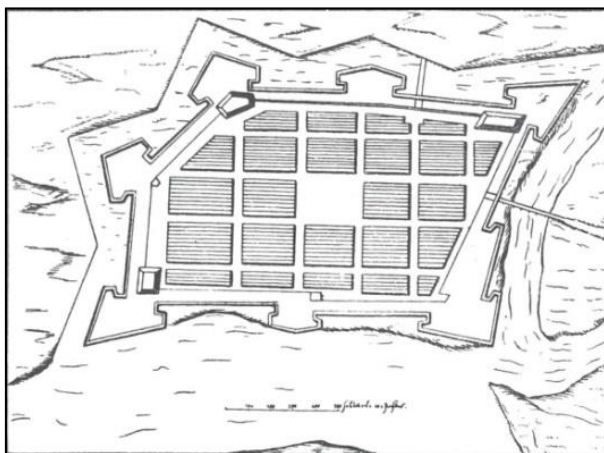
A Római Birodalomban a görögökhöz hasonlóan a tervezett és szabályos városszerkezetet alkalmazták. Róma és a birodalom központja a Forum Romanum volt, mely az i. e. 2. századig meglehetősen rendezetlen piac- és gyűléstérként működött, „igazi” rendeltetését pedig csak a köztársaság idején nyerte el.

A középkor hajnalán a városépítészet visszatért a szabálytalan városszerkezethez, ahol a terek és utcák organikus hálózatként csatlakoztak egymásba: az utcák hol kiszélesedtek (bizonyos helyeken terekké), hol pedig összeszűkültek. A középkor későbbi szakaszában ismét megjelentek a szabályos szerkezetű városok, például a szabálytalan alaprajzú városok vagy városrészek átépítésével. Ugyanakkor a szabályos városok alaprajzának befogadó formája általában szabálytalan maradt. Erre jó példa Győr városa, melynek kora középkori alaprajzát (1. ábra) szabályos négyszögháló rendszerben fejlesztették tovább (Pogány 1954; Winkler 2005).

A reneszánsz városok utcái négyzethálós vagy sugáras rendszert alkottak, a terek pedig legtöbbször négyzet alakúak voltak, de minden esetben szabályos formával rendelkeztek. Hazánkban nem található reneszánsz terek, ugyanis a török hódoltság ideje éppen ennek a stílusnak a kibontakozási idejére esett. A Nyugat-Dunántúlon egyedül a Sopronkeresztúron (Deutschkreutz) található várkastély kétszintes, árkádos, pázsittal borított udvartere épült ebben a stílusban (Pogány 1954; Winkler 2005).

## 1. ÁBRA

*A győri vár tervezett alaprajza, közepén a Széchenyi térrel (1599)*



*Forrás: Borbíró, Valló 1956.*

A barokk korban a szabályos úthálózat mellett már megjelentek az ovális formájú terek. A korszakra jellemzők voltak a hatalmas parkokkal övezett kastélyok, paloták, fejedelmi rezidenciák, ahol az építészet, a festészet, a szobrászat, a berendezések, a park, a növényzet, sőt maga az életvitel összművészeti alkotássá állt össze.

A 19. században, a historizmus idején a városi tereket egy-egy szabályos épület-tömb kihagyásával hozták létre; a gyorsan fejlődő városokban egész városnegyedeket alakítottak ki derékszögű utcarendszerben (Szentkirályi 2004; Winkler 2005).

A 20. században folytatódott a szabályos utcák, és terek kialakítása. Napjainkban pedig a közterületek rehabilitációján van a hangsúly, melyek alapja szinte kivétel nélkül a forgalomcsillapítás: az átmenő forgalom elterelésével a célforgalom és a gyalogosforgalom viszonyát rendezik a gyalogosok javára. A rehabilitáció során gyakran megszüntetik az átmenő gépjárműforgalmat és a parkolást; a gyalogosok számára visszaadott tér így újra a belváros köztérhálózatának szerves részévé tud válni (Meggyesi 2009).

A városi köztereken gyűlnek össze az emberek, ahol ünnepeket, vásárokat, fesztiválokat vagy akár sporteseményeket tartanak. Általában a történelmi emlékműveket is itt helyezik el. A terek használatát mindig jelentősen meghatározta az, hogy hol helyezkedtek el és mi volt az elsődleges funkciójuk (pl. állatvásártér, piac tér, kikötői tér, városi főter). A történelem során azonban megváltozott ezeknek a tereknek a szerepe, és ma már döntő többségében hasonló funkciót töltenek be.

A városi terek és az utcák között számos hasonlóság és átmeneti forma létezik. Mindez érthető, hiszen maguk az utcák is terek. Az utca elsősorban a mozgást jelenti, a mindennapi forgalom számára biztosít haladást (dinamikus téralakzatnak lehet

nevezni), a tér a megérkezés érzetét kelti (ezért statikus jellegű téralakzat). A magyarban ezért is kerül a tér szó elé a köz- vagy a városi jelző, hogy megkülönböztesse annak általános forgalmától (Meggyesi 2009).

### *A belső udvarok története*

A belső udvarok történeti fejlődésének vizsgálatához először meg kell ismerni maguknak az udvarok kialakulását. A kerített tér és az udvartér közötti legnagyobb különbség, hogy az előbbi önmagában is életképes, az udvarok viszont csak a városi szövetben értelmezhetők. Az udvartér lehatárolással vagy elkerítéssel jött létre (Meggyesi 2009).

Az udvar a keresztény hagyományban az égi Jeruzsálemet szimbolizálja (négyzetes formájával, négy oldali lehatárolásával, a közepén elhelyezett fával, és/vagy kúttal). Az ókeresztény templomok keresztelő előudvaraiban és a kolostorudvarokban különösen jól megfigyelhető ez az elrendezés. Hasonló szerepet töltenek be az iszlámban a mecsetek udvarai: a sűrűn beépített iszlám városokban a nyugalom és az elmélyülés szigeteiként jelennek meg, közepükön az élet vizét jelképező kúttal (amely a rituális tisztálkodásra is szolgál) (Meggyesi 2009).

Az ókori városokban a palotaterek és a templomudvarok a városszerkezet szerves részét alkották, hasonlóan a lakóházak udvaraihoz (pl. Babilonban). Rómában mesterségesen, utólag vágták bele a császárfórumokat a város szerkezetébe, figyelmen kívül hagyva annak kontextusát. A barokk korban hasonlóan tették ezt az úgynevezett királyterek esetében is: a reprezentatív kialakítású „udvarokon” tartották a katonai felvonulásokat, közepükön pedig az uralkodó lovas szobra állt. Ezek a királyterek napjainkban köztertként vagy köztérként működnek (Meggyesi 2009).

A középkori várak és középületek belső udvarai a zárt udvarterek archetípusai közé tartoztak, ahogyan az átriumházak magánudvarai is. Ezek az udvarok a városi szövet ismétlődő elemeit alkották (Meggyesi 2009). (A magyar udvarház szó szintén arra utal, hogy a félig zárt belső udvarok hagyományos lakókörnyezet-kultúránk szerves része voltak.)

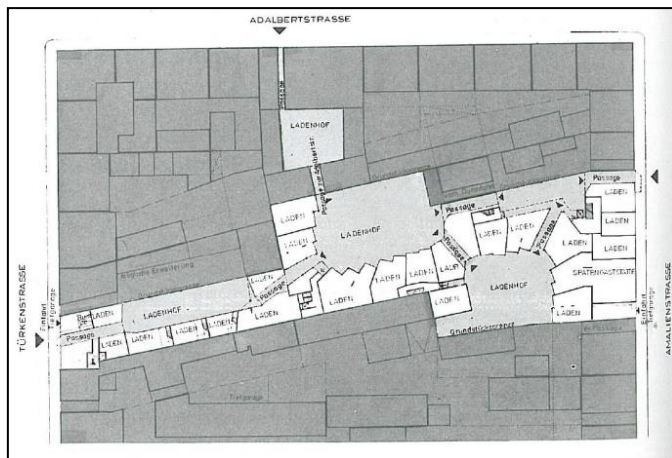
A belső udvarral rendelkező épületek a 19. században jelentek meg Európában. Ebben az időben jöttek létre a mai értelemben vett nagyvárosok, melyek közül az egyik legismertebb Párizs példája, ahol a robbanásszerű városnövekedésre Haussmann rendezési terve nyújtott megoldást. Haussmann a sűrű és elavult városszövetet sugár- és körutakkal lazította fel, így téve átláthatóvá azt. Ennek a rendezésnek a korszerűségét jól mutatja, hogy a mai napig megfelelően szolgálja Párizs közlekedését. A haussmanni rendezés nemcsak a közlekedésnek kedvezett, hanem az újfajta bérházépítés tömeges megvalósulásának is (Vukov 2011). A Párizsban épült bérházaknál a telkeket igyekeztek minél jobban kihasználni, így az épületeket egy belső udvar körül építették fel. A 19. század másik híres városrendezése a bécsi Ring volt, ahol szintén belső udvaros épületek jöttek létre.

A bécsi és párizsi mintát követte Budapest, mely a kiegyezés után kezdett nagyvárossá válni. A hirtelen megnövekedett népességszám és a hasonló településrendezési gyökerek vezettek Budapesten is a belső udvaros telekbeépítéshez (Vukov 2011), rendhagyó kialakításban. A belső udvarokat olyan épülettömb vette körül, melynek egyedül az utcafrontra néző oldala kapott két irányból megvilágítást, az oldalsó és a hátsó lakások csakis az udvarra nyíló ablakokkal és ajtókkal rendelkeztek. A gangos házak e belső udvaros kialakítása annak volt köszönhető, hogy korábbi falusi házak hosszú, keskeny parcelláin épültek fel, amelyeket a későbbi telekosztás során csak keresztirányba lehetett tovább osztani, így U-alakú épületek jöttek létre (Ekler 1994; Meggyesi 2009).

A belső udvaros bérházak legnagyobb problémája a sűrű beépítés, amelyet legtöbbször különösebb városrendezési beavatkozások (pl. az utcanyitás) nélkül próbáltak lazítani. Mivel ezeknek a bérházaknak a jelentős része a belvárosban épült fel, további fontos szempont volt, hogy a földszinti lakások helyét üzletek, irodák, éttermek stb. vegyék át, ezzel erősítve a városközponti funkciót. A megoldást az „átjáróházasítás” jelentette. A bérházak földszintjén egyenes vonalú kialakításban átjárókat nyitottak, amelyek a környező utcákkal kapcsolatot biztosítottak és magánterületen összekapcsolták egymással a szomszédos bérházak belső udvarait. A telkek utcafrontjának beépítése továbbra is kötelező volt, ugyanakkor az udvarokban a szomszéd épületekkel összhangban keresztasznyakat lehetett nyitni. Az addigi U-alakú épületet felváltotta az L-alakú épülepár, melyben a lakások mellett a földszinten üzletek, irodák, vendéglátó egységek stb. kaptak helyet (2. ábra). Az átjáróházas udvarok közhasználatú terekként kezdtek funkcionálni, megszüntetve a magánterület és a közterület merev elhatárolódását (Ekler 1994).

A régi vásárvárosokban, mint például Lipcsében, az átjáróházak biztosították az összeköttetést a raktárak és az átjáró két oldalán található üzletek között. Ezeknek az udvaroknak a használata időben korlátozott volt, ugyanis esténként (sőt többnyire azokban a hetekben is, amikor nem volt vásár) bezárták őket. Elsősorban megmaradtak magánterületnek, melyek szerepe az volt, hogy szükség esetén növelni tudják az árusításra alkalmas területet. Sok városban viszont azért létesítettek átjáróházakat, hogy a telkek végébe utólag épített házakat meg lehessen közelíteni, ahol gyakran kézművesek műhelyi működtek. De keletkeztek átjáróházak azonos fontosságú utcák között is, mint például Salzburgban. Ezek feltehetően úgy jöttek létre, hogy a házbeli lakások egy lépcsőházból nyíltak, az udvarban található üzletek terjeszkedésével összefüggő sorra álltak össze a telek belsejében (Peters 1978).

## 2. ÁBRA

*Átjáróházas belső udvar Münchenben*

*Forrás: Peters 1978.*

A belső udvaros épületek élhetőbbé tételének és jobb kihasználásának igényét a 20. század végi nagyvárosi élet hozta el. Napjainkban használati szempontból két udvar-típus különíthető el: a gyalogosok elől elzárt udvarok (melyeket kizárólag az ott élők használhatnak), valamint a nyitott udvarok (melyek földszinti részén üzletek, vendéglátóhelyek, utcabútorok stb. találhatóak, amelyeket bárki igénybe vehet – általában az üzletek, vendéglátóhelyek nyitvatartási idejében). A belső udvaros épületek arculatának kialakításán elsősorban (bár a függőfolyosós rendszer miatt nem egyértelműen) a reneszánsz stílus köszön vissza: több udvarban is megtalálhatók a reneszánszra jellemző loggiák, melyek a leglátványosabb elemei az udvaroknak (Vukov 2011).

A belső udvarok többségében ma üzletek, boltok, kisebb irodák, vendéglők, kávézók stb. működnek. A legtöbb belső udvar kialakítása során számoltak a későbbi kereskedelmi és vendéglátói funkciókkal. Zöldfelület vagy vízfelület a kisebbekben elvétve található; a többnyire a lakók által kialakított zöldfelületek gyakran esetlegesek, a fák, bokrok vagy virágágyások ritkaságnak számítanak. A nagyobb udvarokban viszont vannak játszóterek, esetleg kisebb parkok, padokkal vagy székekkel, teraszokkal rendelkező kávézók és éttermek is. Mélygarázs kialakítása a belső udvarok alatt nem jellemző, ami alól talán München az egyedüli kivétel, ahol a két párhuzamos utca között található udvarra nyílik a város egyik legforgalmasabb mélygarázsa (Peters 1978; Vukov 2011).

A belső udvarok használatának új formája a közösségi udvarkert. A belső udvarokban az ott élőkkel közösen hoznak létre kertet, melyet a lakók közösen gondoznak. A kertek kialakítása egyszerű, azok könnyen karbantarthatók, és mivel a lakosokat a tervezés lelegejétől bevonják, rendkívül nagy a közösségépítő erejük (Madden 2008).

### *A belső udvarok mint közhasználatú terek Győrben*

Győr város morfológiáját tekintve a „nyugati típusú városok” közé tartozik. Az emeletes házak aránya elsősorban a zárt beépítésű történelmi belvárosban magas. Az 1–2 emeletes épületek pedig többnyire barokk stílusúak és műemléki védettségűek (Csapó 2005).

Győrben ezeknek a műemléki épületeknek a jelentős részében található olyan udvarok, melyek vagy már átjáróházas belső udvarként funkcionálnak, vagy lehetőség van az ilyen jellegű átalakításukra. A gyalogosok számára megnyitott udvarok magánterületek, melyek közül szinte mindegyik rendelkezik a földszinten üzlettel, némelyik valamilyen vendéglátóhellyel is, az emeleten pedig lakások találhatóak. A többségük két forgalmas utca között helyezkedik el, lehetőséget biztosítva a gyalogosoknak az áthaladásra és az útjuk lerövidítésére. Néhány udvar jelenleg egy irányból közelíthető meg, de kisebb átalakítással megnyitható egy másik utcára, így átjáróházat létrehozva.

A történelmi belváros jelentős része sétálóutca, és elsősorban gyalog és kerékpárral közelíthető meg a belső udvarral rendelkező épületek. Mivel a városba az elmúlt években a gazdasági fellendülés miatt sokan költöztek be, az európai nagyvárosokhoz hasonló demográfiai és szociológiai problémák jeleltnézhetnek a jövőben. A város közterületeinek fejlesztésében az alternatív útvonalak – köztük a belső udvarok – komoly szerephez juthatnak, hiszen a városközpontok gyalogos felületeinek növelése és fejlesztése tud a leginkább hozzájárulni a városi életminőség javulásához. Győr mint középváros jó példaként szolgálhat a többi hasonló méretű hazai város számára a belső udvaraik fejlesztéséhez.

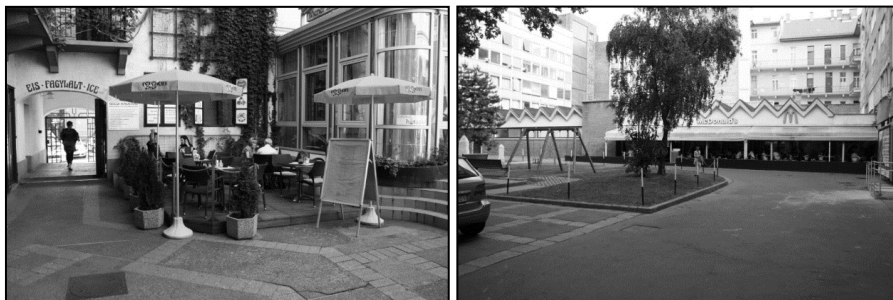
Győr belvárosában jelenleg öt, a gyalogos forgalom számára megnyitott belső udvar található: a Bécsi, Hungária, a Kazinczy, a Vas- és az Új belső udvar udvar. Ezek közül jelen tanulmányban a Bécsi és a Hungária udvart mutatom be részletesen, sajátos kialakításuk miatt (3. és 4. ábra).

### 3. ÁBRA

*A Bécsi és a Hungária udvar Győr belvárosában*



## 4. ÁBRA

*A Bécsi (balra) és a Hungária udvar (jobbra)*

A Hungária udvart 1967 és 1969 között hozták létre, a Bécsi udvart az 1980-as évek végén. A Hungária udvar nagyjából négyszer nagyobb (1716,26 m<sup>2</sup>) a Bécsi udvarnál (379,01 m<sup>2</sup>). A Bécsi udvarban öt üzlet, egy vendéglő, egy kávézó és egy fagyaltozó működik. A Hungária udvarban egy gyorsétterem, egy kisebb park játszótérrel, valamint egy néhány beállóval rendelkező parkoló kapott helyet. A Bécsi udvarban székek, a Hungária udvarban pedig padok biztosítanak pihenési lehetőséget. A Hungária udvaron több, a Bécsi udvarban kevesebb növényzet található. Lényeges különbség továbbá, hogy a Hungária udvarral ellentétben a Bécsi udvart bezárják éjszakára.

*A belső udvarok forgalomszámlálásának módszertana*

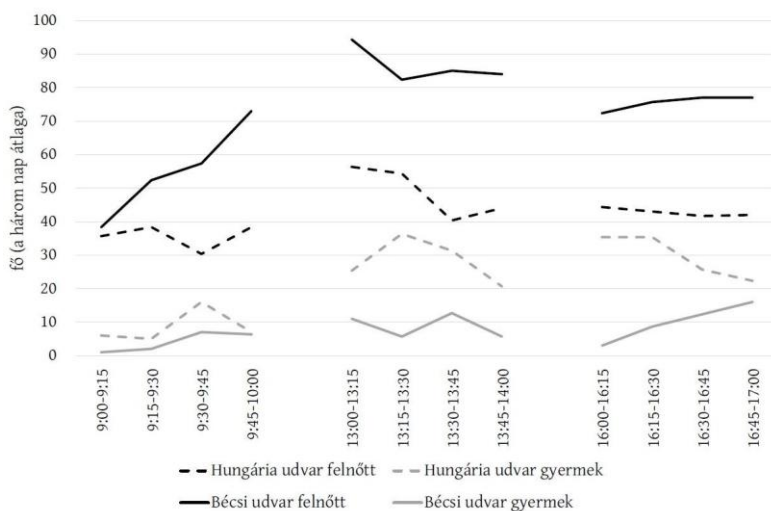
A belső udvarok népszerűségének és használatának mérésére forgalomszámlálást végeztem, a budapesti Városligetben alkalmazott módszertannal (Kanczlerne 2014; M. Szilágyi et al. 2014). A forgalomszámlálás nyáron, egy adott héten három különböző napon (hétfő, szerda, és péntek: a Bécsi udvarban 2011. augusztus 17-én, 22-én és 26-án; a Hungária udvarban 2012. június 6-án, 8-án és 18-án), három különböző időpontban (9:00–10:00, 13:00–14:00, 16:00–17:00) történt. Az időpontok kiválasztásakor fontos szempont volt, hogy a délelőtti időszak ne a reggeli csúcsforgalom alatt legyen, mivel a csúcsforgalmi szerepet a késő délutáni időpont munkaidő utáni gyalogos forgalmával vizsgáltam. Az egyórás intervallumokon belül 15 perces bontást használtam. A forgalomszámlálás során mindegyik udvarban megszámláltam a gyalogosokat (külön a felnőtteket és a gyermekeket), valamint a padon vagy széken ülők számát (külön a felnőtteket és a gyermekeket). Az udvarok egyedi funkcióit is vizsgáltam, így a Bécsi udvarban a kávézó teraszának forgalmát és a fagyaltozó forgalmát; a Hungária udvarban a gyorsétterem teraszának forgalmát és a játszóeszközt használók számát. az elemzést a három nap forgalmának átlaga alapján végeztem.

### A belső udvarok gyalogos forgalma

A három nap átlagos forgalmát tekintve a Bécsi udvaron összesen a három óra alatt 72 felnőtt és 8 gyerek sétált keresztül, míg a Hungária udvaron 42 felnőtt és 22 gyerek (5. ábra). A gyalogos forgalom három napi átlaga különbözött a két udvarban és a két vizsgált csoportban: a felnőttek a felnőttek jóval nagyobb számban fordultak meg mindkét udvarban, mint a gyermekek. A vizsgált időszakokban legtöbb felnőtt 13:00 és 13:15 között haladt át (a Bécsi udvar esetében átlagosan 94 fő, a Hungária udvarban 56 fő), a gyermekek közül a Bécsi udvarban 16:45 és 17:00 óra között voltak a legtöbbben, a Hungáriában 13:15 és 13:30 között.

#### 5. ÁBRA

A Bécsi és a Hungária udvar gyalogos forgalma



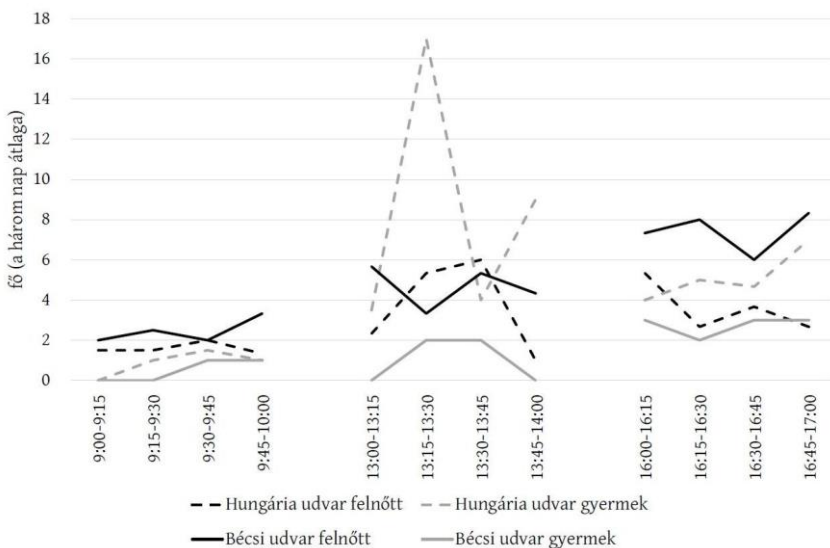
A Bécsi udvar nyugati udvarrészében 11 szék biztosítja a pihenési lehetőséget, a Hungária udvarban 9 pad. A három nap átlagában negyedóra alatt maximum 8 felnőtt és 3 gyermek ült le a székekre 16:00 óra után, a Hungária udvar padjaira pedig egy időtartam (13:15–13:30) kivételével 6 felnőtt és 10 gyerek. A 13:15 és 13:30 közötti kiugró szám (17 gyerek) annak volt köszönhető, hogy a forgalomszámlálás 2012. június 18-i napján egy kisebb iskolás csoport érkezett a Hungária udvarba. A gyalogosok számához hasonlóan a Bécsi udvar székeire ülő felnőttek száma a vizsgált napok későbbi időszakaiban volt magasabb, a gyermekek viszont sokkal rendszertelemből és alacsonyabb számban ültek le a székekre. A Hungária udvarban 13:45-kor volt a legmagasabb a padon ülők száma, majd kisebb növekedés volt tapasztalható a késő délutáni időszakban. Lényeges különbség, hogy a Hungária udvarban több gyerek ült le, mint felnőtt (6. ábra). A székek (11 darab) és a padok (9 darab) számát

összehasonlítva a leülők számával, elmondható, hogy a Bécsi és a Hungária udvarban kihelyezett utcabútorok kihasználtak.

A Bécsi udvar nyugati udvarrészében található egy kávézó, a Hungária udvarban pedig egy gyorsétterem; mindkét vendéglátóhely rendelkezik terasszal. A helyszíni megfigyelés alapján ezek a vendéglátóhelyek jelentős hatással voltak az udvarok gyalogosforgalmára. Mivel a Hungária udvar gyorséttermének terasza lényegesen nagyobb a Bécsi udvar kávézójának teraszánál, így a forgalomszámlálás során nem lehetett pontosan megfigyelni, hogy mikor ült le ott felnőtt vagy gyerek. A Bécsi udvar kávézójának teraszára leülő felnőttek száma a kora és a késő délutáni időszakban volt a legmagasabb, a gyerekek száma jóval elmaradt a felnőttekétől (7. ábra). A Hungária udvarban található gyorsétterem terasza változatosabb kihasználtságot mutatott: a legtöbb ebédidőben fordultak meg a gyorsétteremben, melyet jól mutatott a 13:45 és 14:00 óra közötti csúcs. A helyszíni megfigyelés alapján megállapítható volt, hogy még a legnagyobb fogalom mellett is mindkét terasz megfelelően ki tudta szolgálni a vendégeket.

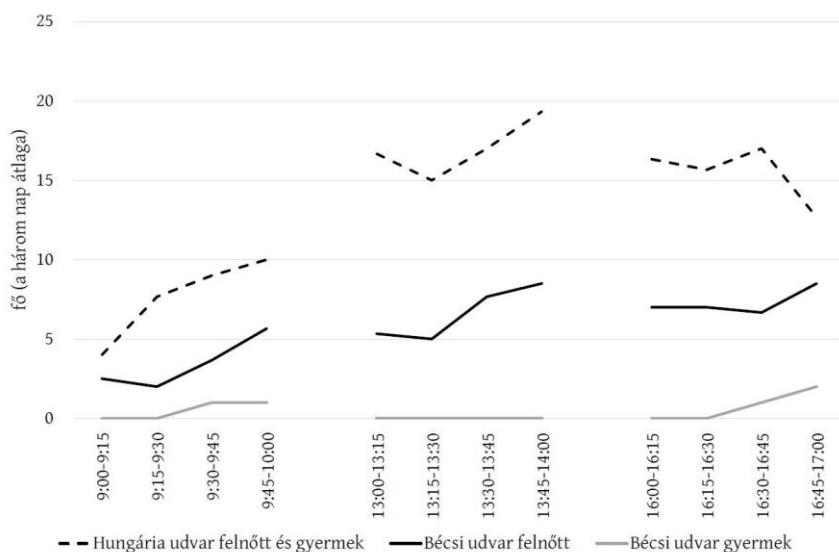
## 6. ÁBRA

*Az utcabútorok kihasználtsága a Bécsi és a Hungária udvarban*



## 7. ÁBRA

*A teraszon ülők száma a Bécsi és a Hungária udvarban*

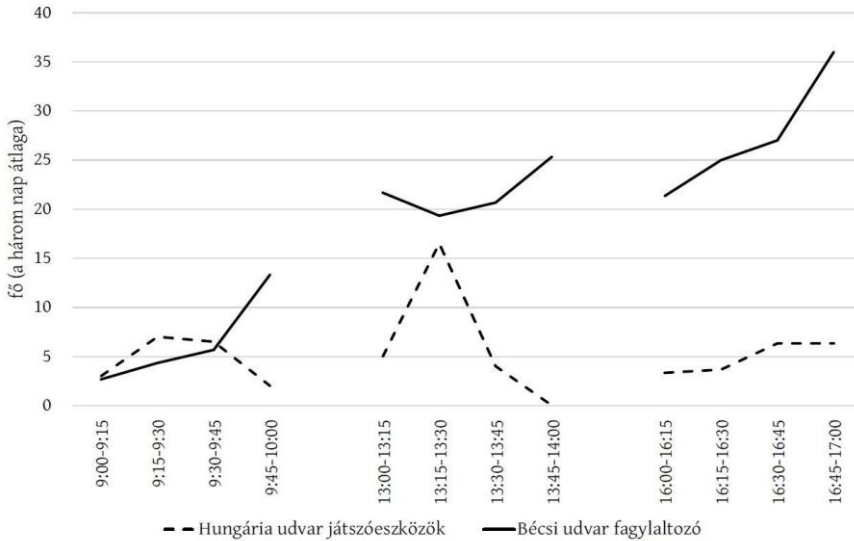


A Bécsi udvar kávézójának teraszától déli irányban, a déli átjáróban üzemel egy fagyalaltozó, amely a nyári időszakban különösen nagy népszerűségnek örvend, így jelentősen meghatározza az udvar és az átjáró forgalmát. Az udvar déli átjárója 2,3 m széles, ezért nagyobb gyalogos forgalom esetén, ha többen is sorban állnak a fagyalaltozónál, könnyen torlódás alakul ki benne. Mindez biztonsági szempontból és az udvar általános forgalmának szempontjából sem szerencsés.

A fagyalaltozónál sorban állók felmérésénél nem különítettem el a felnőtteket és a gyermekeket, ugyanis nagyobb sor esetén nem lehetett pontosan megfigyelni, hogy felnőtt vagy gyermek állt-e be a sorba. A csúcs a három nap átlaga és az egyes napok alapján is a 16:45 és 17:00 óra közötti időszak volt (8. ábra). A fagyalaltozó átlagos negyedóránkénti forgalma a megfigyelt időszakokban 19 fő volt.

## 8. ÁBRA

*A fagylaltozónál sorban állók száma a Bécsi udvarban és a játszóeszközöket használók száma a Hungária udvarban*



A Hungária udvar közepén található egy kisebb park, amelyben két hintát helyeztek el. A hinta mellett található egy pad, melyre a szülők szoktak leülni, miközben a gyermekek játszanak. A játszóeszköz forgalmának felmérésekor a hintázó gyerekeket és a padra leülő szülőket is megszámláltam. A játszóeszköz forgalma meglehetősen változatos képet mutatott a kávézó teraszához képest, ami az egyes napokra külön-külön is igaz volt (ez alól a június 18-i péntek volt a kivétel, amikor iskolások érkeztek az udvarba 13:15–13:30 között). Átlagosan 6 fő kereste fel a hintát a vizsgált negyedórás időszakokban (8. ábra).

## Összegzés

A belső udvarok kialakulása az ókorig nyúlik vissza. Kezdetben ezek az udvarok mint magánterületek funkcionáltak, a 19. századtól – amikor az első üzletek megjelentek bennük – a közforgalom számára is megnyitották őket. Ugyanakkor a belső udvarok a mai napig magánterületek, csupán lehetőséget biztosítanak – elsősorban a gyalogosok számára –, hogy keresztülsétálhassanak rajtuk, kikapcsolódjanak bennük, hiszen ma már nemcsak üzletek, de vendéglátóhelyek, sőt akár játszótérek is találhatóak egy belső udvarban. Győr belvárosában két belső udvar népszerű a helyi lakosság és a turisták körében: a Bécsi és a Hungária udvarok. Mindkét udvar jelentős

gyalogosforgalommal rendelkezik, de nagyszámban keresték fel a kávézót és a fagyaltzót is (Bécsi udvar – főleg középkorúak), illetve a gyorséttermet és a játszóteret (Hungária udvar – különösen családosok és a fiatalabb korosztály). Tehát a belső udvarok forgalmát nemcsak az ott található utcabútorok vagy üzletek határozzák meg, hanem a vendéglátóhelyek típusa is, amit a már meglévő vagy újonnan kialakításra kerülő belső udvaros épületek esetében figyelembe kell venni a tervezés során, hasonlóan az ott élők nyugalmanak megőrzéséhez (éjszakai zárás). A belső udvaros épületek – ahogyan a győri udvarok példájából ugyancsak látható volt – jól működhetnek közösségi térként. Így a Bécsi és a Hungária udvarok mintájára – ahol lehetőség van rá – érdemes megnyitni a belső udvarokat a gyalogosok számára, és üzleteket, éttermeket, vendéglátóhelyeket stb. kialakítani bennük. Természetesen a megnyitás előtt mindenképpen meg kell vizsgálni az udvart és annak környezetét, ez ugyanis nélkülözhetetlen a sikeres és a gyalogosok által is használt belső udvarok kialakításához. A tanulmány nem foglalkozott részletesen a városi klímajavítással, ugyanakkor mégis fontos megemlíteni, hogy sok esetben nincs elegendő zöldfelület az udvarokban. A zöldfelületen kívül a vízfelületek növelése a belső udvarokban hozzájárulhat ahhoz, hogy a lakosság komfortosabban érezze magát a városban. Ezen kívül fontos, hogy a gyaloglás szempontjából a közlekedési hálózat részét képezzék a belső udvarok – jelenleg ugyanis nem mondhatók alternatív közlekedési útvonalaknak. Kisebbségi átszervezéssel nemcsak gyorsabb útvonalat kínálhatnának, de izgalmasabb és egyedibb útvonalon vezethetnék a gyalogosokat. A gyalogosforgalom sokáig mellőzött volt a várostervezésben, amely a rohamosan növekvő gépkocsiforgalom kiszolgálására helyezett nagyobb hangsúlyt. A világ szinte minden városára igaz – gazdasági fejlettségi szintjétől függetlenül –, hogy a köztereit használó gyalogosok egyre rosszabb szolgáltatásban részesülnek. Mindez elsősorban a városi élet velejáróinak, a zajnak, a légszennyezettségnek, az akadályoknak, a helyhiánynak stb. köszönhető (Gehl 2014). Ez pedig nemcsak a gyalogosok közlekedésére van negatív hatással, hanem a városok társadalmi és kulturális életére is. A közösségi terek növelése – többek között olyan vegyes használatú terekkel, mint a belső udvarok – biztosíthatja, hogy a jövő városai fenntarthatóak és élhetőek legyenek.

## Irodalom

- Borbíró V., Valló I. (1956): *Győr városépítéstörténete*, Akadémiai kiadó, Budapest
- Csapó T. (2005): *A magyar városok településmorfológiája*, Savaria University Press, Szombathely
- Ekler D. (1994): Madách út, vagy szerves városfejlődés, *Országépítő*, 2., 34–41.
- Enyedi Gy. (2011): A városnövekedés szakaszai – újragondolva, *Tér és Társadalom*, 25. évf., 1., 5–19.
- Gehl J. (2014): *Élhető városok*, TERC Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., Budapest
- Kanczelné V. M. (2014): A Városliget parkhasználati vizsgálata 2013-2014 <http://epiteszforum.hu/a-varosliget-parkhasznalati-vizsgálata-2013-2014> (Letöltés: 2018. április 19.)
- M. Szilágyi K., Balogh P. I., Fekete A., Kanczelné V. M. (2014): A Városliget parkhasználati felmérése, Budapest. [http://api.ligetbudapest.hu/files/document/document/50/parkhasznalati\\_tanulmany.pdf](http://api.ligetbudapest.hu/files/document/document/50/parkhasznalati_tanulmany.pdf) (Letöltés: 2018. április 19.)
- Madden K. (2008): *Hogyan varázsoljunk újjá egy közteret? Kézikönyv jól működő közösségi terek létrehozásához*, Ökotárs Alapítvány, Budapest

- Meggyesi T. (2009): *Városépítészeti alaktan*, Terc Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., Budapest
- Nagy E. (1984): *Le Corbusier*, Akadémiai Kiadó, Budapest
- Peters P. (1978): *A város az emberért*, Corvina Kiadó, Budapest
- Pogány F.(1954): *Terek és Utcák Művészete*, Építésügyi Kiadó, Budapest
- Szentkirályi Z. (2004): *Az építészet világtörténete*, Terc Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., Budapest
- Thompson, C. W. (2002): Urban open space in the 21st century, *Landscape and Urban Planning*, 60., 59–72.
- Vukov K. (2011): Belső udvarok települési értékei, fővárosi neoreneszánsz bérházak rehabilitációja új megközelítésben, *Magyar Építéstechnika*, 49. évf., 10., 13–17.
- Winkler G. (2005): Városi terek egykor és ma. Városvédők sümegi országos találkozója, *Értékmentő*. 3., 6–11.

# GYŐRI ELIT ÉS A VÁROSFEJLŐDÉS – A GAZDASÁGI ÉS TÁRSADALMI FOLYAMATOK MEGÍTÉLÉSE<sup>1\*</sup>

CSIZMADIA ZOLTÁN–PÁTHY ÁDÁM

## *Bevezetés*

A társadalmi elit kutatásának nagy hagyománya van a szociológiában (*Mosca* 1939; *Mills* 1972; *Pareto* 1972; *Veblen* 1992), sőt már magának az elitnek a fogalma is kérdéses, és állandó viták keresztüzében áll (*Takács* 1998). Elsődlegesen a társadalmi struktúra, rétegződés, a hatalom és érdekérvényesítés oldaláról közelítve értékelődik fel ennek a társadalmi csoportnak a szerepe, illetve a hazai szakirodalomban az elit átalakulása, átváltozása, átrendeződése vagy éppen cirkulációja kapott eleinte (különösen a kilencvenes években) hangsúlyt. A városfejlődés, egy lokális gazdasági-társadalmi mező dinamizálódása pedig komoly kutatási hagyományokkal rendelkezik a regionális tudományban (*Enyedi* 1988; *Rechnitzer* 2007; *Szirmai* 2009), és különösen a fővárosok, nagyvárosok, regionális centrumok kedvelt cél-területei az ilyen empirikus vizsgálatoknak (*Izsák* 2003; *Szirmai et al.* 2003), illetve egyre többen foglalkoznak a tervezés és a fejlődés összefüggéseivel is (*Csanádi et al.* 2010). Empirikus kutatásunk rendhagyó volta abból adódik, hogy igazából sem a helyi (győri nagyvárosi térség) társadalmi elitel (mint csoportnak a szocio-demográfiai attribútumaival), sem a helyi gazdasági-társadalmi fejlődés objektív tendenciáival nem foglalkozunk konkrétan, hanem arra teszünk kísérletet, hogy megmutassuk, mi jár a nagyvárosi térség meghatározó, prominens csoportjának a tagjai fejében saját városukról, annak fejlődéséről, szerepéről és jövőjéről. Az elit, mint kutatási objektum csak úgy nyilvánul meg, hogy milyen tükröt tart a város elé, és ez a tükröződés mennyiben függ elit voltától. Az elit, mint szubjektum viszont több szerepet kap, hiszen a következő fejezetekben a lokális gazdasági-társadalmi folyamatok megítélésének számos lehetséges dimenziójában fejt ki a véleményét kirajzolva ez által egy egyedi (Győrs-specifikus) kollektív véleményt, domináns, véleményformáló közösségi alapmintát számos kérdésben. Az eredmények így már nem pusztán egy térség önismeretét, identitásképzését vagy annak erősítését segíthetik, hanem a helyi gazdaság és társadalom jövőbeli fejlesztési folyamatához is szolgáltathatnak prioritásokat, átfogó támpontokat vagy akár konkrét ötleteket.

---

\* Eredeti megjelenés: *Tér és Társadalom*, 2010/2. 63–91. o.

A vizsgálatot a Széchenyi István Egyetemen futó nemzetközi kutatási projekt keretében végeztük 2008-ban, amely a vállalatok környezeti kapcsolataival foglalkozott (FP6 „New and Emerging Science and Technology” kutatási főirány „Corporate Culture and Regional Embeddedness” című projekt). A projekt *átfogó célja* az volt, hogy feltárja, egy régió, egy város mit tehet annak érdekében, hogy az ottani gazdasági egységek működése még kedvezőbb legyen, illetve maga a gazdaság miként képes formálni az adott területi egység fejlődését, annak innovációs környezetét, humán erőforrásai fejlesztését, a környezet minőségét és fenntarthatóságát, valamint az életminőséget? Ennek keretében *részutatási célként*, egy önkitöltős kérdőíves felmérés során a város meghatározó, befolyásos rétegében kérdeztünk rá arra, hogy mi a véleményük Győr helyzetéről, a város és környéke jelenlegi fejlettségéről és pozíciójáról, annak gazdasági aspektusairól, milyen a város „személyisége” és szimbolikája, miként használják a társadalmi nyilvánosságot, melyek a társas aktivitás és közösségi élet jellemzői ebben a csoportban? Mint látható, elsősorban az elit gondolkodásmódját és egy nagyvárosi térségről alkotott képzeit, „kollektív reprezentációit” szerettük volna feltérképezni, de emellett ennek a csoportnak, mint viszonylag homogén társadalmi rétegnek is megismertük bizonyos lényegi tulajdonságait.

### *Módszertani kérdések*

A kérdőívezés postai úton kiküldött önkitöltős változatát alkalmaztuk. Már önmagában emiatt, de a kiválasztott célpopuláció sajátos társadalmi réteghelyzete miatt sem beszélhetünk *reprezentativitási kritériumokról*, hiszen nem ismerjük a város felső társadalmi rétegének pontos szerkezetét, összetételét. Így az eredmények nem általánosíthatók, nem Győr város lakosságának véleményét tükrözik. Kizárólag egy szűkebb, ’szakértőbb’ csoportét, amelyben cégvezetők, politikusok, hivatalvezetők és értelmiségiek lettek beválogatva egy előzetes szűrési folyamatot követően. Összesen több mint 600 kérdőívet küldtünk ki a városban, egy előre meghatározott szűrési kritériumok alapján leválogatott célpopulációnak. Követve a hagyományos szociológiai elitelméletek legegyszerűbb felosztását gazdasági, politikai és kulturális/értelmiségi *elitcsoportokat* különböztettünk meg, mégpedig elsődlegesen a foglalkozási pozíció alapján. Vezető beosztású, döntéshozatali jogkörökkel rendelkező vagy mértekkadó, magas presztízsű személyekben gondolkodtunk. A kérdőíves felmérés alanyait már e három csoporton belüli egyéb, funkcionálisan jobban elkülönülő alcsoportok szerint, részletesebb osztályozást követve rendszereztük (*1. táblázat*).

## 1. TÁBLÁZAT

*A megkérdezett helyi prominens személyek csoportosítási rendszere*

| <i>Politika, közigazgatás</i> | <i>Gazdaság, üzleti élet</i> | <i>Társadalom, oktatás, kultúra</i>     |
|-------------------------------|------------------------------|---|
| – önkormányzati képviselők    | – vállalkozások (TOP 200)    | – közoktatás                            |
| – országgyűlési képviselők    | – önkormányzati cégek        | – felsőoktatási intézmények             |
| – megyei közgyűlés            | – kamarák                    | – kulturális intézmények                |
| – önkormányzati vezetők       | – szakmai érdekképviselések  | – egészségügyi és szociális intézmények |
| – hivatalok                   | – bankok                     | – civil szervezetek                     |
| – ügyészségek                 |                              | – ügyvédek, közjegyzők                  |
| – bíróságok                   |                              | – egyházi vezetők                       |
|                               |                              | – művészek                              |
|                               |                              | – újságírók                             |
|                               |                              | – építészek                             |

*Forrás:* Saját szerkesztés.

A több mint 600 megkeresett személy közül összesen 200-an töltötték ki a kérdőívet, így az általunk meghatározott sokaság egyharmadának ismerjük a véleményét bizonyos kérdések kapcsán. A kérdőívek feldolgozása és ellenőrzése során kiderült, hogy használható (nem túl hiányosan kitöltött) kérdőívből összesen 171 van, így megközelítőleg a célcsoport 28%-ának, tehát több mint egynegyedének elemezhetők a válaszai.

*A városi elit kérdőíves mintájának alapjellemezői*

A győri elit körében végzett felmérés személyes véleményeket, értékítéleteket és kollektív nézeteket, a közvélekedés jegyeit mérte fel. Ez indokolja, hogy részletesebben bemutassuk a 171 válaszadó *társadalmi-demográfiai háttérét* (2. táblázat). A válaszadók társadalmi háttere kellően összetett. A legnagyobb csoportot az „egyéb értelmiségi” gyűjtőkategória alkotja, amelybe ügyvédek, építészek, újságírók, egyházi vezetők tartoznak. Ez a csoport adja a minta egyharmadát. A második legnagyobb szegmens az üzleti élet és a helyi gazdaság vezetőiből áll, a teljes minta egynegyedét adja. Ezt követi az oktatás, a kultúra és az egészségügyi, szociális szféra (nagyjából szintén 25%-os összesített aránnyal), majd a képviselők, érdekképviselések és az önkormányzat vezetői következnek, jóval kisebb kitöltési és visszaküldési aktivitással. Látható, hogy a politikai elit reprezentativitása kicsi, inkább az értelmiség és a gazdasági elit véleménye fog kirajzolódni a válaszok alapján.

Figyelembe véve a megkérdezettek társadalmi státuszát, nem meglepő, hogy a tipikus válaszadó 49 éves. A legfiatalabb 23, míg a legidősebb személy 75 éves a mintában. *Korcsoportok* szerinti bontásban a válaszadók egyharmada az ötvenes generációhoz tartozik, egynegyede pedig a negyvenes korosztályhoz. A negyven év alatti személyek aránya természetesen alacsonyabb (24%), és a hatvan év felettiek csoportja is csak 16%-os. A válaszolók és feltételezhetően a kiválasztott társadalmi réteg körében is az átlagosnál magasabb a házások aránya a *családi állapotot* figyelembe véve. 80%-uk házias, csak 10%-uk nőtlen vagy hajadon, és alacsony az elváltak, élettárrsal élők, illetve az özvegyek részaránya is.

## 2. TÁBLÁZAT

*A minta legfontosabb jellemzői (csak a domináns attribútumok vannak feltüntetve)*

| <i>Jellemző</i>                                   | <i>Változó</i>                   | <i>Gyakoriság<br/>(N) vagy átlag</i> | <i>Megoszlás<br/>(%)</i> |
|---|----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Legnagyobb elitcsoport                            | Egyéb értelmiségi                | 50                                   | 33%                      |
|   | Üzleti, vállalati                | 37                                   | 24%                      |
|   | Oktatás, kultúra                 | 32                                   | 21%                      |
| Életkor   | Átlagéletkor (év)                | 49                                   |                          |
|   | Legnagyobb korcsoport (51–60 év) | 56                                   | 33%                      |
| Családi állapot                                   | Házias                           | 135                                  | 80%                      |
| Lokális identitás                                 | Jelenleg Győrben él              | 144                                  | 84%                      |
|   | Közöttük: többgenerációs győri   | 75                                   | 53%                      |
| Városrész   | Belváros                         | 33                                   | 23%                      |
|   | Nádorváros                       | 30                                   | 21%                      |
|   | Révfallu                         | 22                                   | 16%                      |
|   | Szabadhegy                       | 14                                   | 10%                      |
| Iskolai végzettség                                | Legfeljebb gimnázium             | 3                                    | 2%                       |
|   | Főiskola                         | 35                                   | 24%                      |
|   | Egyetem                          | 94                                   | 63%                      |
|   | PhD                              | 17                                   | 11%                      |
| Családi háttér szülők iskolai végzettsége alapján | Egyik szülő sem diplomás         | 85                                   | 57%                      |
|   | Egyik szülő diplomás             | 29                                   | 19%                      |
|   | Mindkét szülő diplomás           | 35                                   | 24%                      |

*Forrás:* Kérdőívek (2008).

Győr és vonzáskörzete gazdasági és társadalmi életével, fejlődésével összefüggésben lényeges kérdés volt az egyének *helyismerete, kötődése*, lokális identitása. Ennek alakításában roppant fontos szerepet játszanak az alábbi tényezők. Hol élnek? Győrben vagy az agglomerációjában? Ha Győrben, akkor mióta élnek a városban? És melyik városrészben? A válaszadók 84%-a jelenleg Győrben él. A 27 nem győri személy

alapvetően a városhoz közel, az agglomerációs gyűrűn belül lakik. Csak egy-két ember jár Komárom, Mosonmagyaróvár, Csorna vagy éppen Budapestnyi távolságról dolgozni a településre. A jelenleg Győrben lakók több mint fele itt is született, vagy a család akár több generációja is itt élt folyamatosan. További 44%-uk „hosszú ideje” él a városban, és csak 3–4% említette, hogy nemrég költözött a településre. Ezekből az adatokból arra következtethetünk, hogy a többségnek erős kötődése van a városhoz és térségéhez, és kellő „helyismerettel rendelkezik” a lokális társadalmi és gazdasági életet illetően. Nem meglepő a *térbeli el-helyezkedés, a lakóhely koncentrációjának* mértéke. A leginkább preferált város-részek listáján az első helyen a Belváros szerepel, majd Nádorváros és Révfülu következik a sorban. Ebben a három városrészben él a győri interjúalanyok 60%-a. A felső társadalmi rétegek, a magasabb státusú csoportok 2001. évi népszámlálás adatai alapján megfigyelhető sajátos területi koncentrációját követi a jelen felmérés során kapott lakóhelyi térszerkezeti megoszlási struktúra is.

Az *iskolai végzettség* megfelel a társadalmi helyzetből, pozícióból fakadó követelményeknek. A 171 fő közül csak 3 személynek nincsen diplomája. A többségnek (63%) egyetemi végzettsége van. A szocializáció és a későbbi véleményformálás egyik fontos társadalmi közege a család. A megkérdezett személyek *családi státuszáról* viszonylagos pontossággal a szülők iskolai végzettsége alapján tájékozódhatunk a kérdőívben. Egy egyszerű csoportosítással három családtípust alakítottunk ki: egyik szülő sem diplomás, csak az egyik szülő diplomás, mindkét szülő diplomás. Figyelembe véve a minta korszerkezetét, meglepően magas a diplomás szülőkkel rendelkezők aránya. A válaszadók 13%-a nem adott választ, de a maradék 149 ember 43%-ánál vagy az egyik, vagy akár mindkét szülő felsőfokú végzettséggel rendelkezik. A fiatalabb korcsoportban pedig az arány meghaladja a 70%-ot. Az idősebb korosztályban pedig a diploma után a gimnáziumi érettségivel rendelkező szülők dominálnak. A negyvenes és ötvenes korosztályra épülő adatbázisban minden negyedik személy olyan családban nőtt fel, ahol mindkét szülő diplomával rendelkezett.

### *Győr fejlődésével kapcsolatos vélemények*

A város fejlettségét, illetve a múlt és a jövő fejlődési pályáinak értékelését két oldalról közelítettük meg. Kíváncsiak voltunk egyrészt arra, hogy a helyi elit miként *pozícionálja* Győrt a különféle adottságok, illetve a gazdasági fejlettség szempontjából. A másik megközelítés alapja a versenyképesség; a releváns kulestényezők megítélésén keresztül próbáltunk képet kapni arról, hogy a válaszadók miként értékelik a város rendszerváltást követő fejlődését, illetve milyen feltételek teljesülését tekintik elengedhetetlennek ahhoz, hogy Győr közeljövőjét a *dinamikus fejlődés és a több szempontú versenyképesség* jellemezze.

### *Hol is vagyunk valójában?*

Mielőtt a válaszok nyomán megkísérelnénk kijelölni Győr pozícióját a régióban, illetve a szélesebb közép-európai gazdasági és társadalmi térben, érdemes kiindulópontként megvizsgálnunk azt, hogy a helyi elit „önmagában” – konkrét vetélytársakkal való összehasonlítás nélkül – mennyire tartja „európainak” a várost különböző ismérvek és tényezők alapján.

A válaszadókat arra kértük, hogy szabadon említsenek meg öt olyan ismérvet, amelyek szükségesek ahhoz, hogy egy várost *fejlettnek, európainak* tekinthessünk, és azt is mondják meg, hogy az általuk említett ismérvek jellemzőek-e Győrre, avagy sem. A válaszokból egyrészt következtethetünk arra, hogy milyenek az általános elképzelések egy fejlett városra vonatkozóan, de számunkra egyértelműen fontosabb az a kérdés, hogy az egyes tényezők tekintetében *milyen mértékben felel meg Győr az elvárásoknak*. Tekintve, hogy nyitott kérdésről volt szó, a válaszok meglehetősen változatosak; a különféle tényezők kategorizálásával első lépésben 20, a későbbiekben 6 dimenziót alakítottunk ki. Ha csak az ismérvek említését nézzük, az látható, hogy a *gazdasághoz, kultúrához és oktatáshoz* kapcsolható tényezők fordulnak elő legnagyobb számban – az említett kategóriák egyenként a válaszok több mint 10%-át teszik ki. Hasonlóan sokan említették az infrastruktúrával és a közlekedéssel kapcsolatos tényezőket; elmondható, hogy a válaszok nagyjából felét az említett öt kategória tartalmazza. Látható tehát, hogy a jellemvonások között a „kemény” tényezők dominálnak, *sokkal kisebb hangsúlyt kapnak azok az ismérvek, amelyek klasszikusan az élhetőség, életminőség jellemzőinek tekinthetők* (szabadidő eltöltésének lehetőségei, sport, közösségi élet, szolgáltatások, arculat, környezetvédelem stb.).

A 3. táblázatban látható a válaszok megoszlása kategóriánként, emellett láthatjuk az egyes kategóriák meglétét jelző arányokat minden tényezőcsoport esetén.

Bár az eredmények azt mutatják, hogy az összes említés közül a meglévőnek, illetve hiányzóknak tekintett ismérvek aránya nagyjából megegyezik, az egyes tényezők között jelentős különbségeket találhatunk. A táblázatban aláhúzva jelöltük azokat a tényezőket, amelyeket a válaszadók több mint 60%-a tekint Győrre jellemzőnek, dőlttel pedig azokat, ahol ez az arány 40% alatt van. Látható, hogy a leggyakrabban említett három, széles gyűjtőkategóriának tekinthető ismérvcsoport esetében magas a pozitív válaszok aránya, illetve a gazdasághoz szorosan kapcsolódó munkalehetőségek, valamint a földrajzi fekvés esetében találkozhatunk magas aránnyal. Sokkal több viszont az olyan tényezőcsoport, melyek esetében a válaszadók hiányosságokat látnak. A „leggyengébben” a *közlekedés* – ide tartozik az utak állapota, a forgalomszervezés, valamint a tömegközlekedés – teljesít; majdnem minden második válaszadó fontos tényezőnek tekinti, de csak kevesebb, mint egyötödük nyilatkozott úgy, hogy ebben a tekintetben Győr megfelelő adottságokkal rendelkezne. Hasonlóan alacsony az igenek aránya az *idegenforgalom és a civil társadalmi aktivitás* esetében, de itt maguknak az említéseknek a száma is jóval alacsonyabb, az elit nem tekinti tehát ezeket olyan meghatározó jellemzőnek, mint amilyen a közlekedés.

3. TÁBLÁZAT  
Egy fejlett európai város jellemzői

| Ismérv                                   | Említés    | %            | Győrrre jellemző |             |
|--|------------|--------------|------------------|-------------|
|  |            |              | Igen (%)         | Nem (%)     |
| <u>kultúra</u>                           | 88         | 11,1         | <u>65,9</u>      | 34,1        |
| <u>gazdaság</u>                          | 86         | 10,8         | <u>84,9</u>      | 15,1        |
| <u>oktatás</u>                           | 84         | 10,5         | <u>83,3</u>      | 16,7        |
| <i>közlekedés</i>                        | 74         | 9,3          | <i>17,6</i>      | 82,4        |
| <i>infrastruktúra</i>                    | 71         | 8,9          | 47,9             | 52,1        |
| <i>rendezettség, tisztaság</i>           | 69         | 8,7          | <i>31,9</i>      | 68,1        |
| <i>élhetőség, biztonság</i>              | 50         | 6,3          | 46,0             | 54,0        |
| <i>arculat, egyediség</i>                | 41         | 5,1          | <i>24,4</i>      | 75,6        |
| <i>környezetvédelem</i>                  | 33         | 4,1          | 45,5             | 54,4        |
| <i>méret, központi funkciók</i>          | 31         | 3,9          | <i>22,6</i>      | 77,4        |
| <i>városvezetés, stratégiai tervezés</i> | 28         | 3,5          | 28,6             | 71,4        |
| <i>idegenforgalom</i>                    | 27         | 3,4          | <i>18,5</i>      | 81,5        |
| <i>szolgáltatások</i>                    | 25         | 3,1          | <i>36,0</i>      | 64,0        |
| <u>munkalehetőség</u>                    | 19         | 2,4          | <u>63,2</u>      | 36,8        |
| <i>kutatás, innováció</i>                | 18         | 2,3          | <i>38,9</i>      | 61,1        |
| <i>közösségi élet, civilek</i>           | 15         | 1,9          | <i>20,0</i>      | 80,0        |
| <u>földrajzi helyzet</u>                 | 11         | 1,4          | <u>81,8</u>      | 18,2        |
| <i>értékmegőrzés, örökségvédelem</i>     | 10         | 1,3          | <i>20,0</i>      | 80,0        |
| <i>szabadidő</i>                         | 9          | 1,1          | <i>33,3</i>      | 66,7        |
| <i>életminőség</i>                       | 7          | 0,9          | <i>57,1</i>      | 42,9        |
| <i>összesen</i>                          | <i>796</i> | <i>100,0</i> | <i>48,6</i>      | <i>51,4</i> |

Forrás: Kérdőívek (2008).

Összességében azt láthatjuk, hogy Győr, mint európai város képe erősen féloldalas a helyi elit szemében. A válaszadóknál szinte közmegegyezés-szerűen előforduló alaptényezők tekintetében egyértelműen pozitívnak tekinthető az értékelés, viszont az élhetőséget, komfortérzetet, valamint az önálló arculatot, egyediséget biztosító jellemzők megléte már sok esetben kérdéses. Tekintve azt, hogy az utóbbiakban említett „másodlagos” tényezők alakításában magának az elitnek is komoly szerepe lehet, az értékelés valamilyen szempontból akár egyfajta önkritikának is felfogható lenne. Az önálló arculattal, egyediséggel, kreativitással kapcsolatos problémák a későbbiekben is visszaköszönnek, amikor a város szimbólumaival foglalkozunk.

A város pozicionálásánál kísérletet tettünk annak feltérképezésére, hogy miként látja a helyi elit Győr helyzetét Magyarországon belül, illetve Közép-Európában. Arra kértük a válaszadókat, hogy a hasonló méretkategóriába tartozó közép-európai városok közül jelöljenek meg fejlettebbeket, azonos fejlettségűeket, valamint fejletlenebbeket, mint Győr; valamint határozzák meg és jellemezzék a város jelenlegi és lehetséges jövőbeli versenytársait, egyúttal azt is megjelölve, hogy mi a rivalizálás alapja.

A Győrnél fejlettebb városok esetében nem meglepő, hogy a túlnyomó többséget az osztrák és német városok képviselik. Graz abszolút listavezető, a válaszadók több mint fele (87 fő) említette (4. táblázat), ez az összes említés 21,3%-át teszi ki, tekintve, hogy egy válaszadó három várost jelölhetett meg minden kategóriában. A második és harmadik helyen Linz és Salzburg szerepel, Bécs is kapott 25 említést, és ha hozzászámoljuk a többi megemlített osztrák várost (St. Pölten, Klagenfurt), akkor elmondható, hogy a jelölések csaknem fele (49,0%) tartozik Ausztriához. Sok német város szerepel a listán, közülük is kiemelkedik München, Regensburg és Drezda. A volt szocialista országok közül Csehország emelkedik ki; Prága és Brno sok jelöléssel rendelkezik, rajtuk kívül még Pozsony és Maribort említhetjük, mint gyakran szóba jövő vonatkoztatási pontokat. A 408 jelölés közül mindössze 6 esett magyar városra (Debrecen, Szeged, Pécs).

A Győrrel azonos fejlettségű városok esetében már jelentősebb a szórás; a legnagyobb arányt cseh, lengyel és szlovák városok képviselik (4. táblázat). A fejletlenebbeknél domináló osztrák és német városok csak szórványosan jelennek meg ebben a kategóriában, itt is elsősorban a volt NDK nagyvárosai (Drezda, Lipcse, Chemnitz, Halle, Erfurt) kerültek jelölésre.

A Győrnél fejletlenebb városok listáján a szlovák és román városok dominálnak (4. táblázat), a jelölések nagy részét ezek teszik ki. Különösen érdekes Kassa és Nyitra helyzete, e két város mind az azonosak, mind a fejletlenek között a legtöbbször említettek közé tartozik.

#### 4. TÁBLÁZAT

*A tíz leggyakrabban említett város kategóriánként*

| <i>Fejlettebb, mint Győr</i> |                | <i>Győrrel azonos</i> |                | <i>Győrnél fejletlenebb</i> |                |
|------------------------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------------|----------------|
| <i>Város</i>                 | <i>Említés</i> | <i>Város</i>          | <i>Említés</i> | <i>Város</i>                | <i>Említés</i> |
| Graz                         | 87             | Brno                  | 50             | Arad                        | 49             |
| Linz                         | 43             | Krakkó                | 38             | Nyitra                      | 35             |
| Salzburg                     | 39             | Kassa                 | 35             | Temesvár                    | 29             |
| Prága                        | 29             | Pozsony               | 29             | Kassa                       | 26             |
| Bécs                         | 25             | Nyitra                | 23             | Nagyvárad                   | 23             |
| Brno                         | 20             | Plzen                 | 22             | Kolozsvár                   | 22             |
| München                      | 19             | Wroclaw               | 10             | Eszék                       | 12             |
| Pozsony                      | 19             | Maribor               | 10             | Eperjes                     | 10             |
| Regensburg                   | 15             | Graz                  | 9              | Maribor                     | 10             |
| Drezda                       | 14             | Lipcse                | 9              | Szabadka                    | 8              |

*Forrás:* Kérdőívek (2008).

A válaszadókat arra is megkértük, hogy jelöljék meg a Győrnél fejlettebb városokat csak Magyarországra koncentrálva. Budapest (101 említés) mellett Debrecen (103)

emelkedett ki a mezőnyből, a két várost a válaszadók csaknem kétharmada fejlettebbnek tartja Győrnél. A válaszadók több mint egynegyede említette Pécsét, Szegedet és Székesfehérvárt, a többi város (Miskolc, Szombathely, Sopron, Veszprém, Nyíregyháza, Kecskemét, Budaörs, Esztergom) csak elvétve került elő.

Győr *jelenlegi versenytársainak* megjelölésénél kétfajta alapvető motivációt lehet felfedezni. Az egyik csoportba tartoznak azok a magyar nagyvárosok, amelyek földrajzi elhelyezkedésüket tekintve nem igazán lehetnek regionális vetélytársak, de hasonló méretük és funkcióik konkurens pozícióba helyezik őket (Debrecen, Szeged, Pécs). A másik kategóriát a regionális versenytársak képviselik; itt már hangsúlyozottan megjelennek az országhatáron kívüli – elsősorban szlovákiai – települések. A versenytársakat annak alapján is tipizáltuk, hogy milyen tekintetben jelentenek konkurenciát Győr számára. Látható, hogy a legfontosabb versenytársak között vannak olyanok, amelyeket a válaszadók méretük és funkcióik tekintetében *abszolút dominánsnak* tekintenek Győrhöz képest (Bécs, Budapest és bizonyos tekintetben Pozsony). Vannak *klasszikus regionális vetélytársak* (Sopron, Szombathely), valamint találhatunk olyan városokat, amelyek sokkal inkább *csak egy speciális területen jelentenek konkurenciát* Győr számára (Nyitra, Székesfehérvár). Az említések nagy többségében gazdasági szempontokat jelöltek meg a válaszadók a rivalizálás alapjaként; speciális példa lehet Pécs, amely elsősorban kulturális szempontból konkurens – minden valószínűség szerint az Európa Kulturális Fővárosa cím elnyerése számít döntő faktornak –, illetve Szombathely, mint közigazgatási rivális – vélhetően a régióközpont kijelölésével kapcsolatos kérdések miatt. Az 5. táblázatban látható Győr tíz legjelentősebb jelenlegi vetélytársa ezen kritériumok alapján osztályozva.

5. TÁBLÁZAT  
Győr jelenlegi vetélytársai

| Város          | Említés | Gazdasági | Kulturális | Közigazgatási |
|----------------|---------|-----------|------------|---------------|
| Pozsony        | 74      | +++       |            | +             |
| Székesfehérvár | 54      | +++       |            |               |
| Szombathely    | 43      | +         | +          | +++           |
| Pécs           | 26      | +         | +++        |               |
| Bécs           | 23      | +++       | +++        |               |
| Sopron         | 18      | ++        | +          | +             |
| Debrecen       | 17      | ++        |            |               |
| Graz           | 12      | +++       |            |               |
| Budapest       | 12      | +++       | ++         | +             |
| Nyitra         | 9       | ++        |            |               |

Jelmagyarázat: +++ erősen jellemző, ++ jellemző, + elvétve említett, nincs jelölés – egyáltalán nem jellemző.

Forrás: Kérdőívek (2008).

Ha arra a kérdésre keressük a választ, hogy kik lehetnek Győr versenytársai a jövőben, jelentős elmozdulásokat láthatunk. Bár ennél a kérdésnél jóval alacsonyabb volt az érvényes válaszok száma, mint az előzőnél, ettől függetlenül jól megragadható a versenytársak összetételének megváltozása. Pozsony elveszti vezető pozícióját a vetélytársak között, viszont ezzel párhuzamosan jelentősen *felértékelődnek az egyéb szlovákiai városok* (Nyitra, Kassa, Dunaszerdahely). Ha csak a hazai versenytársakat tekintjük, akkor az látható, hogy a régió belüli, illetve közeli városok szerepe erősödik jelentős módon.

Szembetűnő, hogy a szlovákiai városok belépése a vetélytársak közé a gazdasági versengést erősíti; Nyitra és Kassa is egydimenziós konkurenciaként jelentkezik, de érvényes ugyanez a kevesebb említést kapott szlovákiai városokra (Érsekújvár, Dunaszerdahely, Eperjes) is. Látható, hogy *Szombathely és Sopron válnak a jövőben a leginkább jelentős versenytársakká a győri elit véleménye szerint*. Szombathely esetében leginkább a közigazgatási funkciók és a városvezetések közötti különbség áll a középpontban, míg Sopron elsősorban kulturális tekintetben potenciális versenytárs, de többen érzik úgy a válaszadók közül, hogy a város egyedi arculatának kialakítása és az ehhez kapcsolható pozitív hatások – idegenforgalom, rendezvények – tekintetében Győr előtt fog járni a közeljövőben. Megfigyelhető, hogy Sopron és Szombathely jövőbeli vetélytársként való említése kéz a kézben jár egymással, 14 olyan válaszadó volt, aki mindkét várost megemlítette, ez a legmagasabb arányt kitevő város-pár, a valamilyen települést említők 40%-ánál találhatunk közös említést.

6. TÁBLÁZAT  
*Győr lehetséges jövőbeli vetélytársai*

| <i>Város</i>   | <i>Említés</i> | <i>Gazdasági</i> | <i>Kulturális</i> | <i>Közigazgatási</i> |
|----------------|----------------|------------------|-------------------|----------------------|
| Szombathely    | 26             | ++               | +                 | +++                  |
| Sopron         | 25             |                  | +++               | +                    |
| Nyitra         | 22             | +++              |                   |                      |
| Székesfehérvár | 14             | +++              |                   |                      |
| Pozsony        | 13             | +++              |                   |                      |
| Kassa          | 11             | +++              |                   |                      |
| Pécs           | 10             |                  | +++               |                      |
| Veszprém       | 10             | +                | ++                |                      |
| Szeged         | 9              | +                | ++                |                      |
| Bécs           | 6              | ++               | +                 |                      |

Jelmagyarázat: +++ erősen jellemző, ++ jellemző, + elvétve említett, nincs jelölés – egyáltalán nem jellemző

*Forrás:* Kérdőívek (2008).

A versenytársakkal kapcsolatban rákérdeztünk arra is, hogy milyennek látják a Győrhöz képest való fejlettségüket abban a vonatkozásban, amiben konkurensnek tekintették őket. A jelenlegi versenytársak alapvetően aszerint bonthatók kategóriákra, hogy melyik országban találhatók. *Egyértelműen előnyben lévőnek* tekintik Győrnél a válaszadók az osztrák városokat, emellett pedig még azokat a megemlített konkurenseket, amelyek mérete és gazdasági potenciálja nehezen hasonlítható össze városunkkal (Budapest, Prága). *A Győrnél némileg jobb helyzetben lévő* versenytársak közé került Brno, Pozsony és Sopron, *azonos helyzetben van* a magyarországi versenytársak többsége, a szlovákiai városokkal szemben jelenleg Győr van némi előnyben. A jövőbeli versenytársakkal való összehasonlítás esetében azt láthatjuk, hogy a megerősödő konkurensek többsége (Szombathely, Nyitra, Kassa) jelenleg még versenyhátrányban van Győrrel szemben, de a válaszadók a szlovák városoknál főként a dinamikus gazdasági fejlődést említették a jövőbeli versenyhelyzet alapjaként, általában úgy, hogy a pozíciók a jövőben Győr hátrányára fognak megváltozni.

### *Győr versenyképessége, a versenypozíciók alakulása*

A város versenyképességének vizsgálatánál nemcsak arra voltunk kíváncsiak, hogy miként alakultak Győr versenypozíciói a közelmúltban, illetve miként fognak a jövőben, hanem arra is, hogy melyek azok a kulcstényezők, amelyek kiemelt fontosságúak a versenyképesség szempontjából.

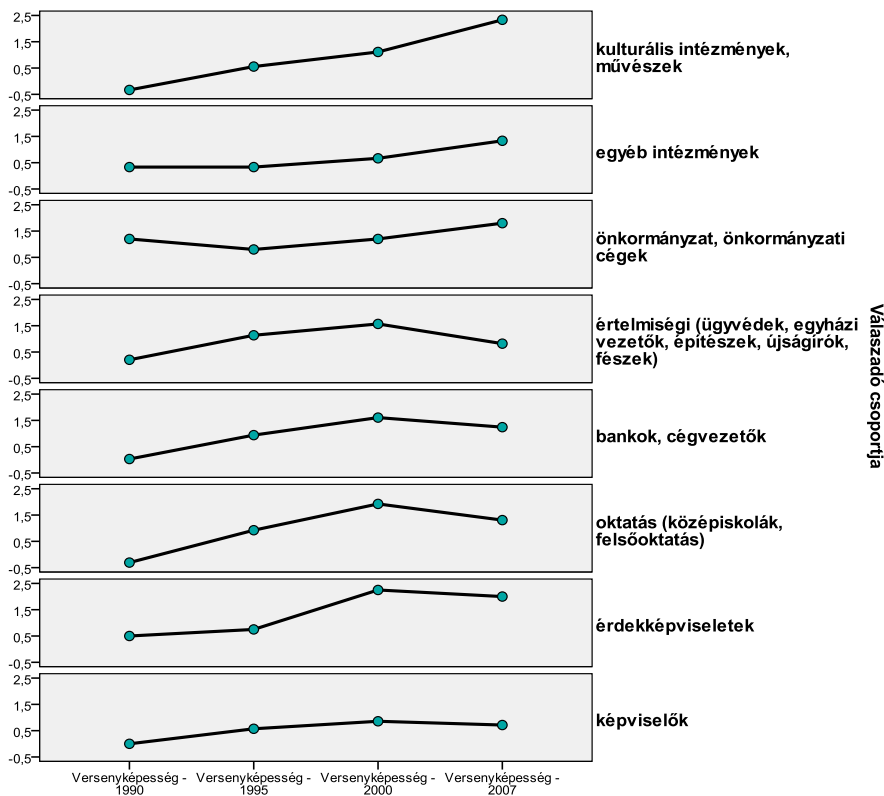
Elsőként azt a fejlődési pályát vizsgáljuk, amelyet Győr a rendszerváltás óta bejárt. Arra kértük a válaszadókat, hogy négy időpontra (1990, 1995, 2000, 2007) vonatkozóan értékeljék Győr versenyképességének alakulását, valamint próbálják ugyanezt meghatározni a közeljövőre vonatkozóan is. Ha a múltira vonatkozó görbét tekintjük, akkor azt láthatjuk, hogy a győri elit általános véleménye szerint a város versenyképessége a rendszerváltáskor a nulláról indulva jelentős erősödéssel ment keresztül 2000-ig, de az azt követő időszakban némileg visszaesett. Nem tekinthető azonban általánosnak ez a vélekedés, ha a mintát megbontjuk az alapján, hogy a válaszadók milyen hivatáscsoportba tartoznak (*1. ábra*).

*A versenyképesség alakulásának megítélésében* alapvetően két nagy csoport különíthető el annak alapján, hogy melyik elitscsoportba tartozik a válaszadó. A kilencből öt csoport esetében nagy vonalakban az általános vélekedés érvényesül, viszont a művészek, az önkormányzathoz köthető válaszadók, valamint az egyéb intézmények vezetői és alkalmazottai több szempontból is eltérnek az átlagtól. Míg a többi csoport esetében a versenyképesség 2000-re vonatkozó értékelése nagyon magas (a -3-tól +3-ig terjedő skálán általában 2 körüli), addig a „kilógó” kategóriák esetében ezek az értékelések szignifikánsan alacsonyabbak. De ami még jelentősebb különbség: a három említett elitscsoport esetében teljesen eltér az átlagtól a 2000–2007 közötti időszak megítélése, ugyanis itt pozitív tendenciákat találhatunk erre az időszakra is, tehát *szerintük Győr versenyképessége ebben az időszakban is növekedett*. Eltűnik viszont ez a különbség akkor, ha a jövőre vonatkozó várakozásokat nézzük. Az összes

válaszadó mintegy fele (46,2%) nyilatkozott úgy, hogy Győr versenypozíciója javulni fog a jövőben, azok aránya, akik szerint romlik, mindössze 18,5%. Csoportokra bontva azt láthatjuk, hogy a város jelenlegi versenyképességének megítélésében az átlagtól eltérő három csoport semmivel sem tekinthető optimistábbnak a többinél, sőt, az önkormányzatnál dolgozók között a legkisebb azoknak az aránya, akik a versenyképesség javulását várják a közeljövőben.

## 1. ÁBRA

*A versenyképesség alakulásának megítélése hivatáscsoport szerint*



*Forrás:* Kérdőívek (2008).

Visszatérve a versenyképesség közelmúltbeli változásainak értékeléséhez, bizonyos szocio-demográfiai mutatók tekintetében is találhatunk jelentős különbségeket. Az életkor és az iskolai végzettség jelentősen befolyásolja Győr versenyképességének megítélését. Az idősebbek esetében a korábban már leírt különbséggel találkozunk; a 60 év felettiak pozitív elmozdulást észleltek a versenyképesség tekintetében 2000 és 2007 között, míg a többi korcsoport véleménye ellentétes. A különböző

iskolai végzettség alapján képzett csoportok vizsgálatakor megfigyelhető, hogy a magasabb végzettségűek konzisztensebben, egyenletesebb folyamatként látják Győr versenyképességének változását.

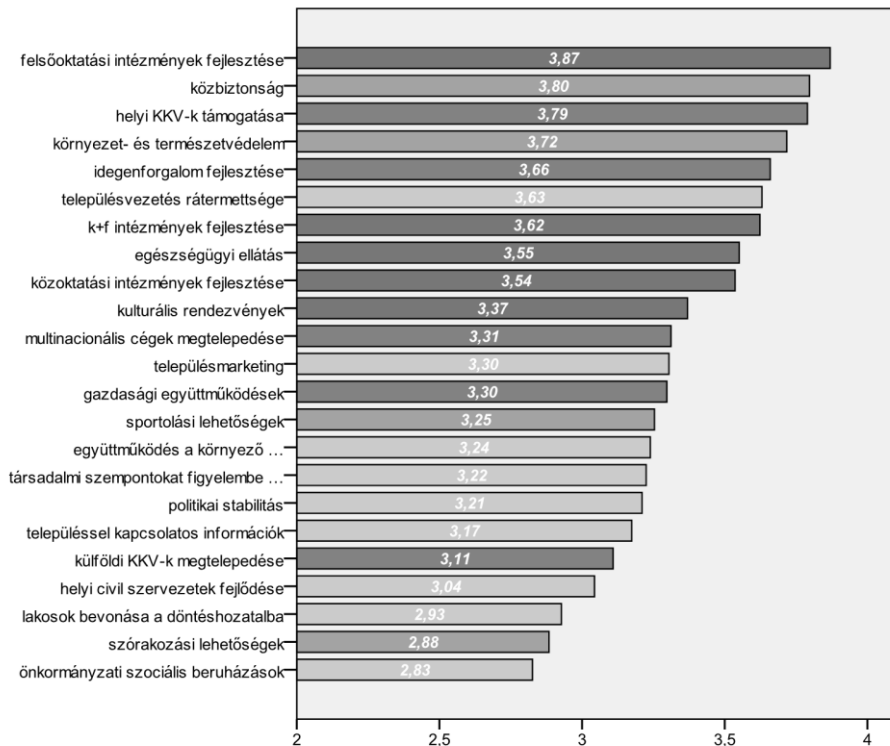
A versenyképességet biztosító tényezők fontosságának megítéléséhez négyfokú skálákat alkalmaztunk. A különböző tényezőket négy csoportba soroltuk:

- Gazdaság
- Oktatás, kultúra, egészségügy
- Helyi kormányzás
- Életkörülmények

Az átlagpontoszámok alapján elmondható, hogy mind a négy dimenzió képviselteti magát a legfontosabbnak tartott tényezők között. A legmagasabb átlagpontoszámmal a *felsőoktatási intézmények fejlesztése* szerepel, de a válaszadók túlnyomó többsége a közbiztonságot, illetve a helyi kis- és középvállalkozások fejlesztését is a kiemelten fontos tényezők közé sorolta.

## 2. ÁBRA

### *A versenyképességet biztosító tényezők átlagos értékelése*



Jelmagyarázat: legsötétebb szürke – oktatás, kultúra, egészségügy, sötétszürke – gazdaság, középszürke – életkörülmények, halványszürke – helyi kormányzás

*Forrás:* Kérdőívek (2008).

A 2. ábra alapján elmondható, hogy a *helyi kormányzással kapcsolatos feltételek* „lőgnak ki” némileg a többi közül; csak a településvezetés rátermettsége ért el 3,5 feletti átlagot, a többi ide tartozó jellemzőt kevésbé tartják fontosnak a válaszadók. Ha az értékelések struktúráját összevetjük azzal, hogy a győri elit miként vélekedett egy fejlett európai város feltételrendszeréről, akkor sok hasonlóságot tapasztalhatunk. Az ott viszonylag ritkán említésre kerülő „puha” tényezők (civil társadalom, szabadidő) itt sem kaptak magas értékelést. Mindenképpen említésre méltó még a gazdasági tényezők közötti kontraszt; a helyi vállalkozások fejlesztését sokkal fontosabbnak tekintik a megkérdezettek, mint újabb multinacionális cégek vagy külföldi tulajdonú kisebb vállalkozások Győrben való letelepedését.

A négyfokozatú értékeléssel párhuzamosan arra is megkértük a válaszadókat, hogy jelöljék meg a tényezők közül a három legfontosabbat. Ebben az esetben érdekes módon megváltozik a sorrend, a helyi kis- és középvállalkozások fejlesztése kerül az élre 72 említéssel; a többi fontosnak tartott tényező sokkal kevesebb – egyenként mintegy 30 – jelölést kapott. Érdekesség, hogy itt megjelenik a multinacionális cégek megtelepedése, tehát elmondható, hogy azok nagy része, akik kiemelten fontosnak tartják ezt a területet, a három leginkább fontos tényező közé is beválogatják. Fordított viszont a helyzet a felsőoktatás fejlesztésének megítélésében; a válaszadók túlnyomó többsége szerint kiemelt fontossággal bír, de viszonylag kevesen helyezik az első számú prioritások közé.

### *A helyi gazdaság jellemzői*

A gazdasági jellemzőkről szóló fejezetben kísérletet teszünk arra, hogy az ágazati struktúráról alkotott vélemények alapján *feltérképezzük Győr gazdaságának stabil, illetve átalakuló elemeit*, valamint feltárjuk azokat a sajátosságokat, amelyek megkülönböztetik a várost az ország többi részétől, illetve Nyugat-Európától a munkakultúra és a munkaszervezés területén. Ezen kívül kitérünk az innovativitásra, mint a dinamikus gazdasági fejlődés kulcstényezőjére, áttekintve a feltételeket és az intézményrendszert.

### *Ipari hagyományok, húzóágazatok*

A győri gazdaság szerkezetének feltérképezésére egy olyan kérdést használtunk, amely egyaránt rákérdez az ágazatok múltbeli hagyományaira, jelenlegi súlyára, valamint jövőbeli fontosságukra. A *hagyományok és a jövőbeli fontosság összehasonlításával* szemléletes képet kapunk arról, hogy milyen irányúak Győr gazdaságszerkezetének átalakulási folyamatai, illetve milyennek kellene lenniük.

Az ágazatokat a hagyományok és a jövőbeli fontosság tekintetében *négy kategóriába sorolhatjuk*.

- 1) Vannak olyan, Győrben nagy hagyományokkal rendelkező ágazatok, amelyeknek egy modern termelési struktúrában elhanyagolható a jelentőségük. Ide tartozik elsősorban a textilipar, a mezőgazdaság és valamilyen mértékben az élelmiszeripar. A megkérdezettek a meglévő hagyományokhoz képest a jövőben szignifikánsan kisebb fontossággal bírónak tekintik az építőipart és a műanyagipart is.
- 2) A második kategóriába azok az ágazatok tartoznak, amelyek jelentős hagyományokkal rendelkeznek a városban, és a jövőben is fontos pozíciót kell elfoglalniuk a gazdasági struktúrában. Ilyen az autóipar, a logisztika, a turizmus és ide tartoznak a pénzügyi szolgáltatások is.
- 3) Olyan, többnyire tradicionálisnak tekinthető iparágak, amelyek hagyományai nem túl jelentősek Győrben, de a jövőben fontosak lehetnek. Ilyen az elektronika, a műszeripar, a mechatronika és az energetika, és a helyi elit szerint ide sorolandó még az infotechnológia és a környezeti technológiák is.
- 4) A jövő gazdaságának néhány meghatározó ágazata, amelyek szinte egyáltalán nem rendelkeznek hagyományokkal a városban, de a jövőben bizonyos fontosságra tehetnek szert. Ide tartozik a géntechnológia, a biotechnológia és a nanotechnológia.

A 3. ábrán látható számértékek azt jelölik, hogy a megkérdezettek hány százaléka tartotta hagyományokkal rendelkezőnek, illetve a jövőben fontosnak az adott ágazatot.

Ugyanezen ágazatok jelenlegi szerepét Győrben egy ötfokú skálán vizsgáltuk.

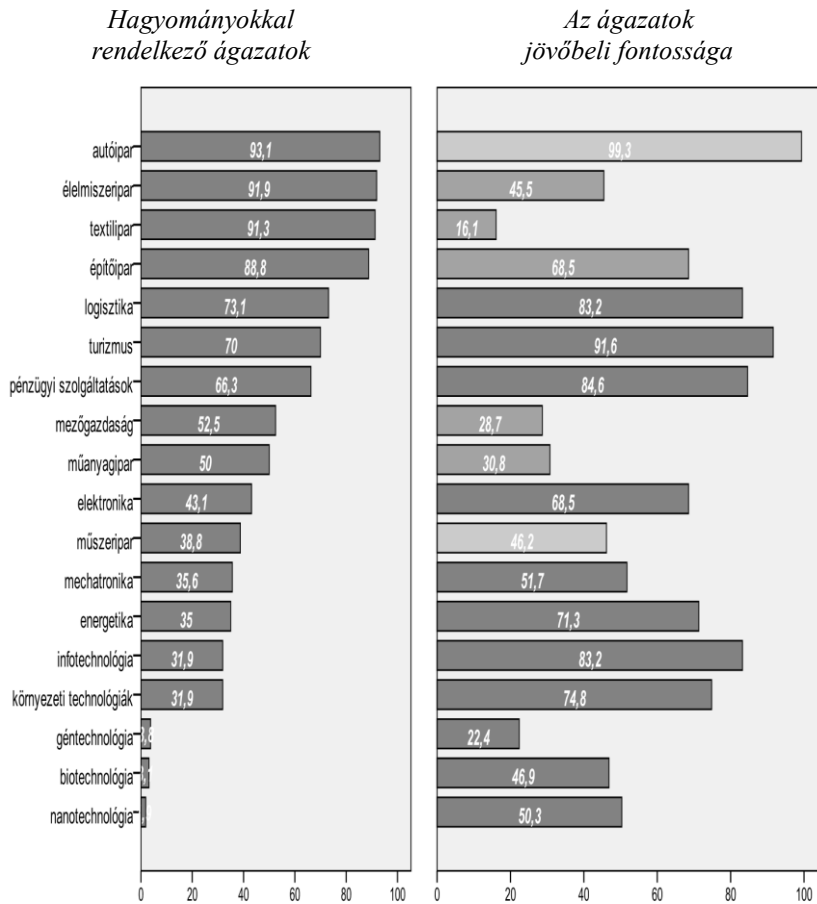
A kapott eredményeket nem tudjuk egyértelműen elhelyezni a hagyományok és a jövőbeli fontosság közé, több olyan ágazat van, amely a fentiekben vizsgált értékelésektől eltérően viselkedik. Természetesen némileg más jellegű ez a kérdés, ugyanis itt nem igen-nem válaszokra voltunk kíváncsiak, hanem egy több elemű skálán próbáltuk meg mérni az adott ágazat fontosságát (4. ábra).

Látható, hogy nagyon *erős dominanciával rendelkezik az autóipar*, az átlagpontszámok alapján a többi számotevő súlyúnak tartott iparág is jelentősen le van maradva hozzá képest. Az is kiderül az értékelésekből, hogy a nagy hagyományokkal rendelkező, de a jövőben jelentőségükből vesztő ágazatokat (textilipar, élelmiszeripar, mezőgazdaság) már a jelen helyzetre vonatkozóan sem tartják jelentős súlyúnak a megkérdezettek. Meglepő viszont, hogy az autóipar mögött a turizmus kapta a második legmagasabb pontszámot az ágazatok közül, miközben a város adottságaival és jellemzőivel kapcsolatos vélemények között többször is visszaköszönnek magának az idegenforgalomnak, illetve az ezt kiegészítő, élénkítő feltételeknek a hiányosságai. Látható, hogy azok közül az iparágak közül, amelyek nem tekinthetők a városban jelentős tradíciókkal rendelkezőknek, de a jövő szempontjából fontosak, több már jelenleg is megfelelő súllyal van jelen a gazdasági szerkezetben (elektronika, infotechnológia, környezeti technológiák). Ebből kiindulva elmondhatjuk, hogy a győri

elit véleménye szerint a gazdasági szerkezet sok elemében megfelelő alapokkal rendelkezik ahhoz, hogy dinamikus fejlődést és versenyképességet biztosító struktúrává váljon a jövőben.

## 3. ÁBRA

*A különböző ágazatok hagyományai és jövőbeli fontosságuk Győrben*

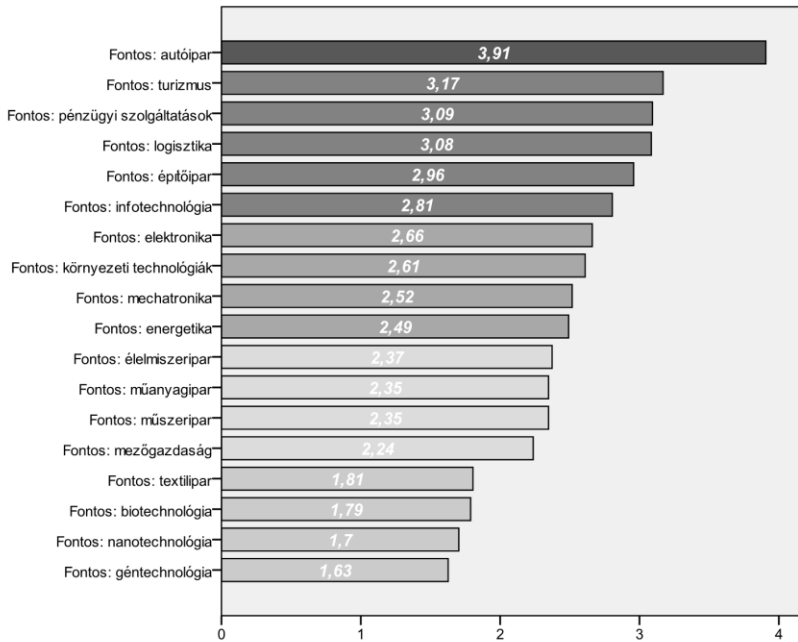


Jelmagyarázat (a jobb oldali táblán): sötétszürke – jelentőségüket növelő ágazatok (több mint 10% növekedés), halványoszürke – stagnáló ágazatok (10%-nál kisebb változás), középszürke – jelentőségüket elvesztő ágazatok (több mint 10% csökkenés)

*Forrás: Kérdőívek (2008).*

## 4. ÁBRA

*A különböző ágazatok fontossága Győr jelenlegi gazdasági szerkezetében*



*Forrás:* Kérdőívek (2008).

*Az innováció feltétel- és intézményrendszere*

Arra a kérdésre, hogy általában innovatívnak tekinthető-e a város, a megkérdezettek 65,5%-a felelt igennel. Ahhoz, hogy árnyaltabb képet kapjunk, *áttekintettük azokat az alapvető feltételeket, amelyeknek a megléte elengedhetetlenül fontos az innovációhoz.* A négy alapfeltétel a kutatás-fejlesztési infrastruktúra, a humán háttér, a pénzügyi erőforrások rendelkezésre állása és a vállalkozások hozzáállása volt, melyek meglétét négyfokozatú skálán mértük.

A részletesebb bontás nagyjából alátámasztja a kedvezőnek mondható vélekedést az innovációról, a különböző feltételek is inkább pozitív értékelést kaptak. Közülük is kiemelkedik a humán háttér, azaz a szakemberek és a megfelelő szaktudás megléte; ez a kritérium átlagosan 2,98 pontot ért el a négyfokú skálán, a többi feltétel értékelése hasonló, 2,6 pont körüli átlagokkal. Mindenképpen érdekes megnézni ebben az esetben azt, hogy találhatunk-e különbségeket az elitcsoportok között a feltételek megítélésében (7. táblázat).

## 7. TÁBLÁZAT

Az innováció feltételeinek megítélése a különböző elitcsoportok körében

| Elit-csoportok                      | K+F<br>infra-<br>struktúra | Humán<br>háttér | Pénzügyi<br>erő-források | Vállalko-<br>zások hoz-<br>záállása |
|-------------------------------------|----------------------------|-----------------|--------------------------|-------------------------------------|
| ANOVA                               | sig:<br>0,375              | sig:<br>0,121   | sig:<br>0,001            | Sig:<br>0,032                       |
| Értelmiségiek                       | 2,43                       | 2,72            | 2,41                     | 2,42                                |
| Bankok, cégvezetők                  | 2,72                       | 3,19            | 3,00                     | 2,72                                |
| Oktatás                             | 2,40                       | 2,94            | 2,06                     | 2,88                                |
| Egyéb intézmények                   | 2,33                       | 3,33            | 2,67                     | 2,33                                |
| Önkormányzat                        | 2,80                       | 2,80            | 2,40                     | 2,80                                |
| Kulturális intézmények,<br>művészek | 2,40                       | 2,90            | 2,50                     | 2,40                                |
| Képviselők                          | 2,87                       | 2,75            | 2,63                     | 3,12                                |
| Érdekképviseletek                   | 2,75                       | 3,00            | 2,50                     | 2,00                                |
| Összesen                            | 2,56                       | 2,98            | 2,56                     | 2,61                                |

Forrás: Kérdőívek (2008).

Az innovativitást nem csak az alapfeltételek rendelkezésre állása, hanem a megfelelő szereplők, intézmények is nagyban meghatározzák. A felmérés során megpróbáltunk képet kapni arról, hogy a megkérdezettek mely szereplőket tartják meghatározónak a város fejlődése szempontjából. Nemcsak az innovációt vizsgáltuk, hanem emellett kíváncsiak voltunk más területek (gazdaságfejlesztés, oktatás, környezetvédelem) kulcsszereplőinek megítélésére is. A megkérdezettek mind a négy kategóriában három-három szereplőt jelölhettek meg. A 8. táblázat mutatja be azokat a szervezeteket, intézményeket, amelyek a legfontosabb szereppel bírnak a vizsgált területeken.

A 8. táblázat jól mutatja, hogy melyek az igazán fontos, mindenhol jelen lévő szereplők, és melyek azok, amelyek általában funkciójuknál fogva specifikusak, a gazdasági élet egy-egy területén vannak jelen. Három olyan szervezetet találunk, amelyek mindenhol jelen vannak, ezek az Audi, a Széchenyi István Egyetem és az önkormányzat, rajtuk kívül az Ipari Park, a Kamara, a Rába, a Graboplast és az MTA RKK NYUTI jelenik meg egynél több dimenzióban. Ha nemcsak a jelenlétet, hanem a konkrét említéseket tekintjük, akkor a gazdaságfejlesztésben egyértelműen megmutatkozik az Audi domináns szerepe; 157 megkérdezett adott érvényes választ a kérdésre, közülük csak ketten nem jelölték meg az autógyártó céget. A következő szereplő a sorban az Ipari Park mindössze 49 említéssel. Az innováció esetében kissé árnyaltabb a kép, bár itt is az Audi kapta a legtöbb jelölést, de ebben az esetben viszonylag közel van hozzá a Széchenyi István Egyetem (102, illetve 78 említés). Az oktatás tekintetében az egyetem hasonlóan teljesít, mint az Audi a gazdaságfejlesztésnél, emellett a válaszadók több mint fele megemlíti valamelyik közoktatási intézményt, egyharmaduk pedig a Nyugat-Magyarországi Egyetemet. A környezet-védelemnél az önkormányzat, illetve a hozzátartozó cégek, valamint különböző civil szervezetek kapták a legtöbb említést.

8. TÁBLÁZAT  
A különböző helyi és térségi intézmények, szervezetek szerepe

| <i>Intézmények, szervezetek</i> | <i>Gazda-<br/>ságfej-<br/>lesztés</i> | <i>Innová-<br/>ció</i> | <i>Oktatás</i> | <i>Környe-<br/>zetvéde-<br/>lem</i> |
|---------------------------------|---------------------------------------|------------------------|----------------|-------------------------------------|
| Audi                            | +++                                   | +++                    | ++             | +                                   |
| Rába                            | ++                                    | +                      |                |                                     |
| Graboplast                      | +                                     | +                      |                |                                     |
| Ipari Park                      | +++                                   | ++                     | +              |                                     |
| Integrál-H                      | +                                     |                        |                |                                     |
| Önkormányzat                    | ++                                    | ++                     | +              | +++                                 |
| Széchenyi István Egyetem        | ++                                    | +++                    | +++            | ++                                  |
| Kereskedelmi és Iparka-<br>mara | ++                                    | ++                     | +              |                                     |
| Innonet                         |                                       | ++                     |                |                                     |
| RIÜ                             |                                       | +                      |                |                                     |
| MTA RKK NYUTI                   |                                       | +                      | +              |                                     |
| közoktatási intézmények         |                                       |                        | +++            |                                     |
| Nyugat-Magyarországi<br>Egyetem |                                       |                        | +++            |                                     |
| Munkaügyi Központ               |                                       |                        | +              |                                     |
| Megyei Kórház                   |                                       |                        | +              |                                     |
| Komszol                         |                                       |                        |                | ++                                  |
| Reflex                          |                                       |                        |                | +++                                 |
| Pannon-Víz                      |                                       |                        |                | +                                   |
| civil szervezetek               |                                       |                        |                | +++                                 |

Jelmagyarázat: +++ kulcsszereplő (több mint 40 említés), ++ fontos szereplő (20–40 említés), + kiegészítő szereplő (1–19 említés)

Forrás: *Kérdőívek (2008)*.

### *Humán és szimbolikus tényezők*

Egy nagyváros helyzete és helyzetének megítélése, fejlődési pályáíve és jövője nemcsak az olyan 'kemény', megfogható, mérhető vagy könnyen körülírható tényezők függvénye, mint városhálózati pozíció, versenyhelyzet, gazdasági struktúra, közlekedés stb. Emellett számos humán paraméter is szerepet játszik, amelyek képlékenyebbek, szubjektívebbek és általában csak közvetetten kapcsolhatók össze a mérhető, látható teljesítményekkel, lokális nagyvárosi inputokkal. Ebben a részben három szempontból vizsgáljuk meg ezeket a puha tényezőket. Először arra keressük a választ, hogy milyen a személyisége Győrnek. Emberi tulajdonságok segítségével rajzolunk egy viszonylag pontos portrét. Majd azt keressük, hogy mennyire elégedettek a város meghatározó, prominens társadalmi rétegének képviselői a helyi adottságokkal

és szolgáltatásokkal. Végül Győr jelenének és jövőjének szimbolikájára vonatkozó eredményeinket mutatjuk be.

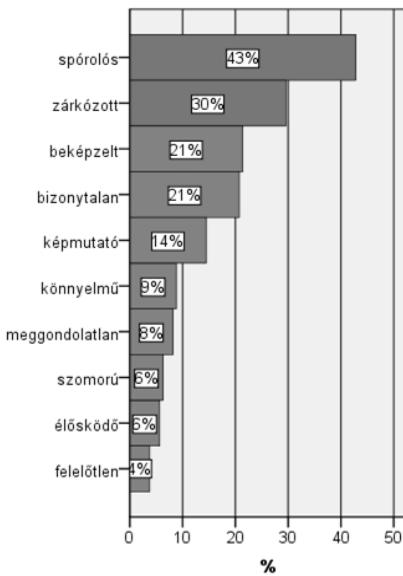
### *A helyi társadalom személyisége*

Egy új, kísérleti jellegű kérdéssorozat formájában megpróbáltuk felmérni a város *tipikus személyiségjegyeit*. Pozitív és negatív emberi tulajdonságokkal kellett jellemeznie a megkérdezetteknek Győrt. Nem egy konkrét aspektusát emeltük ki a nagyvárosi létnek – mint például milyen emberekre alkalmazható jelzőkkel írható le a helyi gazdasági rendszer, vagy éppen a politikai mező –, hanem úgy általában a város egészét kellett minősíteni, a várost, mint élő, lüktető vagy éppen pangó társadalmi entitást, egyfajta 'kollektív élőlényt'. Természetesen ezt a feladatot megfelelő tulajdonságok előzetes leválogatása alapján lehetett csak a válaszadókra testálni. Harminc jellemvonást válogattunk össze, amelyből tíz volt inkább negatív és húsz pozitív jellegű. A kérdés úgy hangzott, hogy melyek azok, amelyek inkább jellemzőek, és melyek azok, amelyek inkább nem jellemzőek a városra. Az eredmények értékelésekor természetesen azt nem tudjuk megmondani, hogy mire alapozva minősítették az egyes tulajdonságokat az emberek.

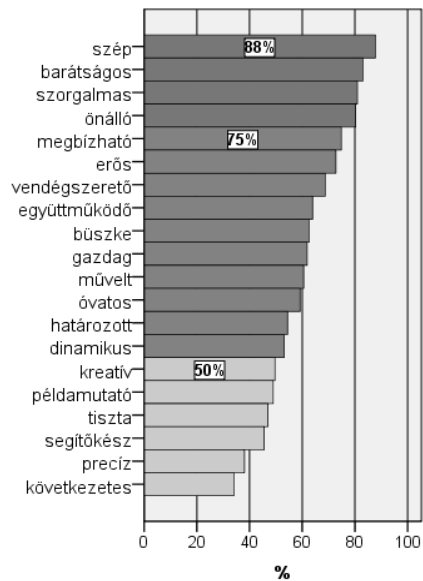
## 5. ÁBRA

### *A város negatív és pozitív tulajdonságainak „rangSORA”*

*A negatív tulajdonságok gyakorisági "rangSORA"*



*A pozitív tulajdonságok gyakorisági "rangSORA"*



*Forrás: Kérdőívek (2008).*

Kezdjük a legfontosabb kérdéssel. Melyek azok a 'személyiségjegyek' amelyek a többség értékítélete alapján a leginkább jellemzőek Győrre? Ezt az egyes tulajdonságok mellé „leadott igenlő szavazatok” gyakoriságából lehet a legegyszerűbben ki-következtetni. Az előfordulási arányok alapján két negatív és négy pozitív tulajdonság lehet a város személyiségprofiljának domináns összetevője (5. ábra). Röviden így jellemezhetjük: spórolós és zárkózott, de ennek ellenére mégis csak egy szép, barátságos, önálló és szorgalmas társadalmi entitás. Folytatva a kérdést a negatívumokkal, a megkérdezettek egyötöde emellett még a beképzelt és a bizonytalan jelzőket is megjelölte. A pozitív lista középmezőnyének belső rangsorában a megbízhatóság, az erő és a büszkeség dominál, majd az együttműködő készség, a gazdagság, a műveltség és dinamizmus. Ezeket a válaszadók 60–70%-a tartotta helyénvaló, Győrre illő jellemzőnek. Sokat elárul a helyi társadalomról és a lokális intézményi struktúrákról a legkevésbé preferált pozitív alaphangú személyiségjegyek halmaza a lista alján. A legtöbben a következetességet, a precizitást, a segítőkészséget hiányolják. Kritikai alapon közelítve a megismert személyiség profilhoz, jól kirajzolódnak azok a társadalmi jellemzők, amelyek a fejlődés és az egészséges, vagy optimális miliő szempontjából nem elhanyagolhatóak: a társadalom nyitottsága, a reális léptékű költsékezés (beruházás), a következetesség (pl. fejlesztéspolitikai, igazgatási, munkavégzési, világnézet?), a precizitás és kreativitás, amelyekből jelenleg még talán kissé deficitese a helyi társadalom az elit véleménye szerint.

A személyiségprofil alapvonalainak felvázolása után vizsgáljuk meg a városra ragasztott címkék számszerűsíthető jellegzetességeit is. Azt, hogy egyáltalán az általunk felsorolt listából összesen hány tulajdonságot tartottak helytállóknak a város prominens személyiségei? Milyen a negatív és a pozitív tulajdonságok számának egymáshoz viszonyított aránya? Kik voltak azok, akik kritikusan álltak a dologhoz, és kidomborították Győr 'sötétebb oldalát' is a válaszaikban? A 171 válaszadó egyharmada egyetlen negatív tulajdonságot sem adott meg. A pozitív oldalon a nemlegesen válaszoló aránya összesen csak 2%. A városhoz rendelt tulajdonságok számának átlagértékei is gyökeresen különböznek a kedvező és kedvezőtlen aspektusok tekintetében. Átlagosan csak egy-egy negatív elemet azonosítottak be, míg az előnyös jelzők felsorakoztatásakor az átlag legalább 12 tulajdonságot megnevezett.

Ha összepárosítjuk a két kérdéssort, akkor viszonylagos pontossággal az is megadható, hogy mennyire voltak következetesek a helyi társadalom meghatározó, befolyásos rétegébe sorolt személyek, mint kérdőivalanyok, illetve az is, hogy milyen struktúrába rendezhető ez a réteg az értékelésük egy negatív–pozitív pólusú tengelyen szerveződő logikája alapján. Az alapvető kérdés az, hogy akik több negatív tulajdonságot is megadtak, vajon csak komplexen gondolkodtak (és hasonlóan sok kedvező jellemzőt is megjelöltek), vagy alapvetően elégedetlenek, és inkább csak a problémákra hívták fel a figyelmet (következtesen jelöltek a listából)? Amennyiben így áll a dolog, akkor az sem mellékes, hogy mekkora ezen személyeknek a köre a társadalom prominens csoportjában. A pozitív jellemzők esetén a három csoport nagyjából egyforma méretű. A negatív tulajdonságoknál kevesebben vannak azok,

akik viszonylag sok tulajdonságot rendeltek hozzá a város személyiségprofilját leíró válaszukhoz (21%). Ez összesen harminchat embert jelent a mintában. Ez a csoport jól láthatóan nem bánt bőkezűen a pozitív jelzőkkel: csak 14%-uk nevezett meg az átlagnál több pozitív jelzőt is. Ők a komplexen gondolkodók, a teljes válaszadói kör 3%-át kiteve. Többségük viszont inkább csak átlagos, de főként az átlagnál alacsonyabb számú kedvező tulajdonságot rendelt hozzá a városhoz. Őket nevezhetjük az elégedetleneknek vagy kritikuskoknak. A válaszadók 18%-a ide sorolható. Az egyértelműen optimistákat, az elsődlegesen pozitív személyiségprofil megrajzolókat a 9. táblázat jobb felső celláinak értékei alapján tudjuk beazonosítani. A válaszadók durván egyharmada sorolható ide az átlagnál több pozitív jelző és hiányzó vagy csak minimális kedvezőtlen tulajdonság kombinálása révén.

## 9. TÁBLÁZAT

*Véleménycsoportok a negatív és a pozitív jelzők használatának következetessége alapján*

| Negatív tulajdonságok számának megítélése        |               | Pozitív tulajdonságok számának megítélése |                 |                       | Teljes minta |
|--|---------------|---|-----------------|-----------------------|--------------|
|  |               | Átlag alatti (0–10)                       | Átlagos (11–13) | Átlag feletti (14–20) |              |
| NINCS NEGATÍV tulajdonsága a városnak            | N             | 16  | 16              | 21                    | 53           |
|  | Sor %         | 30,2%                                     | 30,2%           | 39,6%                 | 100,0%       |
|  | Teljes mintán | 9,4%                                      | 9,4%            | 12,3%                 | 31,0%        |
|  | belüli %      |   |                 |                       |              |
| CSAK EGY-KÉT NEGATÍV tulajdonsága van a városnak | N             | 19  | 29              | 34                    | 82           |
|  | Sor %         | 23,2%                                     | 35,4%           | 41,5%                 | 100,0%       |
|  | Teljes mintán | 11,1%                                     | 17,0%           | 19,9%                 | 48,0%        |
|  | belüli %      |   |                 |                       |              |
| TÖBB NEGATÍV tulajdonsága is van a városnak      | N             | 21  | 10              | 5                     | 36           |
|  | Sor %         | 58,3%                                     | 27,8%           | 13,9%                 | 100,0%       |
|  | Teljes mintán | 12,3%                                     | 5,8%            | 2,9%                  | 21,1%        |
|  | belüli %      |   |                 |                       |              |
| Teljes minta                                     | N             | 56  | 55              | 60                    | 171          |
|  | %             | 32,7%                                     | 32,2%           | 35,1%                 | 100,0%       |
|  | Teljes mintán | 32,7%                                     | 32,2%           | 35,1%                 | 100,0%       |
|  | belüli %      |   |                 |                       |              |

Pearson Khi-négyzet próba – sig: 0,003

Forrás: Kérdőívek (2008).

Ezek alapján jogosan merül fel a kérdés, kik tartoznak ebbe a két szélső csoportba? Van valamilyen sajátos megkülönböztető jegyük a helyi eliten belül? A társadalmi-demográfiai faktorok legtöbbje nem áll szignifikáns kapcsolatban ezzel az attitűddel.

Néhány háttérváltozó azért segít leírni a kritikusabb beállítódású személyek körét. Egyrészt felülreprezentáltak a tősgyökeresek (kb. kétharmaduk), vélhetően erősebb lokális identitással és ebből fakadó érzékenységgel, amely leképeződik az általuk megrajzolt személyiségprofilban is. Másrészt szignifikáns összefüggés van a kritikai hangnem és az életével való általános elégedettség között. Az emberek elégedettségét hat konkrét kérdésen keresztül mértük. Az életszínvonalat, a munkát, a jövedelmet, a lakást, a lakókörnyezetet és az egészségi állapotot kellett értékelni egy tízfokozatú skálán. Ebből alakítottuk ki az egységes elégedettségi indexet mind a hat tényező együttes figyelembevételével. A kritikusabb csoportban alacsonyabb az általános elégedettségi index is. Ebből arra következtethetünk, hogy ez a kritikusabb hangvétel talán csak a lenyomata, következménye a privát életben megfigyelhető elégedetlenségnek, vagy a válaszadók alapvető mentalitásából fakad mindkét kérdéssornál a negatív beállítódás. Az alapvetően kedvező tulajdonságokat megnevezők esetében szintén van néhány társadalmi sajátosság. A negyven év alattiak körében kétszer akkora az arányuk, mint a 60 év felettiéknél, tehát az életkor szerepet játszhat a dologban. A tősgyökeres győriek körében viszont jóval kisebb az ilyen beállítottságú személyek aránya (csak 14% szemben a 20%-os mintaátlaggal). Az iskolai végzettség is szerepet játszik: magasabb a főiskolai végzettségűek aránya szemben az egyetemi vagy doktori fokozattal rendelkezőkkel.

### *Objektív elégedettség, fejlesztési prioritások*

A város személyiségjegyeinek vizsgálatokor felszínre került a helyi gazdasági és társadalmi élettel összefüggő elégedettség is a negatív és pozitív jelzők használata alapján. Ezt objektívebb formában külön mértük a kérdőívben. Huszonkét városi adottságot és szolgáltatást soroltunk fel, melyeket egy négyfokozatú skálán kellett minősíteni (1: nagyon elégedetlen; 4: nagyon elégedett). Emellett meg kellett jelölni azt a három területet, amelyet legelőször fejlesztené a válaszadó. A válaszok alapján megadható a helyi társadalom prominens csoportjának objektívebb *elégedettségi indexe*, az egyes adottságok *hierarchiája* és a *leginkább fejlesztendő* területek listája. Összegezve a 22 területen adott pontszámokat megadható a válaszadók átlagos elégedettségi indexe. Az index átlaga és mediánja is 2,7, ami arra utal, hogy inkább elégedett a többség a város különböző adottságaival. A nagyon elégedetlenek száma alacsony, a megkérdezettek 2–3%-a sorolható csak ebbe a csoportba. Az inkább elégedetlen kategóriába az összes válaszadó 20%-a tartozik. Durván 60%-uk minősíthető átlagosan inkább elégedettnek, és további 12%-uk nagyon elégedettnek abban az esetben, ha összesítetten kezeljük a 22 mért városi paramétert.

A *legnagyobb problémák* egyértelműen a közlekedéssel vannak Győrben: az útminőség és a parkolás esetén az elégedettségi index értéke messze alacsonyabb a többi dimenzióban megfigyelhető átlagoknál. E két területtel a többség nagyon elégedetlen volt. Ezen túlmenően a lakosság közérzetével összefüggő olyan faktorok kaptak még kedvezőtlenebb minősítést, mint a környezeti kérdések, a köztisztaság és a helyi

társadalom közösségi élete. A *legnagyobb fokú elégedettség* a globalizáció és a hazánkban is formálódó poszt-indusztriális (vagy tudás) társadalom két alappillére esetében figyelhető meg. A fogyasztói társadalom kiszolgáló intézményrendszere és az ehhez kapcsolódó pénzügyi szolgáltatások, illetve az oktatás-képzés teljes intézményi hierarchiája (az óvodától az egyetemig) nagyon kedvező minősítést kapott az elégedettségi rangsorban. Ezekben az alapvető szolgáltatási szektorokban, úgy tűnik, jól teljesít a város intézményrendszere a helyi prominens csoport szerint. A kettő közötti inkább elégedett zóna a legnagyobb elemszámú a felsorolt paraméterek száma tekintetében. Itt is van egy belső struktúra, ahol a munkalehetőségek, a kulturális és az egészségügyi szolgáltatások vannak az élen, és a rekreációs funkciók (parkok, játszóterek, sportolási lehetőségek) az alsó szegmensben (10. táblázat).

10. TÁBLÁZAT  
22 darab városi adottság és szolgáltatás értékelése

| <i>Adottságok</i>       | <i>Átlag</i> | <i>Szórás</i> |
|-------------------------|--------------|---------------|
| vásárlási lehetőségek   | 3,40         | ,667          |
| pénzügyi szolgáltatások | 3,38         | ,654          |
| általános iskola        | 3,20         | ,612          |
| éttermek                | 3,17         | ,678          |
| felsőoktatás            | 3,16         | ,686          |
| óvoda                   | 3,08         | ,640          |
| munkalehetőség          | 2,99         | ,663          |
| bölcsőde                | 2,82         | ,744          |
| kulturális élet         | 2,75         | ,802          |
| orvosi ellátás          | 2,74         | ,678          |
| közbiztonság            | 2,72         | ,654          |
| szórakozási lehetőségek | 2,70         | ,749          |
| munkaerőkinálat         | 2,67         | ,750          |
| szakképzés              | 2,65         | ,839          |
| sportolási lehetőségek  | 2,65         | ,731          |
| játszóterek             | 2,61         | ,536          |
| parkosítottság          | 2,58         | ,696          |
| köztisztaság            | 2,41         | ,669          |
| környezetvédelem        | 2,29         | ,604          |
| helyi közösségi élet    | 2,22         | ,669          |
| parkolási lehetőségek   | 1,90         | ,729          |
| közutak minősége        | 1,68         | ,676          |

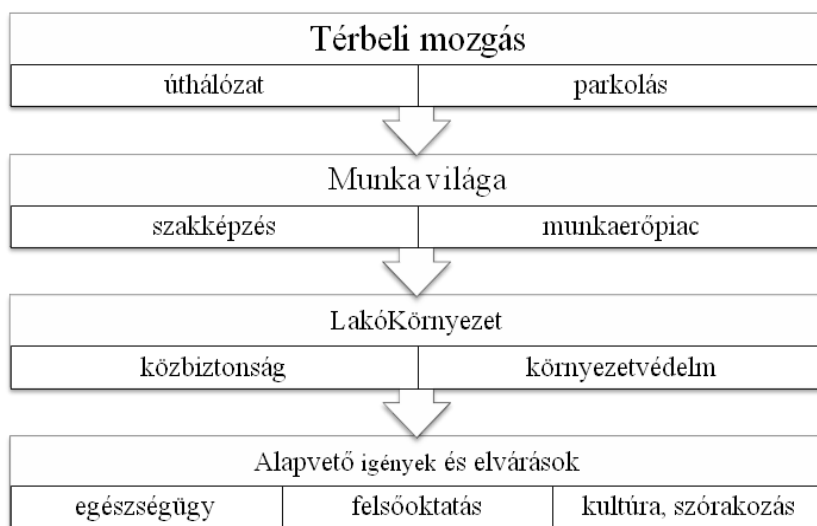
*Forrás:* Kérdőívek (2008).

Mi a teendő? Hol kellene kezdeni? Mít kellene először fejleszteni? A válaszadók három dolgot nevezhettek meg, amelyek alapján megadható egy *időzítés alapján*

*rendszerezett intézkedési, beavatkozási lista (6. ábra). A többség a közúthálózat javítását, fejlesztését szorgalmazná első helyen. Az első említések 43%-a erre vonatkozott. Ezzel párhuzamosan a parkolási nehézségeket is meg kellene oldani (26%), és a környezetvédelem érdekében kellene többet tennie a városnak. A második helyen megnevezett fejlesztési területek listája tartalmilag már sokkal összetettebb. Két adottság itt is dominál, és további három fejlesztési irány emelkedik ki a sorból. Új elemként a szakképzés fejlesztését a válaszadók közel 20%-a emelte ki. Emellett a közbiztonság, orvosi ellátás és a környezetvédelem kapott még sok szavazatot második prioritásként a válaszadók preferenciarendszerében. A harmadik említések között 10–15%-os súllyal öt paraméter emelkedik ki: kulturális élet, munkaerőpiac, felsőoktatás, egészségügy és a helyi közösségi élet.*

## 6. ÁBRA

*A fejlesztendő területek prioritásrendszere*



*Forrás: Kérdőívek (2008).*

## *A város és környéke szimbolikája*

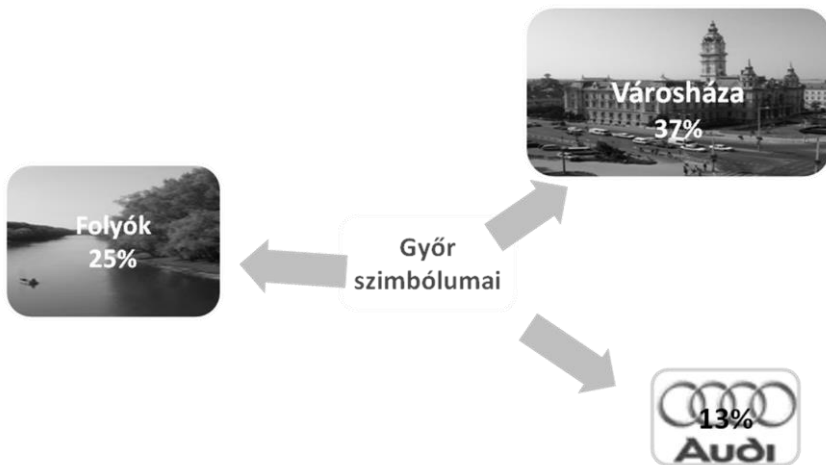
Az alapkérdésünk az volt, hogy *mi szimbolizálja a legjobban a várost* a helyi társadalom felső rétegének prominens személyiségei szerint. A várost megszemélyesítő attribútumok mellett ez a kérdés is a 'materiális' természetű, tényadatokra és kézzelfogható eredményekre alapozott ismereteink kiegyensúlyozását szolgálja. Tisztában kell lenni a városkép és városmarketing szempontjából a szlogenek és szimbólumok jelentőségével. Az eredmények az eddigi ilyen jellegű kampányok le-

nyomatai is lesznek egyben, hiszen a véleményalkotás a már meglévő keretrendszerben történik meg. Így a két kérdés, miszerint mi szimbolizálja Győr jelenét és jövőjét, *megerősítő, legitimáló és talán ötletadó is* lehet egyszerre.

Meglepő módon a nyitott kérdések ellenére is *roppant leegyszerűsített a szimbólumlista*. Lényegében a válaszadók 75%-a csupán három szimbólum valamelyikét említette meg, noha nem előre definiált lehetőségekre kellett válaszolniuk. Ezen túl, a minta maradék egynegyede még 10–15 olyan lehetséges szimbolikus elemet nevezett meg, amelyek más aspektusokat is kiemelnek, de itt az alacsony említési ráta miatt nem beszélhetünk kollektív véleményről. Megdöbbentő, de a helyi elit közel 40%-a a „Városházát” említette meg egy teljesen nyitott kérdésfeltevés során, ahol semmilyen formában sem, befolyásoltuk a válaszadást prekoncepcióinkkal. A második legnagyobb arányú válaszcsoport a „folyók” elnevezést kapta, amelybe olyan megnevezések kerültek, mint folyók városa, Duna, Rába, hidak. Végül kiemelkedik a válaszstruktúrából az AUDI Hungária Motor Kft. melyre a minta 13%-a ’szavazott’ Győr lényegét legjobban kifejező szimbólumként (7. ábra). Jóval kisebb válaszadási rátával (5–6 említés) a sort az „ipar”, a „Püspökvár”, az „óváros”, a „balett”, a „barokk”, illetve az „egyetem” követi.

## 7. ÁBRA

*A város elsődleges szimbólumai*



Magyarázat: Az ábrán a három legtöbbet említett szimbólum van jelölve.

Forrás: Kérdőívek (2008) alapján; [www.audi.hu](http://www.audi.hu); saját fotó.

Második lépésben arra kellett válaszolni, hogy *mi szimbolizálná Győr jövőjét a legszemléletesebben*. Nagyjából azonos motívumok térnek vissza közel hasonló megoszlásban, de a válaszok sokszínűbbek, precízebbek ebben az esetben. Négy szimbólumrendszer körvonalai rajzolódnak ki a válaszokban, amelyeket fontosságuk szerint ismertettünk. A legtöbb válasz ebben az esetben is a Városházára, mint épületre ala-

pozított szimbolizmust erősíti meg, illetve az egyéb fontos és értékes helyi épített örökséget is ide lehet sorolni (pl. Püspökvár, Széchenyi tér, Káptalandomb). A másik főirány természetesen a folyókra alapozott szimbolizmus: folyók, vizek városa, vizek találkozása, híd, találkozási pont, hajó, kikötő, három folyó, aktív folyó kapcsolat, egy szíven átfolyó folyó. A harmadik dimenziót az autóipar és az erre épülő fejlesztések jelentik: Audi, egyetem, autógyártás, csúcstechnológia, innováció, tudásközpont. Végül a negyedik nagyobb csoportot a kultúra és turizmus szimbólumainak gyűjtötégelyeként lehetne leírni: balett, kulturális rendezvények, tánc, turizmus. Jól látható, hogy a rendszerváltás óta eltelt két évtized image-építési és arculattervezési lépései visszaköszönnek a válaszokban, illetve kiegészült a lista olyan új elemekkel, amelyek világos reakciók a gazdasági fejlődés háttérében álló szereplőkre és folyamatokra (autóipar), illetve az új társadalmi struktúra domináns formálóira (tudásteremtés, innováció).

### *Város jövője*

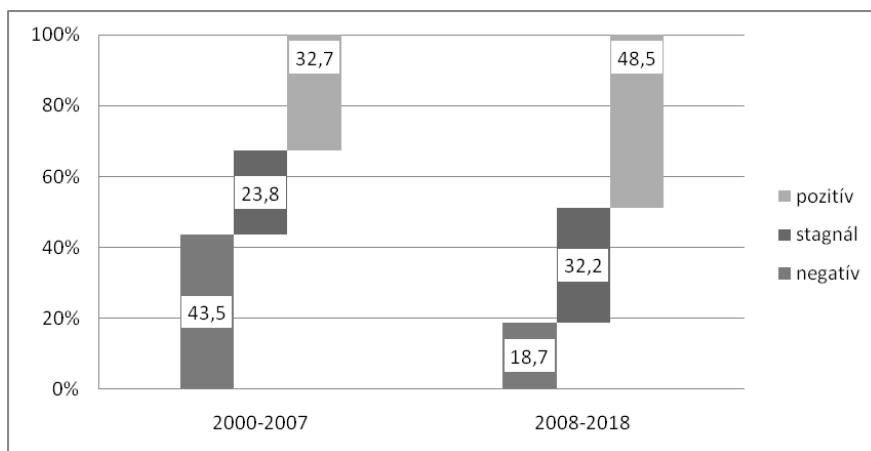
Ha röviden össze kellene foglalnunk azt, hogy miként látja a város jövőjét a győri elit, akkor elsősorban néhány olyan kérdéskörre kell visszautalnunk, amelyek jelen tanulmányban már előkerültek a versenyképesség, illetve a versenytársak vizsgálatokor.

Általánosságban elmondható, hogy a válaszadók jelentős része az utóbbi néhány év tekintetében bizonyos megtorpanást tapasztalt Győr fejlődésében, ezzel szemben viszont elmondhatjuk, hogy a jövővel kapcsolatos megítélések sokkal pozitívabbnak tekinthetők. A 8. ábra mutatja, hogy amíg a 2000 és 2007 közötti időszakban a válaszadók 43,5%-a észlelte úgy, hogy a város versenypozíciói romlottak, addig azok aránya, akik szerint ez a visszafejlődési tendencia az elkövetkező tíz évben is tartani fog, mindössze 18,8%; a másik oldalon az elmúlt időszakban javulást észlelők mintegy egyharmados aránya a jövővel kapcsolatos pozitív várakozások esetében 50% körülire emelkedik.

Ha a vélemények átalakulásával kapcsolatban a minta belső szerkezetét is vizsgáljuk, akkor elmondható, hogy szignifikáns és nagyon erős kapcsolat van a közelmúltra és a közeljövőre vonatkozó megítélések között. Azok közül, akik javulást tapasztaltak az utóbbi néhány évben, csak elvétve akadnak olyanok, akik változtatnának a véleményükön a jövővel kapcsolatban, van viszont egy masszívnak tekinthető réteg, a válaszadók nagyjából egyötöde, akik negatív folyamatokat tapasztaltak a közelmúltban és a jövővel kapcsolatban is pesszimisták. Ha szignifikáns eltéréseket nem is találhatunk, elmondható, hogy a „stabil” pesszimisták közé nagyobb arányban kerültek az értelmiségiek, illetve talán meglepő módon a fiatalabb válaszadók.

## 8. ÁBRA

Győr versenyképességének megítélése a 2000–2007 közötti időszakra, illetve az elkövetkező tíz évre vonatkoztatva



A megoszlások jellemzői a két időpont összevetésében: Pearson khí-négyzet próba – sig: 0,000; Kendall-tau-b: -0,402

Forrás: Kérdőívek (2008).

## Összefoglalás

A felmérés során tesztelni lehetett, hogy a helyi társadalom felső rétege elérhető-e és megszólítható-e kérdőíves adatfelvétellel, amely általában ritkán alkalmazott módszer az elitkutatásokban. Az alacsony válaszadási ráta érzékelteti ennek a megoldásnak is a korlátait, de ennek ellenére is jóval gyorsabb és olcsóbb megoldással volt elérhető több mint 170 prominens személy a hagyományos mélyinterjú meg-oldásokkal szemben. Tartalmi szempontból újdonságnak minősülhet az az eredmény, hogy mérhetővé és összehasonlíthatóvá tegyük a helyi társadalom személyiségjellemzőinek vagy a városi tér szimbolikájának, imázsának a faktorait, és mindezt úgy, hogy folyamatosan kapcsolatban maradhatnak (az adatbázis jelleg miatt) az ilyen képlékeny, bizonytalan háttérű szubjektívebb tényezők a pozicionálás, a gazdasági struktúra leírás, a fejlődési trendadás vagy éppen a városi adottságok minősítésének jóval objektívebb, a reálfolyamatok tapasztalataiból jobban építkező, táplálkozó véleményrendszerei között. Cél-szerű lenne a jövőben összehasonlítani az eredményeket olyan új városszociológiai kutatásokkal, amelyekben más adottságú nagyvárosi (vagy éppen közép- és kisvárosi) ter-tek felső társadalmi rétegének az attitűdjei lennének feltérképezve hasonló kérdéskör-ökben, hogy tisztábban lássuk az ilyen kísérleti jellegű megoldások használhatóságát és a helyi társadalmi miliőn is túlmutató értékét.

---

## Jegyzet

<sup>1</sup> A cikk a TÁMOP-4.2.1-08/1-2008-0005 azonosító számú projekt keretében készült.

## Irodalom

- Csanádi G.–Csizmady A.–Kocsis J.B.–Kőszeghy L.–Tomay K. (2010) *Város tervező társadalom*. Sík Kiadó, Budapest.
- Enyedi Gy. (1988) *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Izsák É. (2003) *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Mills, C.W. (1972) *Az uralkodó elit*. Gondolat, Budapest.
- Mosca, G. (1939) *Elementi di Scienza Politica*. Gius, Laterza & Figli, Barl.
- Pareto, W. (1972) A kormányzó elit. – Huszár T.–Somlai P. (szerk.) *A polgári szociológia története 1917-ig*. 4. Tankönyvkiadó, Budapest. 278–283. o.
- Rechnitzer J. (2007) Az európai regionális politika és városfejlődés. – *Magyar Tudomány*. 6. 692–703. o.
- Szirmai V. (szerk.) (2009) *A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői*. Dialóg Campus, Pécs–Budapest.
- Szirmai V.–Baráth G.–Bognár J. (2003) Globalizáció és városfejlődés Budapesten. – *Társadalomkutatás*. 3. 249–274. o.
- Takács K. (1998) Az elit szociológiai fogalmáról. – *Szociológiai Szemle*. 1. 139–148. o.
- Veblen, Th. (1992) *The Theory of the Leisure Class*. Transaction Publishers, New Brunswick – New Jersey.



# GYŐRI AGGLOMERÁCIÓ KUTATÁSA ÉS EREDMÉNYEI A 60-AS ÉVEKTŐL NAPJAINKIG\*

HONVÁRI PATRÍCIA

## *Az agglomeráció fogalma és az agglomerációkutatás Magyarországon*

Ahhoz, hogy megérthessük az agglomeráció-kutatásokhoz kapcsolódó módszertanokat, elsőként az agglomeráció fogalmát kell meghatározni. Bárki, aki az agglomerációkról szóló tudományos munkákat vesz a kezébe, számos definícióval találja szembe magát. Joggal felvetés, hogy vajon létezik-e egyáltalán egységes fogalom a szakirodalomban az agglomeráció jelenségére vonatkozóan.

A definíció pontos megadásának egyik legfőbb hátráltatója az volt, hogy sokáig fogalmi tisztázatlanságok uralkodtak. Fontos volt, hogy a különböző meghatározások (mint például a településcsoport, település-együttes, vonzáskörzet vagy agglomeráció) között különbséget tegyenek a kutatók. Egy, az 1970-es években zajló kutatás<sup>1</sup> a településcsoport és az agglomeráció fogalmát különböztette meg. Ennek értelmében egy centrum körül létrejövő, a termelőerők bázisán bármilyen mértékben integrálódott településeket településcsoportnak kell tekinteni. A későbbi fejlődési szakaszban válhatnak a településcsoportok összetett funkciókat hordozó, bonyolult kapcsolatrendszeren nyugvó agglomerációkká (Szántó 1979). Ez a kezdeti definíció arra utal, hogy az agglomerációk kialakulásának különböző lépcsőfokai vannak. Vagyis, az agglomerálódás nemcsak térről, de időtől függő jelenség is.

Suhai Ferenc meghatározása alapján „az agglomeráció a termelőerők koncentrációs folyamatának eredményeként a települések olyan együttese, csoportja, amelyben a környezetéből kiemelkedően fejlett várost és a körülötte fekvő településeket a gazdasági és társadalmi élet szerteágazó területein intenzív kapcsolatok kötik össze; a város körül – a városok népességszámának átlagos növekedésénél – gyorsabb népességtömörülés megy végbe. Az agglomeráció kialakulásában és fejlődésében meghatározó szerep jut – a termelőerők térbeli koncentrációja mellett – a fogyasztási rendszerek sűrűsödésének és az infrastruktúrának.” (Suhai 1984, 18.) Ebben a meghatározásban már közelebb juthatunk az agglomerációk meghatározásához, hiszen feltételként jelenik meg egy centrum-periféria viszony, valamint a funkcionális kapcsolatok intenzitása. Az agglomerációk jellemzője a termelőerők és a népesség koncentrációja.

---

\* Eredeti megjelenési: Lados Mihály (szerk.) (2014): *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása*. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft. 7–21. o.

Nemes Nagy József szerint pedig agglomeráció „a termelőerők koncentrációs és centralizációs folyamatainak eredményeként létrejövő olyan település-együttes, amelyben – alapesetben – a környezetéből kiemelkedően fejlett várost és a körülötte fekvő településeket a gazdasági és társadalmi élet területein intenzív kapcsolat köti össze, és ahol a központi város körül népességtömörülés megy végbe.” (Nemes Nagy 2005, 262.)

Bár a fenti meghatározások, definíciók különböző kutatóktól származnak és különböző időpontokban születtek, közös vonásokat kétségekívül tartalmaznak. Egyrészt, mindegyik meghatározás kiemeli a fejlett, központi mag, a városterület szerepét. Ez az a terület, amely fejlettsége révén bizonyos elemek térbeli koncentrációjához vezet: úgy, mint a termelőerők, a népesség, a vállalkozások és az ipar, valamint az infrastruktúra. Mindegyik meghatározás komplex és bonyolult kapcsolati rendszerről beszél, amely nem írható le egy vagy két mutató alkalmazásával. Az érintett települések együttélését a centrumperiféria viszony jellemzi, ugyanakkor a hierarchia mellett az egymásra utaltság is lényeges tényező. Fontos hangsúlyozni azt is, hogy az agglomerációk kialakulása nem az egyik pillanatról a másikra történik, hanem hosszú fejlődési ívet írnak le. Az agglomeráció-kutatások egyik alapvető feladata az, hogy ezt a fejlődési irányvonalat meghatározza, és vizsgálja azokat a tényezőket, amelyek az agglomerációk kialakulásához elvezettek.

Az agglomeráció kérdésköre hosszú múltra tekint vissza hazánkban. Intenzív kutatása a hatvanas években kezdődött el, az akkori Országos Tervhivatal irányításával. Már akkor is nyilvánvalóvá vált, hogy a települések koncentrációjából nemcsak gazdasági előnyök származnak, de sok esetben egyensúlyzavarok is tapasztalhatók, melyek főként a munkaerő-ellátottság, az infrastrukturális háttér és a népesség köré csoportosulnak (Kőszegfalvi 1979).

Az első agglomeráció-kutatások természetesen a fővárossal és annak vonzaskörzetével foglalkoztak, mint Magyarország legnagyobb és legkiterjedtebb település-koncentrációjával. A Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézete 1973-ban indította el saját vonzaskörzet-kutatását, melynek vizsgálatát Pécs városán végezte el. A kutatás célja a komplex vizsgálat volt, melynek segítségével igyekeztek az agglomerációs folyamatok hátterében álló tényezőket, a társadalmi-gazdasági jellemzőket, valamint a fejlődés során kialakult ellentmondásokat feltárni (Bihari 1979).

A kezdeti kutatások megállapították, hogy az agglomerációk kialakulásakor a termelőerők koncentrációja játssza a legmeghatározóbb szerepet. Ugyanakkor az ipar gyors fejlődése, az ipari termelés területi koncentrációja, a népességtömörülés és az infrastruktúra-fejlesztés is az agglomerációk kialakulását segítette elő. Mivel az agglomerálódás egy folyamat, annak különböző lépcsőfokai is megkülönböztethetőek. Ennek a folyamatnak az első ismérve a települések funkcionális kapcsolatainak fejlődése, mint például a lakóhely és a munkahely közötti ingázás. A második fejlődési szakaszban következik a települések területi összefonódása, majd összenövése (például közös infrastrukturális hálózati rendszerek kialakításával). Ha mind a funkcionális, mind pedig a területi kapcsolatok kialakultak, akkor lehet agglomerációról beszélni. Ebben az értelemben, az agglomeráció-kutatások kezdeti szakaszában, az

1970-es évek végén csak a budapesti és a miskolci agglomeráció tekinthető kialakultnak, a győrit ebben az időszakban agglomerálódó térségnek tekintették, ahol a folyamat ismérvei jelentkezőknek (Kőszegfalvi 1979).

Az egységes fogalom-meghatározással kapcsolatosan kijelenthető, hogy Kőszegfalvi György területi lehatárolásoknál alkalmazott módszertana vált a gyakorlatban is alkalmazott definícióvá, és a Központi Statisztikai Hivatal által használt meghatározássá is, mivel ehhez a meghatározáshoz lehetett a legkönnyebben mutatókat rendelni, és a területi különbségeket számszerűsíteni:

„Az agglomerációk olyan településstruktúrák, ahol az ott elhelyezkedő településen népességyarapodás, jelentős/jelentősebb lakásépítési tevékenység figyelhető meg. Az 1990-es évtizedben végbement folyamatok azt jelzik, hogy a gyarapodó népességszám és lakásépítési tevékenység nem a központokra, hanem az azokat övező településekre jellemző: a központokból a népesség – különböző okok miatt – kitelepedik a környék településeire, illetve más térségekből a bevándorlás ide irányul, lakást ezeken a településeken épít. Az aktív népesség munkahelyei (nagy többségükben) a központokban található. A központ és a közvetlen közelében fekvő települések között sokrétű funkcionális kapcsolatok jönnek létre (munkahely-lakóhely, vállalkozási-gazdasági, kereskedelmi, oktatási, művelődési, egészségügyi, kulturális, különféle jellegű szolgáltatási). Az intenzív agglomerálódási folyamat eredményeként összefüggő, fizikailag egybeépült településtest alakul ki, a települések egymással összenőnek. A hálózati (vonalas) infrastruktúra-rendszerek átfogják, illetve összefogják az agglomeráció egész területét (közlekedés, energiaellátás, közműves vízellátás). Az agglomeráció települési szerkezetének kialakulásában meghatározó szerepe van a központ, illetve társközpontjai településszerkezetének: morfológiai adottságainak, az érintett térség természet-földrajzi viszonyainak (domborzati adottságok, vízrajzi helyzet), a vonalas infrastruktúra kialakult rendszerei területi-földrajzi elhelyezkedésének. Az agglomeráció területére az intenzív terület-felhasználás, a beépítés viszonylagos sűrűsége a jellemző. Megfigyelhető a beépítési magasság növekedése.” (idézi Tóth–Schuchmann 2010, 511-512.)

Ehhez a meghatározáshoz igazított mérőszámokat, majd határozta meg egzakt és objektív, számszerűsíthetően is kifejezhető módon a Központi Statisztikai Hivatal Magyarország agglomerációit. Először az 1980-as években határozták le hivatalosan a településegységeket. Ekkor összesen 32 agglomerációt, agglomerálódó térséget, urbanizálódó 10 Honvári Patrícia térséget, városkörnyéki település-együttest, város-párt, illetve város-hármaszt jelöltek ki. Azonban egyes településcsoportokban a várokozásoktól eltérően nem erősödtek az agglomerálódásra utaló jelek, mely indokolta a besorolás felülvizsgálatát. Ennek eredményeként a KSH 1996-ban 23-ra csökkentette a település-együttesnek minősülők számát, 2003-ban pedig további két település-együttest minősített vissza, illetve a korábbi kategóriákat is módosította. Ennek alapján jelenleg 4 agglomeráció (a budapesti, a győri, a miskolci és a pécsi), 4 agglomerálódó térség és 13 település-együttes található hazánkban, melyekbe összesen 386 település tartozik (Lőcsei 2004).

## 1. ÁBRA

*Nagyvárosi település-együttesek a KSH besorolása alapján, 2003*

*Forrás:* KSH 2003.

Hangsúlyozni kell azonban azt is, hogy az agglomerációk nem képeznek közigazgatási és területfejlesztési egységeket. Nem tekinthetők konkrét, adminisztratív jogi aktusok végeredményének. Ráadásul az agglomerációk nem korlátozhatók kistérségi, megyei, regionális vagy országos határok közé, hiszen ezek a határokon átnyúlhatnak. Ugyanakkor a nagyvárosi agglomerációt úgy kell tekinteni, mint az urbanizációs folyamat végeredményét. A városi funkciók bővülésével, valamint azok minőségének emelkedő színvonalával a városiasodási folyamat előrehalad. Az urbanizáció későbbi, előrehaladottabb szakaszában alakulnak ki település-együttesek, agglomeráló térségek és agglomerációk (Varga 2005).

A hazai agglomeráció-kutatás legfontosabb kérdésköréhez tartoztak és tartoznak mind a mai napig az agglomerációs körzet területi lehatárolásának kérdései, az agglomerációs térségeket jellemző demográfiai mutatók, a foglalkoztatási szerkezet, az agglomerációs települések és a centrum közötti funkcionális kapcsolatok, illetőleg az agglomerációk jövőbeni fejlesztési irányai.

Az agglomeráció-kutatások kritikáját fogalmazta meg Nagy Gábor és Timár Judit. A legkomolyabb probléma abból adódik, hogy ezek a vizsgálatok csak centrum-periféria viszonyrendszerben képesek gondolkodni, a rendszerváltás után megjelenő horizontális településkapcsolatok feltárása nem képezi a kutatások tárgyát. Hasonló probléma jelentkezik, amikor egy településcsoport esetében több, egymást kiegészítő központ együttesen látja el a centrumfunkciókat. A vizsgálatok ekkor is ragaszkodnak az egycentrumos megközelítéshez, amely a kapcsolati intenzitás szintjét a valóságnál lényegesen alacsonyabb szintre szállítja le (Nagy–Timár 2010).

## *Agglomeráció-kutatási módszertanok*

A több évtizedes móltra visszatekintő agglomeráció-kutatások során az egyik legfontosabb kérdéskör az volt, vajon az agglomerációs térségeket hogyan lehet lehatárolni. Vagyis, hol húzható meg egy-egy város körül az agglomerációs vonzáskörzet határa? Ennek meghatározására több módszertan is kialakult az évek során, némelyek országos jelentőségűek, némelyek pedig egy-egy településre koncentrálnak.

Fontos hangsúlyozni, hogy az agglomeráció-kutatások korántsem alkotnak egységes képet. Hiszen annak érdekében, hogy megállapítható legyen, hogy egy-egy városnak/ centrumnak meddig terjed a hatósugara, többféle módszert is lehet alkalmazni. Ugyanakkor az kétségteljesen megállapítható, hogy az egyes lehatárolási, agglomeráció-meghatározási módszerek alkalmazásával sok esetben más-más eredményre jutunk. Katona (1979) szerint az agglomerációk lehatárolásakor mindig a szubjektív elemek érvényesülnek, hiszen a sok lényeges ismérv közül „a kritériumrendszer kiválasztása a szemléleti módtól és a probléma megközelítéséből adódik”. (Katona 1979, 173)

Ennek a lehatárolási problémának egyik példája a települések valódi területének meghatározására tett kísérlet, Pécs és Miskolc példáján. Különböző szempontok alapján vizsgálva kiderült, hogy a terület-megállapítások eltérhetnek egymástól, és csak közvetve épülnek a közigazgatási egységekre. Ebben a tekintetben Pécs és Miskolc városának területe eltér, ha a gazdasági tömörülés határát vagy a szolgáltatási-ellátási terület határát viszonyítjuk az integráns városterülethez (Matheika 1979).

Az agglomerációs lehatárolások számítási módszerei alapvetően két csoportba sorolhatóak: a deduktív és az empirikus vizsgálati módszerek közé. A deduktív vizsgálati módszerek célja, hogy statisztikai indikátorokon alapuló számítások segítségével lehessen kiszámolni a települések esetében a központosultság mértékét. Elméleti vonzáskörzetek lehatárolását el lehet végezni a térinformatika segítségével. Az empirikus vizsgálati módszerek közül a központot felkereső lakosság megkérdezésével lehet feltárni a vonzáskörzetek jellemzőit. Szintén jellemző módszer az ügyfélszámlálás, amely az ágazati vonzáskörzetek (mint például a közlekedési kapcsolatok, a kereskedelem, a munkaerő vonzása, oktatás, egészségügy, vagy egyéb központi funkciók) alapvető elemzési lehetősége (Bodor–Pénzes 2012). Ez utóbbira jó példa Kőszegfalvi György tanulmánya, amelyben a közlekedési kapcsolatok intenzitásására, mint az agglomerációk kialakulásának egyik sarokpontjára helyezi a hangsúlyt. Hiszen a közlekedési vonal elősegíti a települések területi összefonódását. A fő közlekedési vonalak mentén megfigyelhető jelenség a növekvő lakásépítési trend, valamint az új, zöldmezős beruházások megjelenése (Kőszegfalvi 1997).

Az egyik legismertebb és leggyakrabban alkalmazott deduktív módszer a szakirodalomban egy-egy település vonzáskörzetének lehatárolására vagy meghatározására a gravitációs modell alkalmazása. Ez a módszer az 1920-as, 1930-as évek fordulóján jelent meg az USA-ban, melyet a nagyvárosi vonzáskörzetek valamilyen szempontú

lehatárolására alkalmaztak. Szélesebb körű alkalmazása később, a második világháború után terjedt el. A gravitációs modellek alkalmazásának nagy korszakát a hetvenes évek jelentik, ekkoriban azonban már nagy viták folynak a módszer alkalmazhatóságáról. Főbb alkalmazási területei az infrastrukturális rendszereken történő mozgások modellezése, a területhasznosítás, az alapfokú intézményekbe történő mozgások és a térségen belüli vonzásviszonyok feltárása (Nagy 1996).

A gravitációs modell a newtoni tömegvonzás analógiáján alapul, és lényege, hogy a központok vonzóereje a többi településre nagyságukkal egyenesen, távolságuk valamely hatványával pedig fordítottan arányos. A klasszikus reilly-i modellben általában a kettes kitevőt alkalmazzák a távolság esetében. Azonban, például Magyarországon esetében kiderült, hogy Budapest népességi és gazdasági túlsúlya („nagysága”) olyan hatalmas, hogy a távolság második kitevőjének alkalmazása alapján az ország területének több mint fele Budapesthez tartozna. Ráadásul a megyeszékhelyektől távoli perifériákon is a főváros vonzása lenne a legerősebb, ebben az esetben pedig a modell gyakorlati szempontból értelmezhetetlen lenne. Az aránytalanság kiküszöböléséhez ilyen esetben a távolság differenciáló szerepének növeléséhez kell folyamodni. Számítások alapján a távolság negyedik hatványa volt az a legkisebb kitevő, amelynél Budapest vonzásterülete egy darabból áll, és a megyeszékhelyek nagysági különbségének még érdemi szerepe van.

Ugyanakkor ezen módszer alkalmazása során további kérdéseket vet fel a távolság definiálása és alkalmazása is. A távolság ugyanis meghatározható egyszerű légvonal szerint mért távolsággal. A gyakorlatban azonban ennél jóval fontosabb a közúti távolság, hiszen a központok, centrumok és a többi település közötti kapcsolatok a valóságban elsősorban konkrét fizikai áramlások formájában öltenek testet, amelyben ma már a közúti közlekedésnek van elsődleges szerepe. Ugyanakkor a közúti távolság megállapítása jóval időigényesebb folyamat (Bajmóczy–Kiss 1999).

A gravitációs modell kritikáját fogalmazza meg Suhai Ferenc is, mely szerint az ilyen modellek legfőbb hibája az, hogy csupán két tényezővel számolnak, ez pedig a tényleges helyzet nagymértékű leegyszerűsítését eredményezi. Ennek következtében pedig a társadalmi-gazdasági mozgásfolyamatokban rejlő sajátosságokat szinte lehetetlen ezzel a módszerrel feltárni (Suhai 1984).

Mivel az agglomerációk fogalom-meghatározásánál láthattuk, hogy kialakulásához a termelőerők valamilyen fokú koncentrálttsága elengedhetetlen, nem véletlen, hogy ezt a faktort (nevezetesen a termelőerők koncentrációját) is vizsgálták az agglomerációk meghatározásához. Ennek egyik példája egy, a hetvenes években zajlott kutatás, amely a nem mezőgazdasági termelőerőket, és azok koncentrációját vizsgálta meg. Ezek területi sűrűsödését 45 számszerűsíthető tényező alapján faktoranalízissel vizsgálták. Ennek alapján 752 olyan települést találtak, amelyek potenciálisan agglomerációnak vagy agglomerálódó településcsoportnak tekinthetők. Ezek a települések pedig 33 településcsoportot alakítottak ki. A településcsoportok differenciálásának eredményeképp egyetlen intenzíven fejlett településcsoportot, agglomerációt lehetett megállapítani: Budapestet és térségét. Intenzíven fejlődő településcsoportnak, vagyis agglomerálódó térségnek tekinthető Miskolc, Pécs, a Balaton és a komáromi térség.

Ezen kívül extenzíven fejlett vagy fejlődő településcsoportokat, potenciális agglomerációkat (pl. Veszprém vagy Szolnok), és fejlődő településcsoportokat (pl. Nyíregyháza vagy Mosonmagyaróvár) állapítottak meg (Szántó 1979).

A deduktív és az empirikus módszerek alkalmazásán túl természetesen nem példa nélküliek az összetett, komplex vonzáskörzeti lehatárolásokra tett kísérletek sem. Ennek első alkalmazása Beluszky Pál nevéhez fűződik (1970). Ennek lényege, hogy minden egyes funkción belül meg kell határozni az átlagos vonzásintenzitási értéket. Ezután az értékeket lakosságszámra kell vetíteni, majd mátrixtáblában elhelyezni. Az egyes településekre jellemző értékek, valamint az átlagtól való eltérés hányadosainak megállapítása után kifejezhetőek a vonzódás mutatószámai. A komplex vonzáskörzetet pedig kiszámítható a központtal való kapcsolatteremtések száma alapján (Bodor–Pézes 2012).

### *Az elmélet a gyakorlatban: Győr város példája*

Az elméleti áttekintés, valamint a magyarországi agglomeráció-kutatások legfontosabb kérdéseinek bemutatása után a győri agglomeráció lehatárolásának történeti vonatkozásai kerülnek áttekintésre. Győr ipari központként hatalmas termelőerő-koncentrációt tudhatott magáénak, amely alapvető feltétele volt az agglomeráció kialakulásának. A környező települések vonzásintenzitásának vizsgálatára több kutatás is született, melyek közül néhány egy-egy központi kérdésre fókuszált (mint például a demográfiai mutatókra, a munkaerő-ingázásra vagy a kereskedelmi vonzásra), néhány pedig komplex mutatók alapján határozta le a győri agglomeráció térségét.

### *Néhány gondolat Győr fejlődéséről az 1950-es évektől*

Győr elsősorban kedvező földrajzi fekvésének köszönhető, hogy kereskedelmi és tranzit központként a térség eltartó képessége fokozatosan növekedett. A Bécs és Budapest közötti kedvező fekvése, valamint a vízi utak találkozása miatt Győrnek és környékének helyzeti előnye átalakulhatott termelőerővé. A II. világháború után egészen a 60-as évekig stagnált a térség ipara. Köszönhetően annak, hogy a szocializmus építésének gazdaságpolitikája nem szorgalmazta a nyugati határszélek fejlesztését.

Az 1960-as évek szellemisége, a tudatos iparfejlesztési politika azonban találkozott a térség szellemi-ipari tőkéjével, amely hatalmas termelőerő-koncentrációt eredményezett. A győri ipari körzet beruházásai folyamatosan növelték az ipari foglalkoztatottak számát, amely a technikai fejlettség és a termelékenység növekedésében mutatkozott meg. Ennek a térségnek meghatározó jellege volt ebben az időszakban, hogy a feldolgozó ipar teljes komplexitásában jelen volt. Külön ki kell emelni természetesen a Magyar Vagon- és Gépgyárat, valamint a textilvállalatokat, amelyek az 1980-as évek elején a győri ipari foglalkoztatottak mintegy háromnegyedét adták.

A város 1980-ban 124 ipartelepellel rendelkezett, amely egyharmada a megyei összesnek (Sziva 1984). A Vagonygyár mellett meg kell említeni a Szerszámipari Művek Győri Célgépgyárát, a Graboplast Győri Pamutszövő és Műbörgyárát, a Gardénia Csapkefűgöngygyárát, a Lenfonó és Szövőipari Vállalat győri Szövőgyárát, a Győri Textilipari Vállalatot, a győri Keksz és Ostyagyárát, a Győri Szeszzipari Vállalatot, a Győri Olajgyárát, a Budalakk Festék és Műgyantagyár Győri Gyárát, valamint a Győri Házépítő Kombinatot, mint a térség akkori legnagyobb munkaadóit (Göcsei 1973).

Győr extenzív ipari növekedése területi terjeszkedéssel is együtt járt, 1950 és 1970 között számos települést csatoltak hozzá (1. táblázat).

### 1. TÁBLÁZAT

*Győr város növekedése terület és népesség hozzácsatolásával*

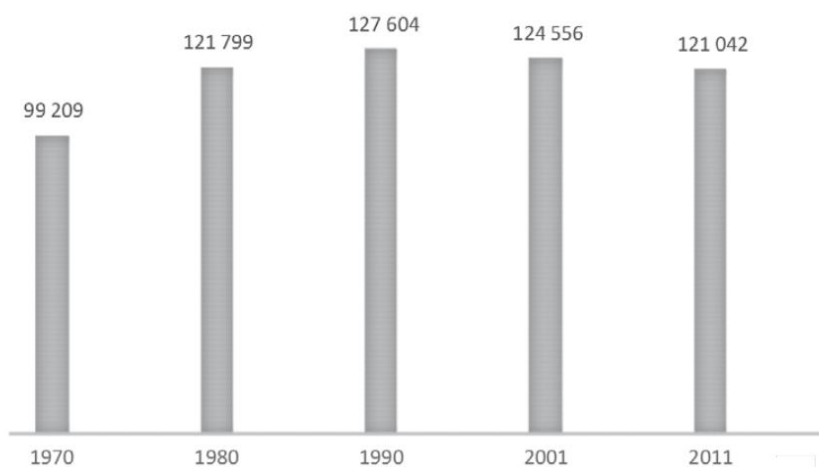
| <i>A csatolt terület</i>  |   |                           | <i>A csatolás hatálybalépésének időpontja</i> |
|---|---|---------------------------|---|
| <i>neve</i>   | <i>nagysága<br/>(katasztrális hold)</i> | <i>népessége<br/>(fő)</i> |   |
| <i>A városhoz csatolt volt községek</i>   |   |                           |   |
| Győrsziget  | 569                                     | 5490                      | 1904.   |
| Révfalupataház  | 1096                                    | 3064                      | 1904.   |
| Pinnyéd   | 500                                     | 455                       | 1950. szeptember 6.                           |
| Bácsa   | 954                                     | 1194                      | 1966. október 1.                              |
| Gyirmót   | 1485                                    | 1206                      | 1970. július 1.                               |
| Győrszentiván   | 5271                                    | 6745                      | 1970. július 1.                               |
| Ménfőcsanak   | 1436                                    | 5009                      | 1970. július 1.                               |
| <i>A városhoz más községtől csatolt külterületek</i>  |   |                           |   |
| Kisbácsa (Bácsa községtől)  | 195                                     | 1260                      | 1952. július 1.                               |
| Kismegyer, Likócs, Likócspuszta (Győrszentivántól)  | 3470                                    | 471                       | 1954. április 1.                              |
| Hecsepuszta (Győrszentivántól)  | 92                                      | 213                       | 1959. december 31.                            |
| Galántai út (egy része) Sárvári úti gátórház, Vízügyi Igazgatóság lakóháza (Vámoszabaditól) | 19                                      | 32                        | 1960. szeptember 1                            |
| Galántai út (egy része) (Vámoszabaditól)  | 20                                      | 41                        | 1965. szeptember 2.                           |
| Sárápuszta (Vámoszabaditól)   | 217                                     | 176                       | 1967. január 1.                               |

*Forrás:* Kovacsics 2002.

Győr népességének jelentős számszerű növekedése a természetes szaporodáson kívül a pozitív bevándorlással és a közigazgatási rendezéssel megnövelt városterülettel függ össze. Győr népessége 1930-ban 63 028 fő, 1960-ban pedig 84 290 fő volt (Mérő 1973). Ez a növekedés az 1990-es évekig folytatódott, azóta alacsonyabb visszaesés tapasztalható (2. ábra).

## 2. ÁBRA

Győr állandó népessége (1970–2011)



*Forrás:* KSH adatai alapján szerkesztette Honvári P.

A rendszerváltás alaposan átalakította a hazai településhálózat csomópontjait. Győr szerepe a nyitottság nyomán felértékelődött, és bár ipari potenciálja azóta is meghatározó, de más szervezeti és kapcsolati vonatkozásokban is dinamikus vonzást gyakorol. A város határ menti fekvése folyamatosan felértékelődött, és gazdasági bázisának megerősödésével a vonzáskörzete napjainkban 60–80 km-es körzetre terjedt ki, amely átnyúlt az országhatáron túlra is. Nemcsak a munkaerőpiacra érvényes ez a megállapítás, hanem a szolgáltatási funkciókra is, vagyis a kereskedelmi hálózatokra, az oktatási intézményekre, az egészségügyi és kulturális szolgáltatásokra, és a közszolgáltatások szélesedő funkcióira. A város gazdaságában a járműipar vált domináns ágazattá, amely része a kibontakozó közép-európai járműipari koncentrációnak (Győr ITS 2014).

Jelen tanulmánynak nem célja Győr fejlődési pályájának, növekedési történetének részletes kifejtése. Belátható azonban, hogy Győr fejlődési tényezői kedvezően hatottak a város életére, és mint a különböző termelőerők koncentrációja, agglomerációs központtá alakult az eltelt időszak alatt. A következő fejezet olyan kutatás-módszertani eredményeket mutat be, történeti áttekintést adva, amellyel ezt a térséget – a győri agglomerációt – vizsgálták az elmúlt évtizedekben.

### *Agglomerációs vizsgálati szempontok Győr városára vonatkozóan*

Az agglomeráció-kutatások területén a demográfiai alapú vizsgálatok népszerűek a győri irányultságú vizsgálódások terén. Győr vonzáskörzeti funkciója sokrétű, ugyanakkor kétségtelenül az egyik legjelentősebb vonzástényező a munkaerőigény.

Egy ipari város esetében – különösen az 50-es, 60-as évek intenzív iparosítási és beruházási időszakában – ez nem vitatható. A munkaerő-vonzáskörzetet az ingázók arányával és a foglalkozási szerkezet átalakulásával mérték Győr esetében, következtetéseket levonva az agglomeráció határvonalairól.

Egy 1973-as tanulmány Győr aktív keresőinek számát 52 403 főre teszi, amely 24%-kal több a tíz évvel korábbi adatnál, és 26 800 főre teszi azoknak az ingázóknak a számát, akik naponta járnak be Győrbe. Az ingázók 57,1%-a 20 km-es izokronon belüli távolságról utazik, az utazási átlag pedig 19,3 km, amely kedvezőbb a budapestinél. Az is megállapításra került – alátámasztva Győr ipari jellegét – hogy az ingázók többsége, csaknem kétharmada az iparban és az építőiparban dolgozik, míg a mezőgazdasági ágazatokban az összes foglalkoztatott száma is csekély (2. táblázat).

## 2. TÁBLÁZAT

*A Győrbe ingázók száma és megoszlása gazdasági ágazonként (1972)*

| Megnevezés                    | <i>A maponta ingázók</i> |                   |                                   |
|-------------------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|
|                               | <i>száma</i>             | <i>megoszlása</i> | <i>a foglalkoztatottak %-ában</i> |
|                               | <i>(fő)</i>              | <i>(%)</i>        | <i>(%)</i>                        |
| Ipar                          | 16800                    | 62,7              | 37,7                              |
| Építőipar                     | 4343                     | 16,2              | 49,9                              |
| Közlekedés-szállítás          | 2144                     | 8,0               | 43,8                              |
| Kereskedelem                  | 1807                     | 6,7               | 26,6                              |
| Egyéb                         | 936                      | 3,5               | 9,7                               |
| Nem mezőgazdasági ágak együtt | 26030                    | 97,1              | 34,8                              |
| Mezőgazdaság                  | 770                      | 2,9               | 18,8                              |
| <i>Összesen</i>               | <i>26800</i>             | <i>100,0</i>      | <i>34,0</i>                       |

*Forrás:* Mérő 1973.

Az ingázási létszámon túl, a foglalkozási szerkezet változásának vizsgálata is segítséget adhat a győri vonzáskörzet meghatározásához. Egy 1974-es tanulmány alapján az a következtetés vonható le, hogy a városi ipar vonzáskörzetének átrétegződő falvai hatalmas térségekre terjednek ki. A foglalkozási átrétegződési folyamatban a földrajzi tér, a várostól, az ipartól való távolság, a város és a vidéki települések közötti közlekedési adottságok kiemelkedő szerepet játszottak. A vizsgálat során az 1949., az 1960. és az 1970. évi foglalkozási megoszlásra vonatkozó adatok alapján településenként került feltüntetésre a mezőgazdasági, az ipari és az egyéb ágazatokban foglalkoztatottak megoszlása. A vizsgálat eredményeit térképen is ábrázolták.

A térképek tanúsága szerint megállapítható, hogy 1949-ben a vizsgált települések mintegy 80%-a még az agrárnépesség-kibocsátó területek zónájába tartozott. Az 1960-ig lejátszódó társadalmi-gazdasági átrétegződés Győr vonzáskörzetének két, egymástól élesen elkülönülő területi típusát alakította ki. A város- és közlekedés árnyékában fekvő településeken a mezőgazdaságban kihasználatlanul heverő munkaerő – a helyben történő iparosítás hiányában – a megye ipari zónái felé migrált.

A legerősebb népesség-kibocsátó területek a Fertő-Hanság kevés hasznosítható földdel rendelkező falvai, valamint a Rábaköz korábban igen magas agrár-népsűrűségű falvai voltak. Az 1970-es népszámlálás adatai alapján az iparosodott területek övezetei tovább szélesedtek, és a vonzáskörzetben egyre határozottabban jelen vannak, míg az agrárjellegű, népesség-kibocsátó terület összezsugorodott, és a korábbi, összefüggő agrárterületek felbomlottak. Csupán a Rábaköz déli részén maradtak egységes agrárzónának (Rétvári 1974).

Egy korabeli felmérés szerint a város lakossága 1980-ban 124,1 ezer fő volt, míg a „nappali” népessége gyakran elérte a 180–200 ezer főt. A munkaerő-áramlás pedig nemcsak a Győr-Moson-Sopron megyei lakosságot érinti, hanem a Veszprém és Komárom-Esztergom megyeiket is. Az 1980-as években végzett felmérés azt igazolta, hogy a városhoz közeli, a fő közlekedési útvonalak mentén fekvő települések esetében volt a legintenzívebb a foglalkozás-szerkezeti átrétegződés: az itt lakók egyre nagyobb hányadát tették ki a nem mezőgazdasági foglalkoztatottak. Agglomerációs szempontból azokat a településeket kell kiemelni, ahol az ott élő aktív keresők 40–60%-a az iparban dolgozik, és a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya 20% vagy az alatti. A helyi ipar hiánya miatt az a következtetés vonható le, hogy a nem agrár-dolgozók nagy többsége ingázó. Éppen ezért nem volt véletlen az sem, hogy éppen a Győr környéki, kedvező fekvésű településeken találtak a városhoz hasonló foglalkoztatási struktúrát. Ugyanez a tanulmány a térség várható munkaerőhelyzetének vizsgálata alapján megállapította, hogy bár a győri vonzáskörzet települései alapvetően mezőgazdasági jellegűek, az agglomerálódási folyamat előrehaladtával nem agrárjellegűvé válhatnak, és a munkaerő szempontjából jelentősen megnő a jövőben a mobilitás (Szabóné Csányi 1984).

Agglomerációs faktorként jelentkezik a nagyvárosok esetében a kereskedelmi vonzás is. Ennek vizsgálatát az 1980-as években elvégezték Győrrre vonatkozóan. A vizsgálat alapján megállapítható volt, hogy Győrben a megyei lakosság 28,9%-a koncentrállódik, de itt bonyolódik le az összes megyei kiskereskedelmi forgalmának 40,8%-a. A központi település által vonzott forgalom is meghatározható. Ennek alapján Győr vonzott forgalma 1980-ban 1 479,9 millió Ft-ra tehető. A 70 vizsgált település esetében általánosságban megállapítható volt, hogy a vonzáskörzeti települések az ottani lakosság szükségleteinek csak egy részét tudják kielégíteni, és általában csak a leg egyszerűbb, napi szükségletet kielégítő termékekhez lehet helyben hozzájutni. Ezt támasztja alá az a tény is, hogy míg élelmiszer- vagy vegyes bolt a vizsgált települések mindegyikén található, addig ruházati vagy iparcikk szakbolt csak négy közösségben volt elérhető.

A kereskedelmi vonzáskörzet lehatárolására megvizsgálták, hogy az egyes települések kiskereskedelmi vásárlásainak hány százaléka nem helyben történik. A nem helyi vásárlások aránya elsősorban a közlekedési lehetőségek függvénye. A vizsgálat alapján azok a települések tartoznak az intenzív vonzáskörzetbe, amelyek az utazási időszükséglet tekintve 1-45 perc távolságra találhatóak, a bejárók aránya az összlakossághoz viszonyítva meghaladja a 20%-ot, mindezeket túl pedig a vonzott forgalom aránya 50% felett van. Eszerint a szempontrendszer szerint 19 település tartozik Győr

intenzív vonzaskörzetébe: Börcs, Écs, Győrladamér, Győrújfalú, Győrzámoly, Kisbajcs, Nagybajcs, Nyúl, Rábapatoná, Tényő, Vámosszabadi, Dunaszentpál, Felpéc, Győrság, Győrújbarát, Koroncó, Nyalka, Pázmándfalú és Ravasz (Sziva 1984).

A közelmúltban a győri térségre vonatkozóan a szuburbanizációs jelenségek vizsgálata kapcsán találkozhatunk agglomerációs lehatárolási módszerekkel. Hardi (2002) tanulmánya alapján a szuburbanizáció olyan folyamatnak tekinthető, melynek során a városok az addigi beépítettségük határain túlnyúlnak. A környező, szuburbán települések pedig funkcionálisan összefüggenek a központi várossal, térben annak folytatásának számítanak. A tanulmány a lakóhelyi szuburbanizáció okait és következményeit vizsgálta hat Győr környéki településen (Abda, Dunaszeg, Győrság, Győrújbarát, Rábapatoná és Vámosszabadi), lakossági kérdőívek segítségével.

Megállapítható, hogy a vizsgált települések népességszámának változása szinte teljes mértékben a vándorlás függvénye. Ugyanakkor az egyes települések Győrtől mért távolsága és iránya jelentősen befolyásolja a népességnövekedést: a Győrhöz közeli településeken általában nagyobb lélekszám-növekedés tapasztalható. A jó minőségű, gyors eljutást biztosító útvonalak felértékelődtek, főként a 14., a 81. és a 82. számú főút.

A tanulmány kérdőívek segítségével a szuburbanizációs folyamatok okait is feltárta. A kiköltözés leggyakoribb indokaként a kellemes lakókörnyezet és a kedvező vételi ajánlat jelent meg. A Győrből való kitelepülés fő okaként pedig a kisméretű lakótelepi lakások, valamint az önálló háztartás létrehozása jelentkezik. A szolgáltatások igénybevételének nagy aránya azonban a kiköltözés után is jellemzően Győrré koncentrál bizonyos szolgáltatás-típusok esetében, ami azt jelenti, hogy a kiköltözők továbbra is erősen kötődnek a központi településhez, Győrhöz. Legnagyobb arányban a tartós fogyasztási cikkek vásárlása, a szakorvosi rendelések, a kulturális szolgáltatások, a heti nagyvásárlás valamint a vendéglátási szolgáltatások jelentenek húzóerőt a környező településekről (Hardi 2002).

### *Győri komplex agglomerációs vizsgálatok*

A szakirodalmi áttekintés alapján külön említést igényelnek az összetett mutatószámok alapján elvégzett lehatárolások. Három, különböző időszakban készített komplex vizsgálat eredményei kerülnek bemutatásra.

A győri agglomeráció komplex vizsgálatának egyik módszere az 1980-as évek elején a klaszteranalízis volt. Ennek az elemzésnek a kiindulópontját 71 Győr környéki település adta, amelyekre összevont mutatószámokat dolgoztak ki, a demográfiai ismérvek, az ipari termelőerők koncentrációjának ismérvei és az urbanizációt, infrastruktúrát jellemző ismérvek alapján. A faktoranalízises vizsgálat alapján 8 klasztert állapítottak meg (3. táblázat).

## 3. TÁBLÁZAT

*A győri agglomeráció vizsgálata alapján felállított klaszterek (1984)*

| <i>Klaszterek</i> | <i>Klaszterbe tartozó települések</i>   |
|-------------------|---|
| 1. klaszter       | Abda, Barbacs, Börcs, Dör, Fehértó, Győrasszonyfa, Győrladamér, Gyórság, Gyórszemere, Győrújfalú, Kóny, Mecsér, Mezőörs, Öttevény, Pázmándfalú, Ravasz, Rábatapona, Sokorópátka, Szerecseny, Táp, Tényő, Vámoszabadi, Vének |
| 2. klaszter       | Dunaszeg, Dunaszentpál, Enese, Écs, Gyömöre, Gyórsövényháza, Győrújbarát, Győrzámoly, Nyúl  |
| 3. klaszter       | Győr  |
| 4. klaszter       | Ásványráró, Bakonygyirót, Bágyogszovát, Bezi, Bodonhely, Bónyrétaláp <sup>2</sup> , Gyarmat, Kajárpéc, Koroncó, Kunsziget, Markotabödöge, Nyalka, Pér, Rábapordány, Rábaújfalú <sup>3</sup> , Románd                        |
| 5. klaszter       | Hédervár, Kisbajcs  |
| 6. klaszter       | Ács, Gönyű, Ikrény, Lébénymiklós <sup>4</sup> , Nagyabajcs, Pannonhalma, Tét  |
| 7. klaszter       | Bakony Péterd, Csikvánd, Felpéc, Gecse, Kisbabet, Lovászaptona, Mérges, Mórighida, Töltéstava, Vaszar   |
| 8. klaszter       | Bana, Rábaszentmiklós   |

*Forrás:* Suhai 1984.

Győr, mint központ külön klasztert képez, a vizsgálatok pedig az alábbiakat állapították meg: az első klaszterben található az a települések, amelyek Győr belső vonzáskörzetéhez tartoznak, az ingázók száma itt volt a legmagasabb. A második klaszterben lévő települések funkcionális összefonódása Győrrel magas, ezek agglomerálódó települések. A negyedik számú klaszterre inkább a mezőgazdasági tevékenység a jellemző, míg a hatodik klaszter településeire fejlett ipar a jellemző. Az ötödik és a nyolcadik klaszter a vonzáskörzet perifériáján elhelyezkedő községeket foglalja magában, míg a hetedik a győri vonzáskörzet külső övezetét jelenti. Összességében a vizsgálat az eredményeket tekintve arra az álláspontra jutott, hogy agglomerálódó településeknek az alábbi községeket lehet tekinteni a térségben: Ménfőcsanak, Gyirmót, Győrújbarát, Nyúl, Écs, Győrújfalú, Győrzámoly, Győrladamér, Dunaszeg és Dunaszentpál (Suhai 1984).

A VÁTI 2001-ben készítette el Győr hipotetikus agglomerációjának lehatárolását<sup>5</sup>. Ebben a tanulmányban 35 Győr körüli települést vizsgáltak. Céljuk a kölcsönkapcsolatokra épülő település-együttes megállapítása volt. A vizsgálatban résztvevő településeket közvetett mutatók határozták meg: a népességszám és a népsűrűség növekedése, a lakásállomány növekedése, a vállalkozások számának alakulása, a jövedelem-szintek alakulása, az infrastruktúra-ellátás terén kialakult kapcsolatok, valamint az intézmények működtetése és használata terén kialakult együttműködések. A hipotetikus lehatárolt térség területe Győrrel együtt 94 338 ha, ami a megye területének 23%-a. Népessége – szintén Győrrel együtt – 186 573 fő. Ez a megye össznépességének 44%-a.

A statisztikai adatok megvizsgálása után a településeket különböző pontértékkel látták el, és az elvégzett kategorizálás eredményeként a vizsgált települések között sorrendet alakítottak ki. Ennek alapján Győrrel különösen intenzív kapcsolatot tartó települések a következők: Abda, Győrújfalú, Vámoszabadi, Kisbajcs, Gönyű, Pér, Töltéstava, Gyórság, Nyúl, Écs, Győrújbarát (VÁTI 2001).

Természetesen komplex agglomerációs vizsgálatnak tekinthető a győri térségre vonatkozóan a Központi Statisztikai Hivatal által elvégzett kutatás is. A KSH 2003 őszén sorolta a győrit az agglomerációk közé, előtte agglomerádó térségként tekintett erre a területre. A lehatárolás módszertanának kialakításához első lépésben a T-STAR és a 2001. évi népszámlálás településsoros adataiból választottak mutatókat, majd ezeket összevetették a megyeszékhelyek közötti elérhetőségi idejével. Az elérési idővel az alábbi, korreláló mutatók kerültek kiválasztásra:

- Lakónépesség-változás 1990–2001, %
- Az 1990-2001. években épített lakások aránya a 2001-es lakásállomány %-ában,
- Népsűrűség, 2002. január 1., fő/km<sup>2</sup>
- Az egy állandó lakosra jutó szja-alapot képező jövedelem, 2001., Ft
- 1000 lakosra jutó személygépkocsi, 2001., db
- Járművel közlekedő ingázók aránya a lakónépességhez viszonyítva, 2001., %
- Az aktív kereső népesség aránya, 2001. február 1., %
- Az iparban, építőiparban és a szolgáltatásban dolgozók aránya, 2001. február 1., %
- Naponta a megyeszékhelyre eljárók aránya, 2001. február 1., %
- A vándorlási különbözet, 1990-2001, az időszak elejei népesség %-ában.

Ezekből a mutatókból a szórásterjedelmek osztályközökre bontásával komplex mutatókat alakítottak ki az egyes településekre vonatkozóan. A lehatárolás során ezeket a komplex mutatókat vették figyelembe, azzal a feltétellel, hogy csak azok a települések kerülhettek a lehatárolandó térséghez, amelyek a központi településtől 25 percenél nem fekszenek távolabb közúton. A KSH lehatárolása alapján 29 település tartozik a Győri agglomerációhoz (KSH 2003).

A fenti komplex vizsgálatokból is jól látszik, hogy a vonzáskörzetek folyamatosan változnak. Természetesen, ezt a kiválasztott vizsgálati szempontok is nagyban befolyásolják, ám azt is jelenti, hogy az agglomeráció nem rendelkezik végleges és köbe vésett határokkal. Mivel maga az agglomerálódás egy folyamat, az idő előrehaladtával a kapcsolatok intenzitása is növekedhet, illetve csökkenhet. Új funkciók jelennek meg, új fogyasztói igények, preferenciák, melyek mind befolyásolják egy központi városterület vonzásintenzitását. A demográfiai mutatók, a foglalkozási szerkezet változása, a munkaerő-áramlás, az intézmények és a szolgáltatási szektor agglomerációs hatásainak vizsgálata együttesen járul hozzá, hogy a város vonzásterülete meghatározható legyen.

## Összegzés

Az agglomerációs jelenségek vizsgálata sem a külföldi, sem pedig a hazai kutatási irányvonalakban nem új keletű jelenség. Régóta felkeltette a kutatók figyelmét a vonzaskörzetek vizsgálata. Bár sokáig fogalmi tisztázatlanságok adódtak, számos módszertan alakult ki a városok település-együtteseinek megismerésére, lehatárolására. Magyarországon a hatvanas évek óta intenzív kutatások zajlottak, és zajlanak mind a mai napig ebben a témakörben. Győr városa ipari központként kedvező feltételekkel rendelkezett az agglomerálódási folyamatok megindulásához. Egyik legjelentősebb vonzástényezője az egyre növekvő munkaerőigény, melyet a környező települések elégítettek ki, azonban a kapcsolatok intenzitása egyre nagyobb mértékűvé vált. A legutóbbi komplex vizsgálatot 2003-ban végezte a KSH, ennek értelmében 29 település tartozik a győri agglomerációhoz. Érdemes lenne az elmúlt évtized tapasztalatait is megvizsgálni, vajon hogyan változott azóta a vonzaskörzet.

## Jegyzetek

- <sup>1</sup> „A termelőerők adott koncentrációján kialakult településcsoportok lehatárolása” c. kutatási munka. VÁTI Tudományos Iroda, az ÉVM Területrendezési és Fejlesztési Főosztályának megbízásából, 1975–1977.
- <sup>2</sup> 1992-ben a két település különvált: Bőny és Rétalap.
- <sup>3</sup> 1990-ben a két település különvált: Rábacsécsény és Rábaszentmihály.
- <sup>4</sup> 1989-ben a két település különvált: Lébény és Mosonszentmiklós.
- <sup>5</sup> A munkát Győr Megyei Jogú Város készítette abból a célból, hogy megalapozza a város és térsége operatív együttműködését segítő agglomerációs tanács létrehozását.

## Irodalom

- Bajmóczy P.–Kiss J. (1999): Megyék, régiók és központjaik – modellek tükrében. *Tér és Társadalom* 1–2. 31–51.
- Bihari O. (1979): Bevezetés az agglomeráció-kutatás módszertani vizsgálatához. In: Pálné K. I.–Rechnitzer J. (szerk.): *Az agglomeráció-kutatás módszertani kérdései*. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Pécs. 13–21.
- Bodor N.–Pénzes J. (2012): Eger komplex vonzaskörzetének dinamikai vizsgálata. *Tér és Társadalom* 3. 30–47.
- Göcsei I. (1973): Győr szerepe Magyarország gazdasági életében az 1960-as években. *Győri Tanulmányok* 1. 63–84.
- Hardi T. (2002): Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén. *Tér és Társadalom* 3. 57–83.
- Katona S. (1979): Az agglomeráció fogalma, elhatárolása és felosztása. In: Pálné K. I.–Rechnitzer J. (szerk.): *Az agglomeráció-kutatás módszertani kérdései*. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Pécs. 169–178.
- Kovacsics J. (2002): A történeti statisztikai helységnévtárak és a térségi szemlélet. *Statisztikai Szemle* 10–11. 983–1006.

- Kőszegfalvi Gy. (1979): Az agglomerálódási folyamat kritériumai. Az agglomerációk szerkezetének néhány jellemző sajátossága. In: Pálné K. I.–Rechnitzer J. (szerk.): Az agglomeráció-kutatás módszertani kérdései. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Pécs. 67–72.
- Kőszegfalvi Gy. (1997): Településrendszerünk fejlődésének tendenciái. *Tér és Társadalom* 4. 118–130.
- KSH (2003): Győri agglomeráció. KSH Győr-Moson Sopron Megyei Igazgatósága, Győr
- Lőcsei H. (2004): A vidéki városi agglomerációk fejlődési pályája. (Műhelytanulmányok). MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest.
- Matheika M. (1979): A települések valódi területi meghatározásának módszere Pécs és Miskolc példáján. In: Pálné K. I.–Rechnitzer J. (szerk.) Az agglomeráció-kutatás módszertani kérdései. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Pécs. 97–104.
- Megalapozó vizsgálat Győr Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciójához és Integrált Településfejlesztési Stratégiájához. (2014): Győr Megyei Jogú Város, Győr.
- Mérő J. (1973): Győr centralizációjának településföldrajzi vonatkozásai. *Győri Tanulmányok* 1. 85–101.
- Nagy G.–Timár J. (2010): Városregiók a hazai térkutatásokban. In: Határtalan várostérségek – Az országhatárokon átívelő várostérségi kapcsolatok a Kárpát-medencében. MTA Regionális Kutatások Központja, Békéscsaba–Budapest. <http://www.varoster.hu/docs/V%C3%A1rosr%C3%A9gi%C3%B3k%20a%20hazai%20%C3%A9rkutat%C3%A1sokban.pdf> (Letöltés ideje: 2014.05.25.)
- Nagy G. (1996): A gravitációs modell alkalmazási lehetőségei a településen belüli mozgások tanulmányozására. *Tér és Társadalom* 3. 149–156.
- Nemes Nagy J. (szerk.) (2005): Regionális elemzési módszerek. (Regionális Tudományi Tanulmányok 11.) ELTE Regionális Földrajzi Tanszék – MTA-ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, Budapest.
- Rétvári L. (1974): A foglalkozási-területi átrétegződés néhány kérdése Győr vonzáskörzetében. *Győri Tanulmányok* 2. 37–55.
- Suhai F. (1984): A győri térség agglomerálódásának komplex leképezése. In: Boros I. (szerk.): IV. Tudományos ülésszak. KTMF Nyomda, Győr. 18–22.
- Szabóné Cs. M. (1984): A győri agglomerálódó térség népessége. In: Boros I. (szerk.): IV. Tudományos ülésszak. KTMF Nyomda, Győr. 33–38.
- Szántó Zs. (1979): Agglomerálódási folyamat Magyarországon. In: Pálné K. I.–Rechnitzer J. (szerk.): Az agglomeráció-kutatás módszertani kérdései. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Pécs. 53–58.
- Sziva M. (1984): A győri agglomerálódó térség termelőereje. In: Boros I. (szerk.) IV. Tudományos ülésszak. KTMF Nyomda, Győr. 23–27.
- Sziva M.-né (1984): A kereskedelmi vonzás, mint agglomerációs faktor. In: Boros I. (szerk.): IV. Tudományos ülésszak. KTMF Nyomda, Győr. 28–32.
- Tóth G.–Schuchmann P. (2010): A budapesti agglomeráció területi kiterjedésének vizsgálata. *Területi Statisztika* 5. 510–529.
- Varga I. (2005): A nagyvárosi kistérségek és agglomerációk összefüggései. <http://www.terport.hu/teruletfejlesztes/kistersegek/szakmai-publikaciok>. (Letöltés ideje: 2014.06.06.)
- VÁTI Kht. (2001): Győr hipotetikus agglomerációjának lehatárolása. VÁTI Kht., Budapest.

# A SZEMÉLYGÉPJÁRMŰ-FORGALOM NÖVEKEDÉSÉNEK KÖRNYEZETI HATÁSA EGY GYŐR KÖRNYÉKI SZUBURBÁN ÚTSZAKASZON\*

FARKAS ORSOLYA–HARDI TAMÁS–  
HEGYINÉ BOLLA KATALIN

A szuburbanizáció az egyik legjelentősebb városfejlődési folyamat napjainkban Európa-, sőt világszerte. Nem csupán a nagyvárosokat, metropoliszokat érinti, hanem a kisebb vidéki várostérségeket is. Számos környezeti hatása közül kiemelkedik a forgalomnövekedés, ami nem csupán a dugók és balesetek számának szaporodásával, hanem a közlekedési eredetű szennyezőanyag-kibocsátás jelentős mértékű emelkedésével is jár a városkörnyéki területeken. Igaz, hogy a vidéki agglomerációkban a szuburbanizáció léptéke lényegesen kisebb, mint a metropoliszokban, azonban a kiköltöző lakosság az ingázáshoz nagyobb arányban veszi igénybe az egyéni közlekedési formákat. A szerzők – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (European Environmental Agency – EEA), az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontja (Joint Research Centre – JRC), a thessaloniki Aristotle Egyetem, valamint a görögországi környezetvédelmi tanácsadó (EMISIA SA) cég együttműködésével kifejlesztett szoftver, a COPERT (COmputer PRogramme to calculate Emissions from Road Transport) segítségével – becslést készítettek a Győr környéki, a szigetközi településcsoportot összekötő út (az 1401-es út Dunaszeg-Győrújfalú szakasza) szennyezőanyagkibocsátásának 1995 és 2018 közötti változásáról. Ezek a települések Magyarország leggyorsabban növekvő vidéki szuburbán falvai közé tartoznak, s korábbi empirikus felmérések is bizonyítják, hogy a gépjárműállomány növekedése összeköthető a városból kiköltöző lakosság számának emelkedésével. Ennek hatására a város közelében a közlekedési eredetű légszennyezés összetétele és jellege gyorsan változik.

## *A szuburbanizáció, a városi tér, a városias életforma terjedése Magyarországon*

A lakóhelyi szuburbanizáció, illetve a városias beépítésű területek kiterjedésének növekedése napjaink egyik legfontosabb településfejlődési kérdésévé vált Európában (EEA report 2006, 2016, Enyedi 2012, Ilbery 1999, Kovács et al. 2017, Sturm–Cohen 2004, Van den Berg et al. 1982, Konecka-Szydiowska et al. 2018, Daugirdas–

---

\* Eredeti megjelenés: *Területi Statisztika* 2021/4. 503–526. o.

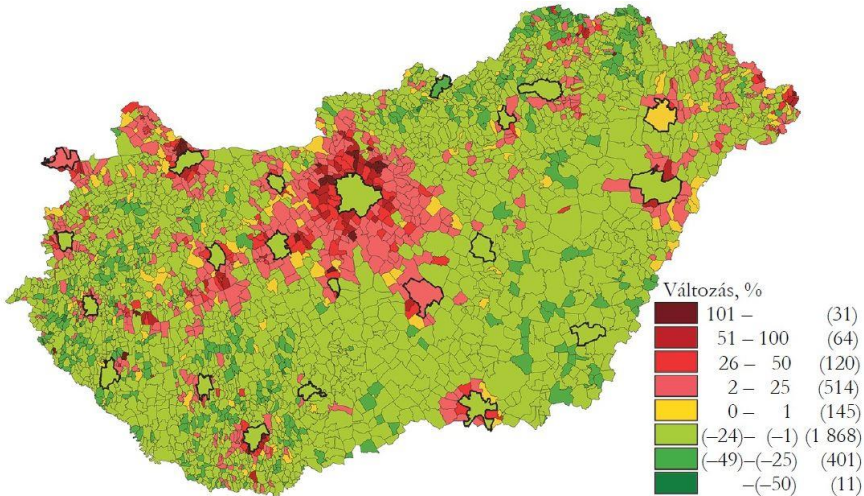
Pociute–Sereikiene 2018, Atkinson 2019, Salvati 2020). Végeredményben világszerte, melynek hajtóereje a gazdasági növekedés (Tímár 1999). Minden egyéb jellemző közül a legfontosabb ismérv, hogy a szuburbanizáció és a városterjeszkedés (urban sprawl) hatására gyorsan növekszik a beépített terület nagysága, jellemzően a város környéki települések lakosság száma is, s a települések lakóövezetei egyre nagyobb mértékben kiterjednek. A korábbi falusias jellegű beépítés helyett az új lakóterületek egyre inkább kertvárosias, sőt városias formát öltenek, s egyre sűrűbben lakottakká válnak. A városhoz közelebbi településeken egyre kisebb telekmérettel, gyakran társasházi beépítésekkel találkozhatunk, ami nagymértékben megnöveli a népességét.

Magyarországon a lakóhelyi szuburbanizáció először Budapest és agglomerációja esetében jelent meg. A XX. század első felében, a kötöttpályás elővárosi közlekedés megjelenésével megindult a kiáramlás a szomszédos településekre, amelyek később Nagy-Budapest részeivé váltak. Az 1980-as években ugyan jelentősen növekedett az agglomeráció, de ebben szerepe volt annak, hogy a vidékről Budapestre áramló lakosság a letelepedési korlátozások miatt egyszerűbben tudott az agglomerációs településekre költözni (Beluszky 2000, Enyedi 1988, Pápai 2020 [1958]). Az agglomerációs folyamatok vidéken is megjelentek a szocializmus éveiben (Kőszegfalvi 2020 [1982]), de a tipikus és nagy létszámú kiköltözés (lakóhelyi szuburbanizáció) a rendszerváltás után indult meg, s az 1990-es évektől egyre fontosabb témává vált sok kutató számára (Kőszegfalvi 1995, Kovács 1999, Tímár–Váradi 2000, Kovács 2006, Izsák 2003, Schuchmann 2012, Dövényi et al. 1998), s hasonló folyamatok indulnak el, mint Nyugat-Európában, illetve Közép-Európa más országaiban, bár néhány sajátossággal (Szirmai 2011). A vidéki városok körül jellemzően a 2000-es évek elején kezdődött ez a folyamat, kisebb léptékben, de az évtized első felében kétségtelenül dinamikus (Bajmócy 1999, Hardi 2002, Bajmócy–Györki 2012). A folyamat szinte valamennyi vidéki városunkat érintette, még ott is megmutatkozott, ahol a várostérség népessége egyébként csökkent (Zalaegerszeg).

A 2008. évi gazdasági válság az említett folyamatban visszaesést okozott, s napjainkra azokban a várostérségekben maradt dinamikus a szuburbán települések növekedése, melyek gazdaságukkal jelentős számú népességet vonzanak az ország más részeiről (Győr, Kecskemét). Tehát megállapíthatjuk, hogy keveredik a tipikus szuburbánizáció s a klasszikus urbanizáció, mivel e területek növekedésében a vidékről városba áramlás is jelentős szerepet játszik. Mindenesetre az elmúlt két évtized átalakította városaink környékét, a vidéki városok körül is kisebb-nagyobb szuburbán övezet alakult ki (*l. ábra*), amelynek közlekedési terhelése mindenhol megmutatkozik.

## 1. ÁBRA

*A települések állandó népességének 1995 és 2019 közötti változása  
Magyarországon*



*Megjegyzés:* A térképen vastag vonallal kiemeltük a vidéki agglomerációk, agglomerálódó térségek és városi településegységek központi városainak közigazgatási területét.

*Forrás:* A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) T-STAR/Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TeIR) adatai alapján saját szerkesztés.

### *A vidéki szuburbán térségek közlekedési helyzete*

A lakóhelyválasztás olyan egyéni döntési mechanizmus, mely az egyéni, háztartási döntéseken keresztül befolyásolja a lakóterületek eltérő fejlődési pályáit. A döntések legfontosabb tényezői a következők: a) a háztartás tagjainak lakással szemben támasztott minőségi és alapterületi elvárásai, b) ingatlanár (bérleti díj), c) a család<sup>1</sup> jövedelme, illetve rendelkezésre álló pénzügyi forrásai, valamint d) a közlekedési szükséglet, amely a mindennapok során a család számára felmerül (Lengyel–Rechnitzer 2004). A háztartások természetesen nem minden esetben elemzik egzakt módon ezeket a tényezőket együttesen, de alapvetően a közlekedési lehetőségek, a személygépkocsik tömeges elterjedése mindenhol nagy lendületet adott a szuburbán zónák fejlődésének, s térbeli terjeszkedésének. Így lehetővé vált, hogy a közepes és a kisebb jövedelmű családok is nagyobb, új ingatlanba költözhessenek, a városinál mérsékeltebb árak mellett. Hogy egyáltalán hol van kínálat, azt pedig a piaci szereplők, illetve az önkormányzatok döntései, telekialakításai befolyásolják. Így tehát számos tényező alakítja azt, hogy mely irányban, milyen térbeli mintázatot alkotva fejlődnek a

lakóterületek. A lakóterületek növekedésének térbeli mintázata viszont alapvető hatással van a szuburbán térség közlekedési igényeinek alakulására, a közlekedési mód kiválasztására is (Camagni et al. 2002; Vaszócsik 2017).

Már kutatásaink kezdetén megmutatkozott, hogy Győr esetében a kiköltözők a lakóhelyválasztás legfontosabb okaként a kedvező vételi lehetőséget nevezték meg, ugyanis hasonló árú, hasonló ingatlan esetén többségük a győrit választotta volna (Hardi 2002). A közlekedés szabadságfokának növekedése, így az egyéni ráfordítás csökkenése játszik szerepet abban, hogy a szuburbán lakóterületek kialakításánál csak mérsékelten vegyék figyelembe a tömegközlekedés elérhetőségét, s a háztartások is elsősorban az ingatlanra koncentrálnak döntéseik során. Így e tényezők alapján megállapíthatjuk, hogy a szuburbán területek növekedése, fejlesztése során csak mérsékelt a törekvés arra, hogy közlekedési szempontból optimalizálják a beépített területek elhelyezkedését.

A szuburbanizáció számos következménye közül tehát a legismertebb, s legegyszerűbben szembeutalható hatás a közlekedési igény nagymértékű növekedése, s ez közvetlenül kapcsolatba hozható a környezeti állapot romlásával. Johnson (2001) és Kahn (2000) foglalták össze az urbanizációs folyamat környezeti hatásait. A kiterjedt listában előkelő helyet foglal el a közlekedési eredetű légszennyezés, különösen a szálló por, a szén-dioxid, a nitrogén-oxidok koncentrációjának növekedése. Kovács et al. (2017) vizsgálatai szerint a Budapesti agglomerációban élő átlagos ingázó ökológiai lábnyomának 19%-a a napi közlekedésből származik! Tehát nem csupán a dugók, a stressz, a megnövekedett balesetveszély (a KSH adatai, a személyi sérüléssel járó balesetek alapján hazánk kiemelten legveszélyesebb 7 útszakasza tipikusan az agglomerációkban, a bevezető vagy elkerülő utakon található, s közülük 5 vidéken [1], abból egy a Győri agglomerációban), hanem a légszennyezésből fakadó egészségkárosodás is sújtja a közlekedőket, ingázókat, naponta a városba bejáró gyermekeket, felnőtteket. A nagyvárosok, például Budapest esetében e problémára általában a tömegközlekedés fejlesztésével, esetleg agglomerációs tarifákkal/bérletekkel, P+R- parkolók építésével válaszolnak a döntéshozók. Mindezek következtében, Budapest esetében az agglomerációs ingaforgalom több mint fele az említett megoldásokat használja, s nem a személygépkocsit (Jászberényi–Kotosz 2017). A nagyvárosi agglomerációban, Budapest körül azonban – az idézett kutatás szerint – a személygépkocsihasználat övezetenként változik: a közelebbi (10–20 kilométer) övben magasabb, a távolabbi alacsonyabb.

A vidéki agglomerációk, várostérségek területi struktúrája kedvezőtlenebb a tömegközlekedés szervezése, hatékonysága szempontjából, mint a nagyvárosi/metropolisz régióké. A nagyvárosi agglomerációk esetében – a policentrikus térszerkezet következtében – szuburbán városokat (edge city) vagy több tízezres alvótelepüléseket kell összekötni a metropolisszal és egymással az agglomeráción belül, s jellemző az agglomerációs települések közötti és a városból az agglomerációba történő ingázás

is (Lakatos–Kapitány 2016). Harangozó et al. (2020) a Budapesti agglomeráció lakossági fogyasztásból eredő ökológiai lábnyoma alapján elemzik az agglomerációk térstruktúrája és a fogyasztás szerkezetének összefüggését. Megállapítják, hogy a monocentrikus szerkezetű várostérségben az ingázásból eredő kedvezőtlen hatások nagyobbak, mint egy policentrikusban, ahol az ingázási útvonalak átrendeződésével a karbonlábnyom (a termékek végső felhasználása által keletkezett szén-dioxid) változása ellentmondásos, és több más tényezőtől (elsősorban a jövedelemtől) is függ. Kovács et al. (2017) ugyanakkor megállapítják, hogy a policentrikussá váló fővárosi agglomerációban a horizontális irányok ingázási jelentőségének növekedését nem követte a tömegközlekedés fejlesztése, így az nagymértékben hozzájárult az ökológiai lábnyom közlekedési eredetű növekedéséhez.

A vidéki városok körül néhány száz vagy néhány ezer lelkes falvakat kell összekötni a központi várossal. A vidéki várostérségek térszerkezete monocentrikus, egyszerű centrum-periféria (munkahely-lakóhely) viszonyrendszer alakult ki, ahol a munkahelyek a városban vagy annak peremén, a lakóhelyek azonban az agglomerációban vannak (Hardi 2012). Az ingázó lakosság száma eleve nagyságrenddel kisebb egy-egy közlekedési irányban, mint a metropoliszok körül. Nem jellemző sem a horizontális (az agglomeráció települései közötti) mozgás, sem a városból vidékre irányuló ingázás, ellentétben például a Budapesti agglomerációval.

A vidéki várostérségek térstruktúrája tehát hátrány a tömegközlekedés működtetése szempontjából, hiszen ezek jellemzően kicsik és monocentrikusak, s így esetükben az utazások száma nemcsak időben, hanem irányonként is jelentős eltéréseket mutat (reggel a városba irányuló járat zsúfolt, ellenkező irányban üres, délután pedig fordítva), tehát a kihasználtság alacsony marad. A viszonylag kis távolságok miatt a kiköltöző lakosság számára a tömegközlekedés (a mai formájában) ritkán jelent valós alternatívát a városba történő ingázás során. A dugók és a lassú haladás ellenére a személygépkocsi még mindig sokkal időtakarékosabb megoldás, mint a tömegközlekedés (rendszerint autóbusz), hiszen a dugók a buszokat is érintik (nincsenek buszsávok), ráadásul az újonnan épített lakóövezetek gyakran távol esnek a buszmegállóktól, továbbá a járatok sűrűsége, száma is kisebb, különösen a csúcsidőszakokon kívül. Mindent összevetve, a vidéki agglomerációkba kiköltözők nagy arányban használják a személygépkocsikat mindennapi utazásaik során. A szuburbán kiáramlás kezdeti időszakában (2003) készítettünk egy átfogó empirikus felmérést a Győr környéki lakosság közlekedési szokásairól, amiben utasszámlálás, gépjárműszámlálás és kikérdezés, valamint háztartási kérdőív is szerepelt (Hardi–Nárai 2005). Eredményeink egyértelműen bizonyították, hogy a kiköltöző lakosság közlekedési preferenciái eltérnek a régebben helyben lakók szokásaitól. A kiköltöző családok nagy része a kiköltözés után megvásárolja a második, sőt harmadik személygépkocsit is, hogy a családtagok szabad mozgását lehetővé tegye, s így a kiköltöző családok több gépkocsival rendelkeznek, s többet is használják azokat, mint a régebben helyben lakó családok. A kiköltözők a városi létformából megőrizték azt, hogy napközben

több céljuk van a városon belül (munkahely, iskola, óvoda, szolgáltatások, szabadidős tevékenységek), s ezek elérése a városi tömegközlekedéssel szintén nehézkes lenne. Ezért megállapítható, hogy a szuburbanizáció során a lakosság számnál gyorsabban növekszik a közlekedési igény (Hardi–Nárai 2005) és a személygépkocsik száma<sup>2</sup>. Az 1. táblázat adatai szerint népességnövekedést csak a Budapesti agglomeráció, valamint a vidéki várostérségek mutatnak, s ezekben legdinamikusabb a személygépkocsik számának növekedése is, illetve nyílt legszélesebbre az olló a népességszám és a személygépkocsi-állomány változása között.

### 1. TÁBLÁZAT

*Az állandó népesség és a személygépkocsi-állomány 1995 és 2018 közötti változása (az 1995. évi százalékában %)*

| <i>Terület</i>              | <i>Állandó népesség</i> | <i>Személygépkocsi-állomány</i> |
|-----------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Budapest                    | 89,3                    | 115,8                           |
| Budapesti agglomeráció      | 143,6                   | 265,5                           |
| Várostérségek <sup>a)</sup> | 106,9                   | 222,2                           |
| Városok <sup>b)</sup>       | 90,9                    | 141,4                           |
| Egyéb <sup>c)</sup>         | 91,3                    | 177,8                           |
| Győri agglomeráció          | 116,5                   | 252,3                           |
| Ország összesen             | 95,0                    | 162,3                           |

a) A KSH nomenklatúrája szerint: agglomerációk, agglomeráló térségek és nagyvárosi településegységek közül a vidéki városok körüli, a településegységekbe tartozó települések adatai összesítve.

b) Az előbbi várostérségek központi városainak adatai összesítve.

c) Az előbbi várostérségekbe nem tartozó, vidéki települések adatai összesítve.

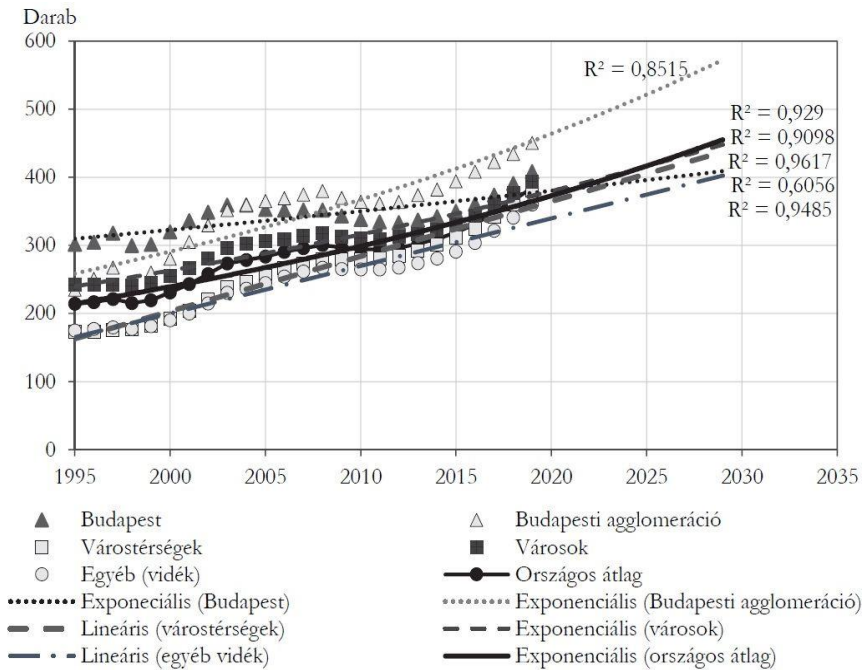
*Forrás:* A KSH T-STAR/TeIR adatai alapján saját számítások.

Különösen a vidéki agglomerációkon belül a szuburbanizálódó települések adatai változtak jelentős mértékben, hiszen nem minden, csak néhány kiválasztott település vonzza a kiköltözőket. Esetükben a jelzett különbségek még inkább felerősödnek. A tanulmányunk empirikus részében vizsgált szigetközi falvak közül például Győrladaméron 1995 és 2018 között a népesség száma 66, a személygépkocsiké 294%-kal növekedett. Az intenzív kiköltözési folyamatokkal jellemezhető 2019. év bekapcsolásával a megfelelő mutatók 67 és 323,1%-ra változnak! Ez természetesen nem a teljes növekmény. Egyrészt egyre jellemzőbbé válik, hogy a kiköltöző lakosság egy része nem jelentkezik be állandó lakosként az adott településen, s így gépkocsija sem ott szerepel a nyilvántartásban. Másrészt a magasabb beosztású vagy a szolgáltatásokat végző családtagok körében gyakori, hogy az ingázáshoz szolgálati gépjárművet használnak, ami szintén kimarad a települési nyilvántartásból, de a forgalmat növeli. Ezek száma nem ismert, de vélhetően nem elhanyagolható. Ezért is tartottuk fontosnak, hogy a vizsgálatainknál használjuk a Magyar Közút Nonprofit Zrt. adatait is, amelyek az adott úton ténylegesen megjelent gépjárműszámot tartalmazzák.

A gyorsan növekvő agglomerációkban, szuburbiákban a személygépkocsisűrűség (az ezer lakosra jutó személygépkocsi száma) is növekvő tendenciájú. Márpedig, ha egy családban több gépkocsi is van, akkor azokat többet, s kisebb hatékonysággal használják, hiszen általában egy-két utassal futnak (nyilván, egy család azért vásárol több gépkocsit, hogy a családtagok függetleníthessék magukat egymástól a közlekedés során). Kijelenthetjük, hogy egyre nagyobb számú és arányú a szuburbán népesség, akik a máshol élőkhez képest fajlagosan több gépkocsival rendelkeznek, s többet is használják azokat.

## 2. ÁBRA

*A személygépjárművek ezer lakosra jutó számának alakulása és továbbvetítése területi/települési kategóriák szerint*



*Forrás:* KSH T-STAR/TeIR adatok alapján saját számítások.

Az ezer lakosra jutó személygépkocsi számának területi/települési kategóriák szerinti idősoros vizsgálatában néhány érdekes tendencia jelentkezik (2. ábra, 3. ábra). Az idősor alkalmas arra, hogy a mennyiségi mutatókat összevessük, s a jövőbeni tendenciákat 10 évre előre vetítsük. 1995 és 2019, illetve 2029 között az ezer lakosra jutó személygépjárművek számának növekedése folyamatos, bár a 2008. évi gazdasági válság némiképp megtörte annak lendületét, de növekedési tendenciáját nem. A területi kategóriák között lényegesen nagyobb különbségek voltak 1995-ben a személygépkocsi-ellátottságban, mint 2019-ben. 1995-ben a vidéki lakosság rendelkezett a

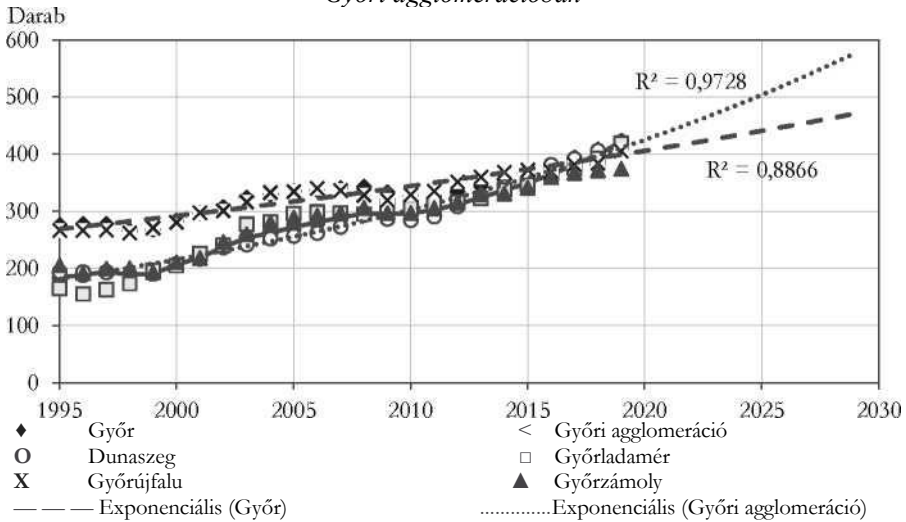
legkevesebb személygépkocsival (175,1 darab/ezer lakos), lényegesen kevesebbel, mint a budapesti (301,5) vagy a többi városi lakosok (242,5). A vizsgált időszakban a területi különbségek csökkentek, jelentős átrendeződés mellett. Nem ismerjük, hogy ez a növekvő autópark milyen minőségű és korú (ami a környezetszennyezés szempontjából sem mellékes). Azt feltételezhetjük, hogy az alacsonyabb jövedelmű, vidéki területek személygépkocsiparkját nagyobb arányban idős, rosszabb állapotú, elavultabb műszaki paraméterekkel rendelkező autókkal bővítették, míg Budapestét és az agglomerációját a fiatalabbakkal és a modernebbekkel. Az agglomerációkban ugyanakkor valószínűsíthető a nagyobb futásteljesítmény, különösen az ingázó övezetekben.

A területi átrendeződést mutatja, hogy a Budapesti agglomerációban az időszak kezdetén az országos átlagnál kedvezőtlenebb, de inkább „vidéki” volt a személygépkocsi-ellátottság, de azóta itt a legdinamikusabb a növekedés, ami várhatóan folytatódik is. Így az agglomeráció mára a legsűrűbb ellátottsággal rendelkezik, míg az eddig vezető Budapesten legkevésbé dinamikus a növekedés, belesimul az országos átlagba, sőt várhatóan elmarad attól. A vidéki várostérségekről megállapíthatjuk, hogy míg a központi városokban a változás az országos tendenciát követte és követi, valamivel az átlagértékek felett, addig a várostérségek településeinek mutatói 2000 táján külön váltak a vidéki térségektől. Addig együtt mozogtak, majd gyorsabb növekedésre váltottak, ami várhatóan a jövőben is folytatódik. Bár trendvonaluk lineáris, de így is megközelíti az országos átlagot. A fajlagos mutatók növekedése mögött a kiköltöző, jó módú vagy legalábbis városi munkával, jövedelemmel rendelkező lakónépesség számának és arányának növekedése áll. Mint már említettük, a kiköltöző népesség munkája, életvezetése miatt arányaiban több autóval rendelkezik, mint a régebben a településeken élők. A családokban a személygépkocsik száma megközelelti a felnőtt családtagok számát. Esetükben az otthoni parkolás sem gond, míg Budapesten ez is erősen korlátozza a családok járműveinek számát.

Az országos mintázatok megismétlődnek a Győr környéki agglomerációban is. Győr és a Győrhöz legközelebbi Győrújfalu mutatói hasonlóak, és kiemelkednek az agglomerációból. Eleve magas szintről indultak, így növekedésük kevésbé dinamikus, mint az agglomerációé, illetve a távolabbi településeké. A két trendvonal leírja a két kategória közötti eltéréseket: a súlypont áttevődik az agglomeráció településeire, ezek személygépkocsi-sűrűsége utolérte, s meg is haladta Győréét.

## 3. ÁBRA

A személygépjárművek ezer lakosra jutó számának alakulása és továbbvetítése a Győri agglomerációban



Forrás: KSH T-STAR/TeIR adatok alapján saját számítások.

Napjaink fenyegető gazdasági válsága vélhetően okoz némi visszaesést a következő évek számaiban. De ahogyan a 2008. évi gazdasági válság által okozott csökkenés is rövid ideig tartott, s gyorsan visszaállt az eredeti növekedési tendencia, úgy most sem várható érdemi irányváltás a 2020-as évek végéig. Más kérdés az, hogy a mutató várhatóan mikor éri csúcspontját, ahonnan lassul vagy megáll a növekedése. A Budapesti agglomerációban elérheti a mutató az 500–550 darab/ezer lakost, ami azért már közelíthet egyfajta telítettséghez, hiszen gyakorlatilag minden második emberre jut egy autó, s a gyermekek és a nagyon idősek továbbra sem fognak személygépkocsival rendelkezni. A vidéki térségekben, várostérségekben a személygépkocsi-állomány egyaránt viszonylag gyors növekedése várható, s ezzel a környezetszennyezés is, különösen, ha az említett minőségi különbségeket is figyelembe vesszük.

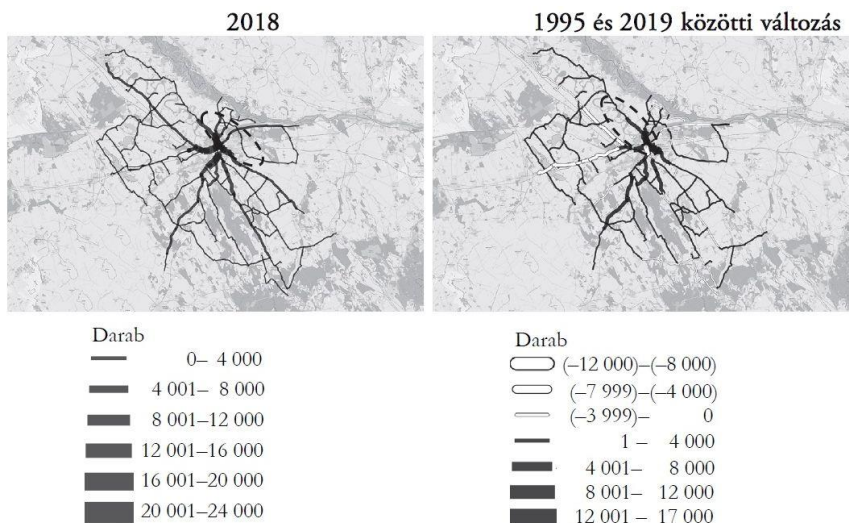
### A vizsgált terület jellemzői

A Győri agglomerációt jelentős népességszám- és forgalomművekedés jellemezte 1998 és 2018 között (2. ábra). Mindehhez hozzájárult a városi lakosok kiköltözése, az ország más területeiről ideáramló lakosság, a városon belül a lakóterületek növekedése, illetve a közlekedési infrastruktúra javulása is. Ha térképen ábrázoljuk a város környéki utak forgalomszámlálási adatait, illetve azok változását, egy tipikus szuburbán, agglomerációs mintázatot kapunk. A főbb közlekedési utak (1-es út, 85-ös út) átmenő forgalmát kiváltották a gyorsforgalmi utak (M1, M85), míg az új

lakóterületeket a várossal összekötő másod-, harmadrendű, illetve összekötő utak forgalma kiugró mértékben növekedett, s a városhatárnál elérték kapacitásuk felső határát (nyilván a csúcsidőszakokban), s ezek a kisebb utak jelentik a legproblematicusabb irányokat az agglomerációban.

#### 4. ÁBRA

A Győr környéki utakon egy napon közlekedő személygépjárművek 2018. évi száma és 1995 és 2019 közötti változása, a vizsgált útszakasz bejelölésével



*Forrás:* Az Állami Közúti és Információs Kht. - Közlekedéstudományi Intézet Rt. 1996. évi, valamint a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2019. évi adatai alapján saját szerkesztés.

A 2. táblázat a Győrbe bejövő utak városba belépő legközelebbi mérőállomásán mért forgalom 1995 és 2018 közötti alakulását foglalja össze. Legnagyobb a növekedés a 81-es úton mind darabszámban, mind pedig százalékos arányban. A forgalomnövekedés mellett ebben a táblázatban a forgalomszámlálási kategóriák közötti változást is bemutatjuk. Az egységjármű meghatározásához előre definiált súlyozást alkalmaznak a szakemberek, figyelembe véve a személygépkocsik mellett a nehéz tehergépjárműveket, autóbuszokat és motorkerékpárokat is. Előzetes feltételezéseink szerint a szuburbanizációs folyamatot az is alátámasztja, hogy az adott területen növekszik a személygépkocsi-használat, hiszen jellemzően az agglomerációban élők ingáznak velük a városba. Ez az arány az 1401-es út mentén növekedett a legnagyobb mértékben (22%), de a Komárom felől Győrbe érkező 1-es főút is jelentősen emelkedett (19%), ami a Nagyszentjános, Gönyű és Györszentiván felől érkezőkkel magyarázható.

## 2. TÁBLÁZAT

A Győrbe érkező utak napi átlagos forgalomértékei\* személygépkocsira és egységjárműre, valamint a személygépkocsik egységjárműveken belüli arányának változása

| Megnevezés          | 1-es   | 81-es  | 82-es   | 83-as  | 1-es        | 1401-es  | 14-es  |
|---------------------|--|--------|---------|--------|-------------|----------|--------|
|                     | út   |        |         |        |             |          |        |
|                     | 108+5639   | 77+895 | 69+1784 | 63+683 | 130+822     | 1 + 1278 | 3+1001 |
|                     | belépő szelvény  |        |         |        |             |          |        |
|                     | Legközelebbi számlálóállomás szelvénye és száma                |        |         |        |             |          |        |
| 1995                | 120+000  | 82+000 | 69+000  | 60+000 | 132+900     | 2+000    | 2+400  |
| 2018                | 121+028  | 82+000 | 69+000  | 62+500 | 130+159     | 1+970    | 3+240  |
| Száma               | 3 080  | 7 548  | 7 550   | 7 552  | 3 014/3 987 | 4 396    | 4 251  |
|                     | Személygépkocsi-forgalom, darab                                |        |         |        |             |          |        |
| 1995                | 2 177  | 4 499  | 4 139   | 3 202  | 12 692      | 4 092    | 2 586  |
| 2018                | 5 925  | 19 581 | 11 093  | 7 422  | 19 272      | 10 383   | 7 116  |
|                     | Egységjármű-forgalom, darab                                    |        |         |        |             |          |        |
| 1995                | 3 668  | 7 474  | 5 888   | 4 851  | 16 869      | 7 968    | 3 862  |
| 2018                | 7 549  | 27 044 | 15 093  | 10 890 | 24 744      | 14 190   | 10 406 |
|                     | 1995 és 2018 közötti forgalomnövekedés, személygépkocsi        |        |         |        |             |          |        |
| Darab               | 3 748  | 15 082 | 6 954   | 4 220  | 6 580       | 6 291    | 4 530  |
| %                   | 272  | 435    | 268     | 232    | 152         | 254      | 275    |
|                     | 1995 és 2018 közötti forgalomnövekedés, egységjármű            |        |         |        |             |          |        |
| Darab               | 3 881  | 19 570 | 9 205   | 6 039  | 7 875       | 6 222    | 6 544  |
| %                   | 206  | 362    | 256     | 224    | 147         | 178      | 269    |
|                     | A személygépkocsik egységjárműveken belüli aránya és változása |        |         |        |             |          |        |
| 1995, %             | 59   | 60     | 70      | 66     | 75          | 51       | 67     |
| 2018, %             | 78   | 72     | 73      | 68     | 78          | 73       | 68     |
| Változás, százalék- | 19   | 12     | 3       | 2      | 3           | 22       | 1      |

\* A településhatárhoz legközelebbi forgalomszámláló állomásra jellemző.

*Forrás:* Az Állami Közúti és Információs Kht. –Közlekedéstudományi Intézet Rt. 1996. évi; a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2019. évi adatai alapján saját szerkesztés.

Vizsgálataink céljára az 1401-es utat, valamint az annak mentén található 4 települést (Győrújfalú, Győrzámoly, Győrladamér, Dunaszeg) választottuk ki.

Az említett 4 településen áthaladó út kis kapacitású, vidéki, ún. összekötő út, amely a Szigetköz településein keresztül kapcsolja össze Győrt Mosonmagyaróvárral, s közel 40 kilométer hosszú. A Dunaszeg és Győr közötti mintegy 10 kilométeres szakasz a legforgalmasabb agglomerációs része az 1401-es útnak. Mint a 4. ábra is mutatja, Győr közelében növekedett legnagyobb mértékben a forgalom, s ez elsősorban a lakóhelyek számának emelkedésével függ össze.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. napjainkban 4 számlálóállomáson vizsgálja az 1401-es út forgalmát. A 3. táblázat azt mutatja, hogy a Győrbe érkező forgalom nagy

többsége Dunaszeg és Győrújfalú között, mint agglomerációs szakaszról indul. Míg Ásványrárón és Darnózselen még tipikusan rurális a forgalom, ahol viszonylag alacsony számok mellett az egységjárművek nagyobb mértékben növekedett, mint a személygépkocsiké, addig Dunaszegtől a személygépjárművek számának növekedése jelentősebb, a szuburbán ingaforgalom következtében. Mindezt magyarázzák a 4. táblázat adatai, melyek a 4 szuburbán település lakosságszámának és személygépjármű-állományának változását mutatják be.

### 3. TÁBLÁZAT

A 1401-es út napi átlagos forgalomszámlálási adatai és azok változása

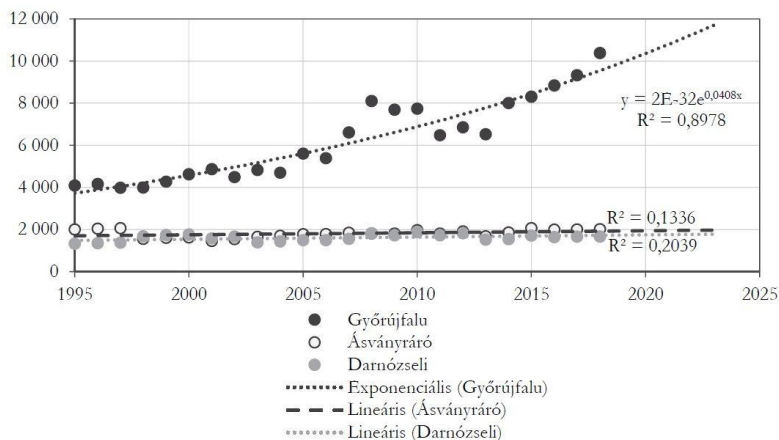
| Számlálóállomás       | 1995             |                      | 2018             |                      | Változás         |                      |
|-----------------------|------------------|----------------------|------------------|----------------------|------------------|----------------------|
|                       | egység-<br>jármű | személy-<br>gépkocsi | egység-<br>jármű | személy-<br>gépkocsi | egység-<br>jármű | személy-<br>gépkocsi |
| Győrújfalú győri      | 7 968            | 4 092                | 14 190           | 10 383               | 178,1            | 253,7                |
| Dunaszeg belterület   | 3 001            | 2 001                | 4 824            | 3 465                | 160,7            | 173,2                |
| Ásványráró belterület | 3 001            | 2 001                | 3 398            | 2 012                | 113,2            | 100,5                |
| Darnózseli belterület | 1 786            | 1 327                | 2 836            | 1 664                | 158,8            | 125,4                |

*Forrás:* Az Állami Közúti és Információs Kht. — Közlekedéstudományi Intézet Rt. 1996. évi; a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2019. évi adatai alapján saját szerkesztés.

Az 1995 és 2018 közötti idősor változását az 5. ábrán mutatjuk be. Idősor csak 3 számlálóállomásra állt rendelkezésünkre, a mérőhelyek áthelyezése miatt. Győrújfalunál az agglomerációs forgalommal magyarázhatóan dinamikus a növekedés, a 2008. évi gazdasági válság utáni évek kivételével, míg Ásványrárón és Darnózselen csaknem stagnált a forgalom.

### 5. ÁBRA

Az 1401-es út napi átlagos személygépkocsi-forgalmának alakulása és előreszámítása 2024-ig



*Forrás:* Az Állami Közúti és Információs Kht. – Közlekedéstudományi Intézet Rt. 1996. évi; a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2019. évi adatai alapján saját szerkesztés.

Győr tervezett északi és északnyugati elkerülő útjával, mely a 14-es utat köti majd össze – Győrújfalun és Győrzámoly között haladva – az M85/M1 csomóponttal, így a város keleti részében elhelyezkedő nagyszámú ipari munkahely (Audi, Ipari Park) közvetlenül megközelíthetővé válik a város elkerülésével, ami a bemeneti pontokon jelentősen csökkentheti a forgalmat, bár a belváros–szuburbia kapcsolatokat feltehetően nem javítja.

A 4 település lélekszáma 1995 és 2018 között jelentősen emelkedett (4. táblázat), Győrújfalun és Győrzámolyon megkétszereződött.

#### 4. TÁBLÁZAT

A vizsgált települések főbb adatai

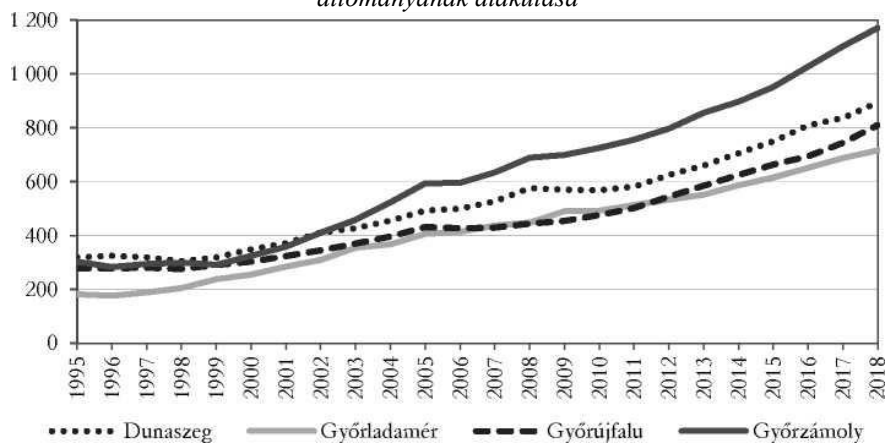
| Település   | Állandó lakos, fő |      |             | Személygépkocsi-állomány, darab |      |             | A személygépkocsi ezer lakosra jutó száma |       |
|-------------|-------------------|------|-------------|---------------------------------|------|-------------|---|-------|
|             | 1995              | 2018 | változás, % | 1995                            | 2018 | változás, % | 1995                                      | 2018  |
| Győrújfalun | 1043              | 2112 | 202,5       | 278                             | 811  | 291,7       | 266,5                                     | 384,0 |
| Győrzámoly  | 1474              | 3154 | 214,0       | 303                             | 1172 | 386,8       | 205,6                                     | 371,6 |
| Gvórladamér | 1100              | 1826 | 166,0       | 182                             | 717  | 394,0       | 165,5                                     | 392,7 |
| Dunaszeg    | 1646              | 2204 | 133,9       | 319                             | 895  | 280,6       | 193,8                                     | 406,1 |

Forrás: KSH T-Star/TeIR alapján saját szerkesztés.

Míg a lakónépesség számának növekedésében voltak „csendesebb” és dinamikusabb időszakok, a személygépkocsi-állomány töretlenül növekedett a vizsgált időszakban (6. ábra).

#### 6. ÁBRA

Az 1401-es út mentén fekvő agglomerációs települések személygépkocsi-állományának alakulása



Forrás: KSH T-Star/TeIR alapján saját szerkesztés.

Míg korábban jellemző volt, hogy a lakóterületek a főút mentén terjeszkedtek dinamikusán, s hosszan elnyúló övezetek alakultak ki, addig az elmúlt évtizedben a nagyobb, az úttól távolabbi területeken valósítottak meg nagyobb lakóterület-fejlesztési projekteket, így egykori mezőgazdasági területek bevonásával jönnek létre egységes, új lakóövezetek. A tipikus városnövekedési mintázatok közül a szakirodalom (Camagni et al. 2002) az előbbi típust leginkább területpazarlónak és közlekedési szempontból legkedvezőtlenebb megoldásnak tartja. Tehát ez esetben jelentősen gyengül a tömegközlekedés versenyképessége az egyéni közlekedéssel szemben.

### *A közlekedésből származó szennyező anyag-kibocsátás változása az 1401-es út mentén*

A közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátást számos paraméter befolyásolja (Ntziachristos–Samaras 2000, Caserini et al. 2013). Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (European Environmental Agency – EEA), az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontja (Joint Research Centre – JRC), a thessaloniki Aristotle Egyetem, valamint a görögországi környezetvédelmi tanácsadó (EMISIA SA) cég együttműködésével fejlesztették ki a COPERT (COmputer Programme to calculate Emissions from Road Transport) szoftvert, aminek a segítségével a közúti közlekedés emissziója évről évre kiszámítható (Farkas 2018, Ntziachristos et al. 2009, Ntziachristos-Samaras 2018). A hagyományos adatokon (szennyezőanyag-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás, futásteljesítmény stb.) kívül még számos, a szennyezőanyagkibocsátást befolyásoló paramétert (különböző forgalmi helyzeteket: városi, városon kívüli, autópályán való közlekedést, meteorológiai és termodinamikai jellemzőket stb.) is figyelembe vevő összetett módszertan a laboratóriumi mérések mellett valós üzemi körülmények közötti méréssel együtt állapítja meg az adott járműkategóriára jellemző emissziós faktort. A COPERT-program nagy előnye, hogy nagyszámú laboratóriumi mérésen alapul, illetve az elmúlt években már hordozható emissziómérő berendezéssel valós forgalmi körülmények között mért károsanyag-kibocsátás alapján határozták meg az egyes gépjármű-kategóriákhoz kapcsolódó emissziós faktorokat (Mellios et al. 2012, O'Driscoll et al. 2016, Gallus et al. 2017)<sup>4</sup>. Ezeket használtuk fel a számítások során, figyelembe véve a hazai, Győr környéki jellemzőket. A környezeti paramétereknél (havi maximum és minimum hőmérséklet) például az Országos Meteorológiai Szolgálat Győrrre vonatkozó, sokéves átlagértékeit alkalmaztuk. A COPERT 5.2 szoftver csak személygépkocsiból közel 80 járműkategóriát különböztet meg hajtóanyag, hengerűrtartalom, valamint az Euro-besorolás alapján. Városi környezetben a közúti közlekedéshez kapcsolódó emissziót a bemenő részletes statisztikai adatok alapján és a termodinamikai összefüggéseknek megfelelően számítja ki (Kousoulidou et al. 2008; Fameli-Assimakopoulos 2015). Annak érdekében, hogy mind 1995-ben, mind 2018-ban a győri agglomerációra jellemző járműállománnyal számolhassunk, első lépésként a statisztikai adatok alapján meg kellett határozni,

hogymely COPERT- kategóriák relevánsak az adott évben. Ehhez a Győr-Moson-Sopron megyei járműállomány átlagéletkor, a győri járművek korcsoport, valamint hengerűrtartalom szerinti KSH-adatait, továbbá az 1401-es út menti települések (Győrújfalú, Győrzámoly, Győrladamér, Dunaszeg, Dunaszentpál) személygépkocsi-állományának hajtóanyag szerinti megoszlását használtuk fel. Ezen kívül pedig az Euro-besorolások hatálybalépésének kezdő időpontja segített a megfelelő kategóriához rendeléseknél. A forgalmi adatok a Magyar Közút Nonprofit Zrt. éves keresztmetszeti forgalomszámlálásából származnak.

A számításoknál a következő kétféle megközelítést alkalmaztunk:

- Egyrészt kimutattuk, hogy a szuburbanizáció következtében az 1401-es úton megnövekedett forgalom mekkora többletterhelést jelent a személygépkocsival történő közúti közlekedésből származó légszennyezésben. A forgalmi adatok 1995 és 2018 között állnak rendelkezésre (nyilvánosan hozzáférhető és letölthető<sup>3</sup> honlapon [3]), ami több mint két évtizedes időtartam áttekintésére adott lehetőséget.
- Másrészt pedig azt vizsgáltuk meg, hogy az 1401-es út mentén található, 4 vizsgált település növekvő gépjárműhasználata mekkora növekedést jelent a szennyezőanyag-kibocsátásban. Ehhez a települések járműállományát vettük alapul, s azok kibocsátását vizsgáltuk. (Természetesen ezek nemcsak az 1401-es úton futnak, hanem sok helyütt, másutt is.)

## 5. TÁBLÁZAT

Az 1401-es út számlálóállomásainak keresztmetszeti forgalma alapján számított éves légszennyezőanyag-kibocsátás

| Év                       | Határszelvény |        | Légszennyezőanyag-kibocsátás, tonna |        |                |             |       |       |             |
|--------------------------|---------------|--------|-------------------------------------|--------|----------------|-------------|-------|-------|-------------|
|                          |               |        | CH4                                 | CO     | CO2            | NH3         | NMVOC | NOx   | PM10        |
| 1995                     | 0+000         | 5+812  | 0,8                                 | 309,   | 1 953,8        | 0,1         | 28,3  | 14,4  | 0,45        |
| 2018                     |               |        | 0,3                                 | 35,    | 4 354,4        | 0,4         | 8,9   | 6,9   | 0,86        |
| <b>Változás</b>          |               |        | -0,56                               | -274,6 | <b>2 400,6</b> | <b>0,2</b>  | -19,4 | -7,5  | <b>0,41</b> |
| 1995                     | 5+812         | 21+131 | 1,1                                 | 399,   | 2 518,1        | 0,1         | 32,6  | 18,6  | 0,58        |
| 2018                     |               |        | 0,3                                 | 36,    | 3 638,9        | 0,3         | 4,9   | 5,9   | 0,75        |
| <b>Változás</b>          |               |        | -0,85                               | -363,1 | <b>1 120,7</b> | <b>0,1</b>  | -27,7 | -12,7 | <b>0,17</b> |
| 1995                     | 21 + 131      | 38+572 | 0,8                                 | 290,   | 1 834,1        | 0,1         | 23,5  | 14,4  | 0,41        |
| 2018                     |               |        | 0,1                                 | 21,    | 1 914,0        | 0,2         | 2,6   | 3,1   | 0,39        |
| <b>Változás</b>          |               |        | -0,65                               | -269,9 | <b>79,9</b>    | <b>0,0</b>  | -20,9 | -11,3 | -0,02       |
| <b>Változás összesen</b> | 0+000         | 38+572 | -2,06                               | -907,6 | <b>3 601,3</b> | <b>0,47</b> | -67,9 | -31,6 | <b>0,56</b> |

*Megjegyzés:* Az adott számlálóállomáshoz tartozó szelvény hossza mentén. A csökkenő tendenciát dőlt, a növekvőt vastagított számokkal emeltük ki.

*Forrás:* A Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomszámlálása, a KSH és a légszennyező anyagok nagy hatótávolságú átvitelének nyomon követésére és értékelésére kidolgozott európai együttműködési program (European Monitoring and Evaluation Programme – EMEP) adatai alapján saját COPERT-számítások.

Az 5. táblázatban a közúti közlekedésből (forgalomszámlálási adatok alapján) származó légszennyező anyagok éves emisszióját az 1401-es úthoz tartozó számlálóállomások szelvényeire vetítve<sup>4</sup> mutatjuk be. Az üvegházhatású gázok közül a metán (CH<sub>4</sub>) kibocsátása csökkent 1995-től 2018-ig, a szén-dioxidé (CO<sub>2</sub>) a személygépkocsik ezen útvonalon történő növekvő forgalmából adódóan azonban jelentősen emelkedett, melynek üteme Győrtől távolodva mérséklődött. A savasodást okozó gázok közül az ammónia (NH<sub>3</sub>) szintén nőtt, a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) mennyisége azonban jelentősen csökkent, a szigorodó környezetvédelmi előírásokkal s a gépjárműpark korszerűsödésével összefüggésben. Az ózon-prekursoroknak számító szén-monoxid (CO) és nem metán eredetű illékony szerves vegyületek (NMVOC) kibocsátása töredékére csökkent a vizsgált időszakban. Míg a szálló porként ismert 10 átmérőnél kisebb szilárd anyagok (PM<sub>10</sub>) kibocsátása a forgalmasabb, városhoz közelebbi szelvényeken emelkedett, addig a legtávolabbi, Győrtől több mint 20 kilométerre található szakaszon csaknem stagnált.

A másik megközelítésből (települések személygépkocsi-állománya) származó számítási eredményeket foglalja össze a 6. táblázat. A CO- és a NMVOC-kibocsátás csökkent, a többi szennyező anyagé azonban növekedett. Dunaszeg, Dunaszentpál, Győrladamér, Győrújfalú és Győrzámoly személygépkocsi-állománya 1995-höz képest jelentősen bővült 2018-ra (3. ábra).

## 6. TÁBLÁZAT

Az 1401-es út mentén fekvő vizsgált települések személygépkocsi-állományának éves légszennyezőanyag-kibocsátása

| Év                       | Település    | Légszennyezőanyag-kibocsátás, tonna |               |                 |                 |              |                 |                  |
|--------------------------|--------------|-------------------------------------|---------------|-----------------|-----------------|--------------|-----------------|------------------|
|                          |              | CH <sub>4</sub>                     | CO            | CO <sub>2</sub> | NH <sub>3</sub> | NMVOC        | NO <sub>x</sub> | PM <sub>10</sub> |
| 1995                     | Dunaszeg     | 0,2                                 | 123,          | 767,1           | 0,0             | 9,7          | 5,4             | 0,16             |
| 2018                     |              | 0,2                                 | 30,           | 3 561,8         | 0,3             | 3,3          | 5,6             | 0,67             |
| <b>Változás</b>          |              | <b>-0,02</b>                        | <b>-93,5</b>  | <b>2 794,7</b>  | <b>0,3</b>      | <b>-6,4</b>  | <b>0,20</b>     | <b>0,50</b>      |
| 1995                     | Dunaszentpál | 0,0                                 | 28,           | 173,3           | 0,0             | 2,2          | 1,2             | 0,04             |
| 2018                     |              | 0,0                                 | 10,5          | 1 209,3         | 0,1             | 1,           | 1,              | 0,23             |
| <b>Változás</b>          |              | <b>0,0</b>                          | <b>-18,0</b>  | <b>1 036,0</b>  | <b>0,1</b>      | <b>-1,1</b>  | <b>0,7</b>      | <b>0,19</b>      |
| 1995                     | Győrladamér  | 0,1                                 | 70,           | 438,8           | 0,0             | 5,6          | 3,              | 0,09             |
| 2018                     |              | 0,2                                 | 24,           | 2 833,9         | 0,3             | 2,           | 4,5             | 0,53             |
| <b>Változás</b>          |              | <b>0,0</b>                          | <b>-46,6</b>  | <b>2 395,2</b>  | <b>0,2</b>      | <b>-2,9</b>  | <b>1,</b>       | <b>0,44</b>      |
| 1995                     | Győrújfalú   | 0,2                                 | 107,          | 664,5           | 0,0             | 8,5          | 4,7             | 0,14             |
| 2018                     |              | 0,2                                 | 27,           | 3 203,2         | 0,3             | 3,0          | 5,0             | 0,60             |
| <b>Változás</b>          |              | <b>-0,01</b>                        | <b>-80,3</b>  | <b>2 538,8</b>  | <b>0,3</b>      | <b>-5,5</b>  | <b>0,4</b>      | <b>0,46</b>      |
| 1995                     | Győrzámoly   | 0,2                                 | 117,          | 722,1           | 0,0             | 9,2          | 5,              | 0,15             |
| 2018                     |              | 0,3                                 | 39,           | 4 637,0         | 0,5             | 4,           | 7,3             | 0,87             |
| <b>Változás</b>          |              | <b>0,0</b>                          | <b>-77,8</b>  | <b>3 914,9</b>  | <b>0,4</b>      | <b>-4,9</b>  | <b>2,2</b>      | <b>0,72</b>      |
| <b>Változás összesen</b> |              | <b>0,13</b>                         | <b>-316,0</b> | <b>12 679,5</b> | <b>1,51</b>     | <b>-20,9</b> | <b>4,8</b>      | <b>2,31</b>      |

Megjegyzés: Az adott számlálóállomáshoz tartozó szelvény hossza mentén. A csökkenő tendenciát dőlt, a növekvőt vastagított számokkal emeltük ki.

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomszámlálása, KSH, EMEP adatai alapján saját COPERT-számítások.

Ráadásul feltételezéseink szerint az éves futásteljesítmény is megnövekedett. Mindezeket figyelembe véve a teljes évre vonatkoztatott közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás szintén növekvő tendenciájú a vizsgált településeken.

### 7. TÁBLÁZAT

*A 1401-es út mentén fekvő települések, valamint a közel 40 kilométer hosszú 1401-es úton közlekedő járművek éves légszennyezőanyag-kibocsátása az országoshoz viszonyítva*

| Megnevezés                                       | Légszennyezőanyag-kibocsátás, tonna   |           |                     |                      |                      |
|--|---|-----------|---------------------|----------------------|----------------------|
|  | CO  | CO2       | NH3                 | NM VOC               | NOx                  |
|  | Tonna, 1995   |           |                     |                      |                      |
| A 4 vizsgált település személygépkocsi-állománya | 447,44  | 2 765,77  | 0,21                | 35,19                | 19,55                |
| A teljes 1401-es út (0+000 - 38+572) forgalma    | 1 000,37  | 6 305,96  | 0,5                 | 84,31                | 47,48                |
| Országos kibocsátás                              | 588 420   | 7 305 000 | 160                 | 86 040               | 58 330               |
|  | Az országos kibocsátás százalékában,  |           |                     |                      |                      |
| A 4 vizsgált település személygépkocsi-állománya | 0,08  | 0,04      | 0,13                | 0,04                 | 0,03                 |
| A teljes 1401-es út (0+000 - 38+572) forgalma    | 0,17  | 0,0       | 0,3                 | 0,10                 | 0,08                 |
|  | Tonna, 2018   |           |                     |                      |                      |
| A 4 vizsgált település személygépkocsi-állománya | 131,39  | 15 445,31 | 1,71                | 14,28                | 24,37                |
| A teljes 1401-es út (0+000 - 38+572) forgalma    | 92,8  | 9 907,26  | 0,9                 | 16,42                | 15,90                |
| Országos kibocsátás                              | 71 680 <sup>b)</sup>  | 12 979    | 1 050 <sup>b)</sup> | 13 000 <sup>b)</sup> | 44 210 <sup>b)</sup> |
|  | Az országos kibocsátás százalékában,  |           |                     |                      |                      |
| A 4 vizsgált település személygépkocsi-állománya | 0,18  | 0,12      | 0,16                | 0,11                 | 0,06                 |
| A teljes 1401-es út (0+000 - 38+572) forgalma    | 0,13  | 0,0       | 0,0                 | 0,13                 | 0,04                 |
|  | A kibocsátás 1995 és 2018 közötti változása, tonna                                    |           |                     |                      |                      |
| A 4 vizsgált település személygépkocsi-állománya | -316,05   | 12 679,54 | 1,51                | -20,90               | 4,82                 |
| A teljes 1401-es út (0+000 - 38+572) forgalma    | -907,56   | 3 601,30  | 0,4                 | -67,89               | -31,58               |
| Országos kibocsátás                              | -516 740  | 5 674 000 | 890                 | -73 040              | 14 120               |
|  | Az országos kibocsátásból való része-<br>1995 és 2018 közötti változása, százalékpont |           |                     |                      |                      |
| A 4 vizsgált település személygépkocsi-állománya | 0,10  | 0,08      | 0,03                | 0,07                 | 0,03                 |
| A teljes 1401-es út (0+000 - 38+572) forgalma    | -   | -0,01     | -0,23               | 0,03                 | -0,04                |

a) 2017. évi KSH-adat.

b) Az éves emissziókataszter jelentésekből származó adat.

*Forrás:* a Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomszámlálása, KSH, EMEP adatai alapján saját COPERT-számítások.

A számítási eredményeket összehasonlítva az országos közúti közlekedésből származó (a személygépkocsik mellett beleértve a könnyű és a nehéz tehergépjárműveket, az autóbuszokat, a motorkerékpárokat is) szennyezőanyag-kibocsátás mértékéről megállapíthatjuk, hogy a vizsgált területre és időszakra vonatkoztatott kibocsátás a töredéke, messze 1% alatti hányada az országosnak. A 7. táblázat tonnában, valamint

arányosítva, az országos kibocsátás százalékában a 1995-re, a 2018-ra és a teljes időszakra vonatkozó eredményeket is összefoglalja.

Sokkal nagyobb mértékben növekedett a vizsgált 4 település autóállománya, s annak teljes környezeti terhelése, mint az egész útvonal autóforgalma. A szuburbán települések nagyon gyorsan gyarapodó autóállománya miatt az országos szennyező-anyag-kibocsátásból való részesedésük megnövekedett, különösen a CO és CO<sub>2</sub> tekintetében. A lakossággal együtt a szennyezés is az urbánus terekbe koncentrálódik, beleértve az agglomerációt is, s bár a modernizálódó gépjárművek miatt az egyes gépkocsik kibocsátása csökken, de a forgalom növekedése összhangban van a lakosság térbeli elhelyezkedésének változásával, így a teljes kibocsátás jelentős mértékben emelkedik.

### *Összefoglalás*

1995 és 2018 között Magyarországon jelentősen növekedett a személygépkocsik száma, s az urbanizáció szempontjából elkülönített térségi/települési kategóriák (Budapest, agglomerációk stb.) összehasonlításakor változásokat, átrendeződést mutattunk ki. Jellemző egy általános motorizációs tendencia, mivel az egyes településkategóriák (amelyek egyben eltérő jövedelemszintet is jelentenek) között csökkent az 1990-es években meglévő jelentős különbség, s a gépkocsi-ellátottság némileg kiegyenlítődött, de a nyugat-európai szintet még nem érte el. Egyedül a dinamikus fejlődő Budapesti agglomeráció fajlagos mutatója közelíti meg, és a közeljövőben át is lépheti az 500 darab/ezer lakos szintet. Említésre méltó továbbá, hogy a vidéki várostérségek központi városaiban a személygépkocsi-ellátottság növekedése kevésbé dinamikus, mint a városkörnyéki településeken. Vizsgálati területünk (Győr és agglomerációja) kifejezetten a központi régióhoz hasonló dinamikát mutat.

Elemzéseinkből arra következtethetünk, hogy a személygépkocsik birtoklásának és használatának jellemzői ma már elsősorban az életmódtól függenek, csak a minőség függvénye a jövedelemnek. Ezért mind a Budapest környéki, mind a vidéki agglomerációs településekre igaz, hogy miközben az átlagnál nagyobb mértékben növelik a lélekszámukat, a személygépkocsi-ellátottságuk is a legdinamikusabban növekszik. A forgalomszámlálási adatok elemzése rávilágított arra, hogy az agglomerációk esetében nem csak a személygépkocsi-állomány, annak ezer lakosra vetített száma, de vélhetően a használata is intenzíven növekedett (intenzívebben, mint a vidéki térségekben), ami azzal magyarázható, hogy a napi ingázók száma és aránya is ezekben a településegységekben a legnagyobb.

Munkánk során egy modellel kíséreltük meg e területi jellemző (az agglomerációkra koncentrálódó, növekvő autóhasználat) környezeti hatásainak felmérését a vidéki térségünkben. Becslésünkkel, modellünkkel számszerűsítettük azt a tapasztalati ténytet, hogy az elmúlt évtizedek városfejlődése, a hozzá kapcsolódó szuburbanizáció, a lakóterületek térbeli szétterjedése a gépjárműforgalom számszerű növekedésével járt

együtt, s ennek jelentős negatív hatása van a környezet állapotára. Ez a növekedés a gépjárműállomány mellett az életmódváltozás következményeként a megtett kilométerek számának növekedésével is együtt járt. Így a megújuló és technikailag fejlődő gépjárműpark ellenére is a környezet terhelése jelentős mértékben növekedett, különösen a légszennyező anyagok, az üvegházhatású gázok tekintetében. Az egykor falusias jellegű településeken ez különösen szembeszökő, s a nem összehangolt településbővítés tovább erősíti ezt a negatív hatást. A jelenlegi fejlesztéspolitika a vidéki térségekben elsősorban az egyéni közúti közlekedésre épít, így a tömegközlekedés egyre kevésbé számít versenyképes alternatívának a kiköltöző lakosság számára. Mindezek alapján kijelenthetjük, hogy a szén-dioxid-kibocsátás változása áttételesen függ a lakóövezetek elhelyezkedésétől, azok bővítési irányaitól és jellegétől. Az általunk vizsgált rövid útszakaszon bekövetkezett és számszerűsített negatív változás is rávilágít arra, hogy a jövőben nagyobb figyelmet kell fordítani az összes település-együttesre kiterjedő területi tervezés komplex megközelítésére.

*Köszönetnyilvánítás:* A tanulmány alapjául szolgáló vizsgálatot az NKFIH OTKA K 128703 azonosítójú, „A szuburbanizáció, az urban sprawl hatása a szuburbiák környezeti átalakulására Közép-Európa vidéki várostérségeiben” című kutatás támogatta. Kutatásvezető: Hardi Tamás.

### *Jegyzetek*

<sup>1</sup> A tanulmányban a család és a háztartás egymás szinonimái.

<sup>2</sup> Tanulmányunkban a felhasznált statisztikai adatok, valamint a megállapítások a személygépkocsikra vonatkoznak, mivel számuk növekedését tekintjük a lakóhelyi szuburbanizáció elsődleges hatásának. Emellett természetesen más közlekedési eszközök (motorkerékpárok, tehergépkocsik, autóbuszok, kerékpárok stb.) száma és forgalma is növekszik, de vizsgálataink azokra nem terjedtek ki.

<sup>3</sup> A részletes módszertan ismertetése meghaladja e tanulmány kereteit, lásd [2].

<sup>4</sup> A vizsgált szennyező anyagok körét nemzetközi szerződések határozzák meg. A 195/2006. (IX. 25.) Korm. rendelet a nagy távolságra jutó, országhatárokon áttérjedő levegőszennyezésről szóló, 1979. évi Genfi Egyezményhez kapcsolódó, a savasodás, az eutrofizáció és a talaj közeli ózon csökkentéséről szóló, 1999. december 1-jén, Göteborgban aláírt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló rendelet alapján az emissziókataszter elkészítése nemzetközi kötelezettségünk. A göteborgi jegyzőkönyv terjesztette ki a nagy távolságra jutó, országhatáron áttérjedő levegőszennyezés (Long-range Transboundary Air Pollution – LRTAP) egyezmény alá tartozó számításokat a közlekedésre. Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2016/2284 Irányelve (2016. december 14.) egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről, a 2003/35/EK irányelv módosításáról, valamint a 2001/81/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló új direktíva a nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségeket (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMVOC, NH<sub>3</sub>, PM<sub>2,5</sub> csökkentési százalékos értékeket adja meg kétlépcsős formában), valamint a tagállamok nemzeti emissziókatasztereinek, előrejelzési és tájékoztatási kataszterjelentéseinek kereteit is részletesen szabályozza.

## Irodalom

- ATKINSON, R. (2019): The small towns conundrum: What do we do about them? *Regional Statistics* 9 (2): 3–19. <https://doi.org/10.15196/RS090201>
- BAJMÓCY, P. (1999): Szuburbanizáció Pécs környékén *Földrajzi Értesítő*. 48 (1–2): 127–138.
- BAJMÓCY, P.–GYÖRKI, A. (2012): A szuburbanizáció virágkora és hanyatlása Magyarországon *Településföldrajzi Tanulmányok* 1 (2): 1–17.
- BELUSZKY, P. (2000): A magyarországi településrendszer fejlődése. In: ENYEDI, GY. (szerk.): *Magyarország településkörnyezete* pp. 9–76., Magyar Tudományos Akadémia, Budapest.
- CAMAGNI, R.–GIBELLI, M. C.–RIGAMONTI, P. (2002): Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion *Ecological Economics* 40 (2): 199–216. [https://doi.org/10.1016/S0921-8009\(01\)00254-3](https://doi.org/10.1016/S0921-8009(01)00254-3)
- CASERINI, S.–PASTORELLO, C.–GAIFAMI, P.–NTZIACHRISTOS, L. (2013): Impact of the dropping activity with vehicle age on air pollutant emissions *Atmospheric Pollution Research* 4 (3): 282–289. <https://doi.org/10.5094/APR.2013.031>
- DAUGIRDAS, V.–POCIUTE-SEREIKIENE, G. (2018): Depopulation tendencies and territorial development in Lithuania *Regional Statistics* 8 (2): 46–68. <https://doi.org/10.15196/RS080203>
- DÖVÉNYI, Z.–KOK, H.–KOVÁCS, Z. (1998): A szuburbanizáció, a lokális társadalom és a helyi önkormányzati politika összefüggései a budapesti agglomerációban. In: *Migráció* pp. 229–237., KSH Népeségstudományi Kutatóintézet, Budapest.
- ENYEDI, GY. (1988): *A városfejlődés szakaszai* Akadémia Kiadó, Budapest.
- ENYEDI, GY. (2012): *Városi világ* Akadémiai Kiadó, Budapest.
- FAMELI, K. M.–ASSIMAKOPOULOS, V. D. (2015): Development of a road transport emission inventory for Greece and the Greater Athens Area: Effects of important parameters *Science of The Total Environment* 505: 770–786. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2014.10.015>
- FARKAS, O. (2018): A közúti közlekedésből származó emisszió-számítás módszertana és térbeli ábrázolása – Elmélet és gyakorlat *Közlekedéstudományi Szemle* 68 (3): 62–70. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2018.3.7>
- GALLUS, J.–KIRCHNER, U.–VOGT, R.–BENTER, T. (2017): Impact of driving style and road grade on gaseous exhaust emissions of passenger vehicles measured by a Portable Emission Measurement system (PEMs) *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 52 (A): 215–226. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.03.011>
- HARANGOZÓ, G.–KOVÁCS, Z.–KONDOR, A. CS.–SZABÓ, B. (2019): A budapesti várostérség fogyasztási alapú ökológiai lábnyomának változása 2003 és 2013 között *Területi Statisztika* 59 (1): 97–123. <https://doi.org/10.15196/Ts590105>
- HARDI, T. (2002): szuburbanizációs jelenségek Győr környékén *Tér és Társadalom* 16 (3): 57–83. <https://doi.org/10.17649/TET.16.3.1980>
- HARDI, T. (2012): Győr, Miskolc és Pécs agglomerációja a vidéki szuburbanizációban. in: SOMLYÓDYNÉ PFEIL, E. (szerk.): *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései* pp. 15–41., Publikon Kiadó, Pécs.
- HARDI, T.–NÁRAI, M. (2005): Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban *Tér és Társadalom* 19 (1): 81–101. <https://doi.org/10.17649/TET.19.1.985>
- ILBERY, B. (1999): *The geography of rural change* Longman, Essex.
- IZSÁK, É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői: Budapest és környéke* Napvilág Kiadó, Budapest.
- JÁSZBERÉNYI, M.–KOTOSZ, B. (2017): Közlekedési szokások vizsgálata Budapest délnyugati agglomerációjában. in: LENGYEL, I. (szerk.): *Két évtizedes a regionális tudományi műhely Szegeden 1997–2017* pp. 379–401., JATEPress, Szeged.
- JOHNSON, M. P. (2001): Environmental impacts of urban sprawl: a survey of the literature and proposed research agenda *Environment and Planning A* 33: 717–735.
- KAHN, M. E. (2000): Environmental impact of suburbanization *Journal of Policy Analysis and Management* 19 (4): 569–586.

- KONECKA-SZYDEOWSKA, B.–TRÓCSÁNYI, A.–PIRISI, G. (2018): Urbanisation in a formal way? The different characteristics of the ‘newest towns’ in Poland and Hungary *Regional Statistics* 8 (2): 135–153. <https://doi.org/10.15196/RS080202>
- KOUSOULIDOU, M.–NTZIACHRISTOS, L.–MELLIOS, G.–SAMARAS, Z. (2008): Road-transport emission projections to 2020 in European urban environments *Atmospheric Environment* 42 (32): 7465–7475. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2008.06.002>
- KOVÁCS, K. (1999): Szuburbanizációs folyamatok a fővárosban és a budapesti agglomerációban. In: BARTA, GY.–BELUSZKY, P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a Budapesti agglomerációban* pp. 91–114., Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest.
- KOVÁCS, Z. (2006): Budapest elővárosi övezetének átalakulása a rendszerváltozás után. In: CSAPÓ, T.–KOC SIS, ZS. (szerk.): *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon* pp. 20–34., Savaria University Press, Szombathely.
- KOVÁCS, Z.–SZIGETI, C.–EGEDY, T.–SZABÓ, B.–KONDOR, A. CS. (2017) Az urbanizáció környezeti hatásai – Az ingázás ökológiai lábnyomának változása a budapesti városrészekben *Területi Statisztika* 57 (5): 469–494. <https://doi.org/10.15196/Ts570501>
- KOVÁCS, Z.–FARKAS, ZS. J.–EGEDY, T.–KONDOR, A. CS.–SZABÓ, B.–LENNERT, J.–BAKA, D.–KOHÁN, B. (2019): Urban sprawl and land conversion in post-socialist cities: The case of metropolitan Budapest *cities: The International Journal of Urban Policy and Planning* 92: 71–81. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.03.018>
- KŐSZEGFALVI, GY. (2020): A magyarországi településrendszer strukturális változásainak sajátos vonásai *Területi Statisztika* 60 (1): 76–106. <https://doi.org/10.15196/Ts600107>
- LENGYEL, I.–RECHNITZER, J. (2004): *Regionális gazdaságtan* Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- MELLIOS, G.–HAUSBERGER, M.–KELLER, S.–SAMARAS, Z.–NTZIACHRISTOS, L. (2012): *Parameterisation of fuel consumption and CO2 emissions of passenger cars and light commercial vehicles for modelling purposes* JRC Report. European Commission Joint Research Centre institute for Energy and Transport, ispra, italy.
- NTZIACHRISTOS, L.–SAMARAS, Z. (2000): Speed-dependent representative emission factors for catalyst passenger cars and influencing parameters *Atmospheric Environment* 34 (27): 4611–4619. [https://doi.org/10.1016/s1352-2310\(00\)00180-1](https://doi.org/10.1016/s1352-2310(00)00180-1)
- NTZIACHRISTOS, L.–GKATZOFLIAS, D.–KOURIDIS, C.–SAMARAS, Z. (2009): CoPERT: A European road transport emission inventory model. in: ATHANASIADIS, I.N.–RIZZOLI, A. E.–MITKAS, P. A.–GÓMEZ J. M. (eds.): *Information Technologies in Environmental Engineering. Environmental Science and Engineering* pp. 491–504., Springer, Berlin, Heidelberg. [https://doi.org/10.1007/978-3-540-88351-7\\_37](https://doi.org/10.1007/978-3-540-88351-7_37)
- NTZIACHRISTOS, L.–SAMARAS, Z. (2018): *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019: Methodology for the calculation of exhaust emissions* EEA (European Environment Agency), Copenhagen.
- O’DRISCOLL, R.–APSIMON, H. M.–OXLEY, T.–MOLDEN, N.–STETTLER, M. E. J.–THIYAGARJAH, A. (2016): A Portable Emissions Measurement system (PEMs) study of Nox and primary No2 emissions from Euro 6 diesel passenger cars and comparison with CoPERT emission factors *Atmospheric Environment* 145: 81–91. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2016.09.021>
- PÁPAI, B. (2020): Budapest túlnépesedéséről *Területi Statisztika* 60 (1): 11–26. <https://doi.org/10.15196/Ts600103>
- SALVATI, L. (2020): Density-dependent population growth in Southern Europe (1961–2011): A non-parametric approach using smoothing splines *Regional Statistics* 10 (2): 27–41. <https://doi.org/10.15196/RS100201>
- SCHUCHMANN, J. (2012): Suburbanisation processes in the Budapest Metropolitan Region. In: SZIRMAI, V.–FASSMANN, H. (eds.): *Metropolitan Regions in Europe* pp. 100–120., Austrian-Hungarian Action Fund, Budapest-Wien.
- STURM, R.–COHEN, D. A. (2004): Suburban sprawl and physical and mental health *Public Health* 118 (7): 488–496.
- SZIRMAI, V. (ed.) (2011): *Urban sprawl in Europe. Similarities and/or differences* Aula Publishing, Budapest.

- TÍMÁR, J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról *Földrajzi Értesítő* 45 (1–2): 7–31.
- TÍMÁR, J.–VÁRADI, M. M. (2000): A szuburbanizáció egyenlőtlen fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. In: HORVÁTH, GY.–RECHNITZER, J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón* pp. 153–175., MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.
- VAN DEN BERG, L.–DREWETT, R.–KLAASSEN, L. H.–ROSSI, A.–VIJVERBERG, C. H. T. (1982): *Urban Europe: A study of growth and decline Vol. 1*. Pergamon Press, New York, Oxford.
- VASZÓCSIK, V. (2017): Meddig nőhetnek a városok? – A területhasználat-változási folyamatok modellezése *Területi Statisztika* 57 (2): 205–223. <https://doi.org/10.15196/TS570205>

### *Internetes források*

- EEA (European Environment Agency) (2006): *Urban sprawl in Europe – The ignored challenge*. EEA Report 2006 No 10/2006 Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg. [https://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10/eea\\_report\\_10\\_2006.pdf](https://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf)

### *Adatbázisok/honlapok*

- [1] <https://www.ksh.hu/interaktiv/storytelling/balesetek-story/index.html>  
(letöltve: 2020. április 30.)
- [2] <https://www.emisia.com/utilities/copert/documentation> (letöltve: 2020. szeptember 9.)
- [3] <https://internet/kozut.hu> (letöltve: 2020. április 30.)

# A HATÁRON ÁTNYÚLÓ KULTURÁLIS TURIZMUS TERRITORIÁLIS INTEGRÁCIÓT JELZŐ VIZSGÁLATA A SZLOVÁK–MAGYAR HATÁRSZAKASZON\*

HARDI TAMÁS–KUPI MARCELL–OCSKAY GYULA–  
SZEMERÉDI ESZTER

## *Bevezetés*

Közép- és Kelet-Európa történelmi sajátossága, hogy az új államhatárok kialakulása során számos etnikailag sokszínű lakosságú terület került más nemzetállamok fennhatósága alá, mint kisebbségi nemzetiségek által lakott régió. Az Európai Unió a keleti bővítés során számos ilyen, történelmileg összetartozó kulturális és etnikai területet örökölt meg. A nemzetállamok határainak célja sokáig a nemzeti területek egymástól való elválasztása volt, de az Európai Unió integratív szemléletének köszönhetően folyamatosan nő a határokon átnyúló együttműködés példáinak száma (Vodeb 2006). Az Európai Unió kiemelt célja, hogy az elválasztó határokat összekötő határokká alakítsa át az államok és régiók közötti kohézió erősítésével, ösztönözve őket arra, hogy a határokon átnyúló kapcsolatok intenzitásának és számának növelésével orvosolják a meglévő etnikai és kulturális széttagoltságot. Ezeken keresztül kívánja az EU fokozni a határokon átnyúló integrációt, amely a fokozott európai szintű integrációhoz is szükséges. A turisztikai célpontok határokon átnyúló fejlesztése véleményünk szerint ebben jelentős szerepet játszhat. A határokon átnyúló területek turizmus fejlesztésében megjelenő új megközelítés a határokon átnyúló etnikai és kulturális örökség összekapcsolására fókuszál vonzerejük növelése céljából (Faby 2006). Emellett az EU által finanszírozott INTERREG programok egyre nagyobb számban építik be a turizmust, különösen a kulturális projekteket a határokon átnyúló programok keretébe.

„A határokon átnyúló turizmus kutatásának jelentős társadalmi értéke van, mivel ez az európai integráció egyik jelzőfolyamataként szolgál” (Skäremo 2016, 6; Prokkola 2010). A témával kapcsolatos kutatások elsősorban a turizmuspolitikára, a határon átnyúló projektek eredményességére és a határon átnyúló turizmus regionális fejlesztésben rejlő lehetőségeire összpontosítanak (Vodeb 2006; Hartmann 2006;

---

\* Eredeti megjelenés: Examining Cross-Border Cultural Tourism as an Indicator of Territorial Integration across the Slovak–Hungarian Border. *Sustainability*, 2021/13. Paper 7225. 24 p.

Ioannides et al. 2006; Prokkola 2010, Kramáreková–Dubcová 2004). A hasonló kulturális csoportokkal rendelkező, határon átnyúló régiók kulturális turizmusát azonban még nem vizsgálták részletesen.

Ez a hozzájárulás a szlovák-magyar határ menti régióra, konkrétan Komárom és Komárno határ menti régiójára összpontosít. A kutatás négy szempontra irányul: a kulturális turizmus jellegére a térségben, a lakosok és a látogatók kulturális turisztikai kínálatról alkotott megítélésére, a határokon átnyúló együttműködés fokozásának lehetőségeire, valamint a térség kulturális turisztikai kínálatának fejlesztési irányaira. A megállapítások egy Komáromban és Komárno-ban végzett standardizált kérdőíves vizsgálat empirikus eredményein alapulnak. Elméleti hipotézisünk, hogy a határ menti régiók lakosainak identitáskeresése növekvő keresletet generál a kulturális turizmus iránt, mivel a nemzeti kulturális örökség helyszíneinek felkeresése, a zarándoklatokon való részvétel stb. jelentős motivációs tényezők a határ túloldalára való utazáskor. Erre a jelenségre számos példa van, pl. a magyarok utazásai Erdélybe (Románia), a bolgároké a jelenlegi Észak-Macedóniába, a románoké Bulgáriába (Penerliev et al., 2008; Troacă et al. 2017) és Moldovába (Holcă–Nistor 2017; Petelca–Garbuz 2018). Ez egy sajátos turisztikai termék és réspiac kialakulásához vezetett, mind a küldő, mind a fogadó országok részéről, miközben a turisztikai szakirodalom terminológiája egyáltalán nem tudja megfelelően leírni ezt a jelenséget. Bulgária esetében a szomszédos országokból érkező turisták a teljes nemzetközi érkezések mintegy 50%-át teszik ki. A szomszédos országokból érkező turisták közül a romániai turisták részesedése a legnagyobb – átlagosan 30%, míg a Macedón Köztársaságé mintegy 10%. A románok (más úti célok mellett) rendszeresen látogatják a határ menti városokat, mint például Ruszét, Vidint és más városokat; a Bulgária északi részén található kulturális és történelmi helyeket. (Varadzhakova 2017; Dimitrov–Koteski–Jakovlev 2018). Elméleti hipotézisünkkel kapcsolatban kutatásunk annak bizonyítására összpontosít, hogy a szimbolikus helyszínek, mint például a Komárom és Komárno határ menti térségében található műemlékek, örökségi helyszínek a legerősebb vonzerőtényezők a nemzetiségen alapuló kulturális turizmus számára. A városok egyéb kulturális és nem kulturális attrakciókkal is rendelkeznek (gyógyfürdő, dunai kikötők, római örökség), de a látogatók és a helyiek tudatában a nemzeti kulturális örökség elemei állnak a középpontban.

A Szlovákia és Magyarország közötti határszakasz 1999 óta folyamatosan részt vesz az EU által támogatott határokon átnyúló együttműködési programokban. Meg kell jegyezni azt is, hogy az egyik első, a határokon átnyúló együttműködés fejlesztését támogató támogatás a Visegrádi Alap volt. A magyar-szlovák programokban fokozatosan egyre nagyobb hangsúlyt kapott a kulturális örökség témája, és ma már a projektek több mint 1/3-át teszi ki, míg a természeti és kulturális örökség védelme és felértékelése a teljes programköltségvetés mintegy 2/3-át teszi ki (*1. táblázat*).

## 1. TÁBLÁZAT

*A magyar–szlovák határon átnyúló programok keretében megvalósított kulturális projektek száma és aránya (1995–2020)*

|  | Phare CBC<br>(1995-1996,<br>1999-2003) | INTERREG<br>III HUSKUA<br>(2004-2006) | HUSK ETC<br>CBC (2007-<br>2013) | SK-HU INTER-<br>REG V-A<br>(2014-2020) |
|--|--|---------------------------------------|---------------------------------|--|
| Befejezett és el-<br>indított projektek<br>száma | 111                                    | 82                                    | 243                             | 143                                    |
| Kulturális<br>projektek száma                    | 10                                     | 19                                    | 48                              | 52                                     |
| Kulturális<br>projektek aránya                   | 9%                                     | 23,17%                                | 19,75%                          | 36,36%                                 |
| Allokált összeg<br>(millió EUR)                  | 11,76                                  | 16,39                                 | 165,1                           | 155,8 (tervezett)                      |

*Forrás:* VÁTI, 2002; Lados, 2006; ÁSZ, 2008; EC, 2016.

A statisztikák mögé nézve a vizsgált határszakaszon csak néhány kulturális projekt működik és a kulturális integrációnak nyoma sincs a határ menti térségben. Egy-két kivételtől eltekintve nehéz kimutatni bármiféle együttműködést a korábban együttműködési programok támogatásával felújított kulturális örökségi helyszínek kezelésében. A 2007 és 2013 közötti időszakban (HUSK) mindössze három olyan projekt működött, amely a Komárom-Komárno határ menti régió integrált turizmusfejlesztésének elősegítésére irányult: az Erőd megtisztítása, felújítása és közös népszerűsítése, a népzene és néptánc népszerűsítése Magyarországon és Szlovákiában, valamint közös desztináció-menedzsment szervezetek létrehozása. Az INTERREG V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Program 2014-2020 keretében csak két kulturális projektet találunk, amelyek a vizsgált határ menti régióra összpontosítanak: a CULT-PLAY projektet, amelynek célja a helyi lakosság és a látogatók bevonása a régiókban meglévő kulturális örökség új módon történő hasznosításába (a régió történelmi emlékhelyeit bemutató játszótéren keresztül), valamint a FEBO projektet, amely egy közös akció a közös természeti és kulturális örökség hasznosítására a határ menti régiókban. Az előző programozási időszakban megvalósított projektek folytatása nem jellemző és néhány, az Erődhöz kapcsolódó közös kulturális program kivételével nem történt erőfeszítés a közös népszerűsítésükre vagy irányításukra.

A Timothy (1995) által a határ két oldalán lévő desztinációk közötti térbeli kapcsolatra vonatkozó megkülönböztetés alapján Komárom és Komárno kedvező desztinációk a határon átnyúló turizmusfejlesztés szempontjából. A látogatók a határ mindkét oldalát szívesen felkeresik, annak ellenére, hogy a kulturális attrakciók nem egy-egységként működnek. A határon átnyúló együttműködéshez más társulások is hozzájárulnak, pl. a Vág-Duna-Ipoly/Váh-Dunaj-Ipel Regionális Társulás (VDIR), amelynek célja, hogy a régiót több területen összehangolt fejlesztésekkel vonzóbbá tegye.

Martinez (1994) alapján a határon átnyúló partnerség a turizmus területén együttműködésként írható le, ami azt jelenti, hogy közös erőfeszítések történnek a fejlesztési kérdésekben való együttműködésre, de az érdekelték közötti interakció nincs a teljes integráció fázisában. Úgy tűnik, hogy a határok, amelyek az EU-n belül veszítenek jelentőségükből, még mindig hatással vannak e tekintetben: a határokon átnyúló kulturális turisztikai célpontok nem integrálódtak.

### *A kulturális turizmus aspektusai*

Első megközelítésében Bernecker (1986) megkísérelte a turizmus típusainak és formáinak csoportosítását a motivációt és a környezetet használva csoportosítási kritériumként. A látogatók motivációi szerint beszélhetünk rekreációs turizmusról (pihenés és a fizikai regenerálódást szolgáló üdülés), szociális turizmusról (rokonlátogatás, klubturizmus), sportturizmusról (aktív és passzív sportturizmus), gazdasági turizmusról (üzleti turizmus, üzleti turizmus, kongresszusi turizmus, kiállítási és várokozási turizmus), politikai turizmusról (diplomáciai és konferenciaturizmus, politikai eseményekhez kapcsolódó turizmus) és kulturális turizmusról (más kultúrák, szokások, hagyományok és vallások megismerése).

A kulturális turizmus társadalmi jelensége kontinensünkön a 60-as, 70-es években nyert létjogosultságot a diszkrecionális jövedelem és a fogyasztás növekedésével, valamint a nemzetközi utazások megindulásával. 1980-ra már kialakultak a kezdeti főbb helyszínek és látnivalók, melyek már jelentős keresettséggel bírva hozzájárultak a helyi gazdaságok élénkítéséhez, és képesek voltak piaci rést betölteni, melyet a kulturális turizmus jelentett. Ez a jelentőség az 1990-es évek elején már olyan súllyal bírt, minthogy a nemzetközi turizmus 37%-a kulturális turizmus motivációjából bonyolódott (Richards 2018). Ezt akár nevezhetjük a kulturális turizmus fellendülési időszakának is.

Robinson és Smith (2006) megfigyelései nyomán a kilencvenes éveket követő időszak is újabb teret nyitott a kulturális turizmusnak: az oktatás, a társadalmi fejlődés és az alapvető emberi kíváncsiság motiváló tényezői továbbra is fellendültek, sőt, kiegészültek számos más tényezővel, amelyek segítették a kulturális turisztikai központok folyamatos fejlődését. A fapados légitársaságok elterjedése Európa-szerte kulcsszerepet játszott az idegenforgalom ösztönzésében, és „kisebb” kulturális célpontok is fellendültek, mint például Pozsony, Riga, Budapest, Krakkó és Ljubljana, viszont olyan jól bejárattott kulturális városok, mint Párizs, Róma, Velence és Athén továbbra is fenntartják elsőbbségüket a turizmus terén. A kulturális turizmus versenyterének kialakulását marketingkampányok is elősegítették, mint például az európai kulturális városok kampány, de a kínálat bővülése is hozzájárult a versenyhelyezethez, így új értelmet nyertek a fesztiválok és kulturális események is (Robinson–Smith 2006).

A kulturális turizmus fellendüléseként említett időszak – 1990-es évek – megnyitotta a lehetőséget a kulturális turizmus számára is a tömegpiac felé való orientálódásban, ezáltal elterjedve számos turisztikai desztinációban erős jelenséggé vált. Ez

kiváló táptalajt jelentett a kutatóknak is, egyre több tudományos publikáció látott napvilágot, valamint megjelentek az első tankönyvek is témában (Ivanovic 2008). Ez persze számos definíciókülönbséget is eredményezett, sőt, kezdetben a kulturális turizmus fogalmát keverten alkalmazták az örökségi turizmussal.

A kulturális turizmus egyik legismertebb fogalmi definícióját végül Richards (1997) határozta meg. Eszerint a kulturális turizmus személyek szokásos lakóhelyüktől távolra való mozgását jelenti azon célból, hogy kulturális igényeiket kielégítve új információkkal és tapasztalatokkal gazdagodjanak (Richards 1997). Ezt aztán Richards technikailag is körvonalazta, megadva, hogy kulturális turizmusnak értelmezzük „a személyek minden mozgását meghatározott kulturális látnivalókhöz, például örökségi helyszínekhez, művészeti és kulturális megnyilvánulásokhoz, művészetekhez és drámákhoz, a szokásos lakóhelyen kívül” (Richards 1997: 24).

Silberberg (1995: 361) szerint a kulturális turizmus úgy határozható meg, hogy „...a befogadó közösségen kívüli személyek látogatása, amelyet részben vagy egészben egy közösség, régió történelmi, művészeti, tudományos vagy életmódbeli / örökségi kínálata iránti érdeklődés motivál...” (Silberberg 1995). Tighe (1991) a kulturális turizmus három fő elemét, az utazást, a turistát és a helyszíneket vizsgálta munkáiban, így jutott arra a véleményre, hogy a kulturális turizmus utazása történelmi helyszínekre, múzeumokhoz, képzőművészetek és / vagy előadóművészetek felfedezésére irányul. Tighe továbbá jellemezte a turistát is, eszerint kulturális turistának számít, „aki történelmi helyszíneket, műemlékeket és épületeket, múzeumokat és galériákat látogat; koncerteken és előadóművészetben vesz részt; és érdeklődik a desztináció kultúrájának megismerésére” (Tighe 1991).

A kulturális turizmust természetesen többen is definiálták, Hall és Zeppel (1990) munkásságára még a továbbiakban kitérünk cikkünkben a kulturális és örökség turizmus kapcsán, mindenesetre ahogy a legtöbb turisztikai definíciónak, úgy a kulturális turizmusnak megszületett egy egységesen elfogadott változata az UNWTO közlésében, amely szerint „a kulturális turizmus magában foglalja a személyek mozgását alapvetően kulturális motivációk miatt, mint például tanulmányutak, előadóművészetek és egyéb kulturális túrák, fesztiválokra utazás és egyéb kulturális események, helyszínek és emlékművek meglátogatása céljából, valamint utazás a természet, a folklór, a művészet vagy zarándoklatok tanulmányozására” (World Tourism Organization 1983). Ez a meghatározás 2017-ben új háttérrel kapott az UNWTO Csengduban tartott közgyűlésén, mely alatt így egy olyan turisztikai tevékenységet értünk, amelynek során a látogató alapvető motivációja az, hogy megtanulja, felfedezze, meg tapasztalja és elfogyassza a kézzelfogható és megfoghatatlan kulturális látványosságokat / termékeket egy turisztikai desztinációban. Ezek a látványosságok / termékek egy olyan társadalom jellegzetes anyagi, szellemi és érzelmi jellemzőihez kapcsolódnak, amely magában foglalja a művészetet és az építészetet, a történelmi és kulturális örökséget, a kulináris örökséget, az irodalmat, a zenét, a kreatív iparágakat és az élő kultúrákat életmódjukkal, értékrendszerükkel, hiedelmeikkel és hagyományaikkal (UNWTO 2017).

### *Örökség turizmus*

Mint ahogyan azt már említettük, a kulturális turizmus kutatása több definíciókülönbséget is eredményezett, mitöbb, a kulturális turizmus fogalmát keverték az örökségi turizmussal. Ez persze nem meglepő, a két fogalom szoros kapcsolatban áll egymással, mindkettőt a legismertebb és legelterjedtebb turisztikai típusként tartjuk számon, és a legrégebbi utazási formák közé tartoznak. Amint is történelem igazolja, már az ókori egyiptomiak és rómaiak, valamint a középkori nemesség is bejárta a kulturális jelentőségű történelmi helyeket (Towner 1996). Hall és Zeppel (1990) saját megközelítésük szerint szintén alkottak egy kulturális turizmus definíciót, amely alapul vette az élményt, amelyet a fesztiválok és kulturális események nyújtanak, de fontosabb, hogy az élményszerűség elemét, mint közös elemet figyelték meg a kulturális turizmus és az örökségturizmus között, és megjegyezték, hogy az örökségturizmus kapcsán a turista előnyben részesíti a tájak, történelmi helyszínek, épületek vagy műemlékek meglátogatását. Ez szintén élményturizmus (Hall–Zeppel 1990). Ez persze nem könnyítette meg a különbségtételt a két fogalmi meghatározás között, ugyanakkor megfigyelhető esetükben az örökség konkrét megjelenése, amihez gyakorlatilag hozzákötötték az élményt.

Az örökség kérdésköre a mai napig nem tisztázott, ugyanakkor a témát kutatók több pontban megegyeznek, így az örökség kapcsán, ami egyértelműen felmerül, az voltaképpen a múlt mai felhasználása (Ashworth 2003). Az örökség ezen meghatározása ugyanakkor nem irányul direkt a turisztikai felhasználásra, ennek értelmében Boyd és Bulter (2000), Thorsell és Sigaty (2001), de még az UNESCO is megpróbálták kiterjeszteni a definíciót a természeti örökségekre is.

Mindezek értelmezésében alkotta meg Timothy és Boyd (2006) saját definíciójukat az örökségturizmus kapcsán: Ez az utazási forma magában foglalja a történelmi jelentőségű helyszínek meglátogatását, beleértve az épített környezetet és a városi területeket, az ősi műemlékeket és lakóházakat, a vidéki és mezőgazdasági tájakat, a történelmi események helyszíneit, valamint az érdekes és jelentős kultúrákkal rendelkező helyeket (Timothy–Boyd 2006).

A megfogalmazásokból is jól látható, hogy az örökségturizmus kutatások jelentős része a kínálati oldalra összpontosít, ezt Leask és Fyall (2006) is megerősíti, eszerint főként az értelmezésre, a megőrzésre és az erőforrás-gazdálkodás egyéb elemeire, valamint a történelmi helyeken látogatók számára létező szolgáltatásokra összpontosítanak (Leask–Fyall 2006). Ezzel szemben a keresleti oldalon mindinkább a motívációkat szükséges figyelni, valamint, hogy ki használja az örökségi erőforrásokat. Herbert et al. (1989) örökség iránti igényre irányuló kutatásai során megállapított olyan alapinformációkat, minthogy a legtöbb esetben az örökségi helyszínek látogatói jobban képzettek, nagyobb költéssel rendelkeznek, csoportosan utaznak, és az átlagosnál magasabb jövedelemmel rendelkeznek (Herbert, Prentice–Thomas 1989).

Az örökségturizmus kapcsán mindenképpen meg kell említeni, hogy örökség összetett és erősen politikai jelenség, ennél fogva az örökségturizmus az egyik leginkább vitatottabb turizmustípus annak történelmi vetületei miatt (Timothy–Prideaux 2004). Az egyik példa erre, hogy bizonyos esetekben szándékos erőfeszítések figyelhetők meg nemcsak a múlt bizonyos részének figyelmen kívül hagyására, hanem teljes törlésére is. Light (2000) leírja az 1990-es évek helyzetét Romániában és Magyarországon, ahol a posztkommunista kormányok megkísérelték ártalmatlanítani a kommunista múlt maradványait. Szerencsére ezeket az erőfeszítéseket nyomásgyakorló csoportok zavarták meg, akik azzal érveltek, hogy bár a kelet-európai kommunista történelem nem dicső korszak, a történelmet akkor is élőként kell meghagyni (Light, 2000). Ez azért is fontos, mert az örökségturizmust általában a hazaszeretet hazai szintű megteremtésére és a nemzetközi látogatók propagandájának terjesztésére is felhasználják. Az örökségi helyeket gyakran annak érdekében is bemutatják, hogy kiemeljék az egyes politikai ideológiák erejét. Például az szocialista országokban a túrák általában szentélyek és emlékművek meglátogatását foglalják magukban, amelyeket nagy kommunista vezetőknek és hazafiaknak szenteltek. A túrák magukban foglalják az iskolák, közösségi központok, gyárak és speciálisan tervezett falvak látogatását is, ahol az emberek (gyakran színészek) idealizált kommunista életmódot folytatnak. Az örökség helyszíneit és eseményeit gyakorta használják a nacionalizmus és a hazaszeretet megteremtésének eszközeként is a belföldi turisták körében: a csatamezők, a temetők, a nemzeti hősök emlékművei és a nemzeti pszichében más fontos helyek központi szerepet játszanak az örökség ezen sajátos használatában (Timothy–Boyd 2006).

Az örökség összetettségére, megosztottságára és erős politikai jelenségére a másik példa a társadalmi / kollektív amnézia, amely bizonyos események és emberek kapcsán a szelektív emlékezetre utal, vagy a történelem figyelmen kívül hagyásának céltudatos mivolta. Erre számos példa található Délkelet-Ázsia egyes részein a kínaiak kapcsán, az őslakos amerikaiak és az afrikai-amerikaiak kapcsán is. Megfigyelhetőek tehát csoportok, akiket a történelem egy pontján elnyomott a hatalmon lévő etnikai csoport, ami azt eredményezte, hogy múltjukat néhány esetben a hivatalos történelemből kitörölték, vagy akár át is írták (Boniface–Fowler 1993). Az etnikai kérdéskör turisztikai aspektusban való tárgyalása persze nem pusztán a történelem – így az örökségturizmus kapcsán érdekes, de természetesen kapcsolódik a kultúrához – így a kulturális turizmushoz is.

### *Etnikai turizmus*

A turizmuson belüli társadalmi interakció elemzése gyakran magában foglalja az etnikumok közötti kapcsolatok tanulmányozását. A turizmus olyan embereket hoz kapcsolatba, akik nemcsak idegenek egymás számára, de különböző etnikai csoportok tagjai is. A belföldi turizmus persze legtöbbször nem tartalmazza feltétlenül az interakciót más kultúrákkal, de a nemzetközi turizmus esetén már a globális turizmus

részeseivé válunk, ennél fogva meghatározó jellemzőjeként szolgál a más kultúrákkal való érintkezés (Hitchcock 1999). Ezenkívül a globális turizmus egy jelentős szegmense foglalkozik kifejezetten az etnikai turizmussal, amelyet a „másik keresése” és az „etnikailag egzotikus keresése” címszavakkal jellemezhetünk leginkább (Van den Berghe 1984). Az etnikai turizmus definíciója szinte összeforrott Smith (1977) nevével, aki úgy fogalmazta meg, minthogy az etnikai turizmus natív szülőházak és falvak látogatását, a táncok és szertartások megfigyelését, a primitív áruk és érdekességek vásárlását jelenti (Smith 1989). Smith munkássága a turizmus antropológiai kutatásának kiindulópontját jelenti, ugyanakkor annak épp antropológiai mivolta miatt sok ellenvélemény is született, hisz tanulmányában a két közreműködő megfogalmazása „vendéglátó” és „vendég” nem volt mindenki számára kielégítő. Így volt ezzel Selwyn (1994), aki az említett két közreműködő fél e megfogalmazását korlátozott analitikai értékkel bírónak nevezte egy komplex, sok kapcsolatot magában foglaló ipar számára (Hitchcock 1999). MacCannell (1992) pedig azzal érvelt, hogy a fehér kultúra globális elterjedése és az azt kísérő turisztikai intézmények erősen determinisztikus etnikai formákat hoznak létre. MacCannell felhívja a figyelmet az etnikum turisztikai használatára, amelynek során az egzotikus kultúrák turisztikai vonzerókké válnak, ugyanakkor megkülönbözteti a turista etnikai megközelítését a korábbi etnológiai és gyarmati perspektíváktól. MacCannell azt is felveti, hogy a turisztikai etnikum a konstruált etnikum korábbi formáitól függ, így az identitás korábbi megfogalmazásában gyökerezik. (MacCannell 1992). MacCannell szerint a rekonstruált etnikum használata az idegenforgalomban kísérletet tesz arra, hogy univerzálissá tegye a cserearány nyugati érzékét. Több kutató aggodalmát fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a turizmus hogyan jeleníti meg az etnikumot a fogyasztók számára, de viszonylag kevés figyelmet fordítanak a cselekvésekre és a motivációkra: túl nagy hangsúlyt fektetnek a nyugati értékekre a globális turizmus összefüggésében is (Hitchcock 1999).

Smith megfogalmazását Wood (1984) kiterjesztette azáltal, hogy a kulturális identitásukat megélt emberekre összpontosított, akiknek egyediségét a turisták számára forgalmazzák (Wood 1984). Wood szerint a turisták látogatásainak középpontjában a kulturális gyakorlatok állnak, valamint a „bennszülött otthonok és falvak, a táncok és szertartások megfigyelése és a kíváncsiság vásárlása” (Wood 1984, 361).

A turizmus globális fogyasztásának keretein belül a „másság” fogyasztandó árucikké válik, ennél fogva a „más” emberi élet újradimenzionálódik árucikké, mivel a turisták kulturális különbségeknek vannak kitéve, és a helyi kulturális eltérések megerősítést nyernek. Ez differenciálódáshoz és a kultúra és az etnikum újjáéledéséhez vezet. Az etnikai és kulturális idegenforgalom közötti különbség észlelhető azonban, ahol az előbbit a „primitív másságra”, az utóbbit a fejlett nemzetek felsőbb művészeire használjuk (Cole 2005). „Jelenleg a nyugati tudósok akkor használják az „etnikai turizmus” kifejezést, ha a kulturális különbségek nagyok, és a „kulturális turizmust”, amikor kevésbé” (Cole 2005, 91).

*Az etnikai hovatartozáshoz kapcsolódó kulturális és örökségturizmus motívációi és háttere*

Amint az MacCannell állításai nyomán már írásunkban felmerült, a turisztikai etnikum a konstruált etnikum korábbi formáitól függ, így az identitás korábbi megfogalmazásában gyökerezik. Az irodalomban ugyanakkor visszatérő téma, hogy a turistáknak nem csak várakozásaik gyökereznek az etnikum régebbi megfogalmazásaiban, de emellett az esetek többségében konkrét kulturális hozzáállásuk is van. Erre hozza példaként Morgan (1983) a walesi nők által viselt köpenyeket és magas koronás sapkákat, amely semmilyen értelemben sem volt népviselet, de a XIX. század éveire Wales „karikatúrájává” változott, és a viktoriánus képeslapokon és babákon reprodukált walesi illúzió részévé vált (Morgan 1983). Látható, hogy az idegenforgalom gyakran olyan irreális teret hoz létre, amelyben az identitás kitalált, vagy akár megrendezett, hogy az megfeleljen a látogató elvárásainak. Ezt a gondolatot támasztja alá Lanfant (1995), aki azzal érvel, hogy az identitás rekonstrukciója azzal kezdődik, hogy az „idegen tekintete” egyfajta referenciapontként és az identitás garanciájaként működik (Lanfant 1995). A turisták felfogását a tekintély összetett és gyakran egymással versengő hangjai alakítják. A turista és a fogadó viszonyok gyakorta aránytalanok, lévén a turisták magasabb státusszal rendelkeznek, mivel képesek megengedni maguknak, hogy a célállomásig utazzanak. Ezt azonban részben ellensúlyozhatja a vendéglátó helyi ismeretekhez való hozzáférése, amelyet a látogatóval szemben fel lehet vetni (Van den Berghe 1994). A két szereplő fél interakciója általában átmeneti jellegű, többnyire egyszeri, kétoldalú, korlátozott időtartamú, és speciális vagy instrumentális célból jönnek létre. Mivel a turista és a fogadó interakciókat széles nyelvi és kulturális akadályok mentén hajtják végre, az interakciók kiszolgáltatottak a téves értelmezés szempontjából, továbbá sztereotípiáknak lehetnek kitéve (Van den Berghe 1994).

Az etnikai turizmus hátterének való feltárásakor fontos fogalom a határfenntartás fogalma, ez használandó a turizmus őshonos kultúrákra gyakorolt hatásával foglalkozó különféle tanulmányokban. Picard (1995) szerint a hangsúly a helyi emberek azon képességén van, hogy fenntartsák a jelentések kettősségét, és hogy például a kulturális identitás a turisták jelenlététől függetlenül továbbra is jelentős jelentőségű lesz a helyi emberek számára. Ezáltal a szóban forgó társadalmak integritása vizsgálhatóvá válik, és igazolható, hogy a turizmus megerősíti a határt az emberek által a látogatókért és a saját magukért tett tevékenységek között (Picard 1995). Az etnikumról szóló szakirodalomban az „eticitás” kifejezés használata nagyban változik a népi és a politikai beszédekben, az első fő elméleti különbségtétel az úgynevezett „ős” és „szituációs” vagy „instrumentális” megközelítések között történik (Rex 1986). Az ún. ősz nézet szerint az etnikai identitás abból ered, hogy egy adott közösségbe születünk, azon közösség értékeivel azonosulunk, sajátos nyelvén, vagy akár egy nyelv dialektusának beszédével, valamint egy sor kulturális gyakorlat követésével.

Az etnikai hovatartozás nem áll szorosan összefüggésben vagy nem kapcsolódik osztály- vagy politikai jelenségekhez, az etnicitásnak tehát megvan a maga vitalitása és belső dinamizmusa, amely a politikai folyamat többi elemétől függetlenül létezik (Rex 1986).

Az instrumentális perspektívák dinamikusabb nézeteket vallanak, amelyek hangsúlyt fektetnek az etnikumra, mint szociális kapcsolatok együttesére. Barth felveti azt a fontos kérdést, hogy hol húzódhatnak a határok a különböző csoportok között, és nem hajlandó az etnikai hovatartozást kulturális csoportok tulajdonának tekinteni, ezzel kerülve a kulturális determinizmus minden fogalmát (Guibernau-Rex 1997). Ezen vonalon haladva több szerző, így például Eidheim (1971) kidolgozta az interperszonális etnikum elemzésére szolgáló koncepciókat. Ennek a megközelítésnek a lényege, hogy az etnikai hovatartozást társadalmi folyamatként képzeli el, amelyben kommunikálják a kulturális különbségeket, megkönnyíti az összehasonlítást anélkül, hogy a kulturális csoportok leegyszerűsítő megfogalmazásaihoz kellene fordulnia (Eidheim 1971).

A szituációs megközelítés elveti a kultúra, mint korlátozott entitások leegyszerűsített elképzeléseit, és az etnikumra helyezi a hangsúlyt, mint olyan társadalmi kapcsolatok és folyamatok összességére, amelyek révén a kulturális különbségeket kommunikálni lehet (Eriksen 1991).

Az etnikai hovatartozás stabilabbnak tűnik, mint az egyéni és a csoportidentitás egyéb jelzői.

Barth írásában megfigyelhetünk soknemzetiségű társadalmakat, amelyeket egy olyan államrendszer irányítása alatt állítottak össze, amelyet e csoportok egyike dominált (Barth 1969). Hasonló megfigyelési voltak Smith-nek (1965), aki Malinowski intézményelmélete (1944) segítségével elemezte a kulturális differenciálás jelentését. A Karib-térséget vizsgálva Smith azzal érvel, hogy nincs egyetlen társadalom, hanem több társadalom van egymás mellett, melyek mindegyikének megvan a teljes intézményrendszere. Az etnikai identitások általában különböző nyelvekhez kapcsolódnak, bár ez problematikusnak bizonyulhat, ha az identitásokat a turizmus összefüggésében ártértékeli (Smith M. G. 1965). Erre példaként mutatja Esman (1984) cajunokat, akik az új-skóciai száműzöttek egyes leszármazottjai, akiknek kultúrája egyesíti az őslakos amerikai, francia, spanyol és német elemeket, francia nyelvjárásokat beszélve (Esman 1984).

Előfordul, hogy egy etnikum olyan szorosan kapcsolódik egy adott tevékenységhez, hogy a név minden olyan személyre vonatkozik, aki ilyen tevékenységet folytat. Ilyen például a serpa nép, amely a nepáli hegymászással és túrázással kapcsolatos foglalkozást jelöli (Adams 1992).

MacCannell szerint az idegenforgalom elősegíti az etnikai tulajdonságok helyreállítását, ezért hasonlít a szeparatista etnikai csoportok vezetőinek viselkedésére (MacCannell 1992). Pitchford (1995) azonban azt állítja, hogy ez kétirányú folyamat, és hogy az etno-nacionalista retorika „feltűnő hasonlóságot mutathat az idegenforgalom népszerűsítésével létrehozott képpel (Pitchford 1995, 48). Erre példaként a

walesi kultúrát említi, annak legvonzóbb aspektusainak és az ország áldozattá válásának történetével való idegenforgalomban történő egymás mellé helyezése jól illeszkedik a nacionalisták szemléletéhez.

Az etnikai hovatartozás „retorikai fegyverként” is használható az idegenforgalomban, annak érdekében, hogy felhívja a figyelmet az állítólagos sérelmekre (MacCannell 1992, 168). A modern Magyarország etnikuma például magában foglalja a volt Magyar Királyság magját, területének nagy részét, beleértve Erdélyt is, amelyet az 1920-as trianoni békeszerződést követően a szomszédos országokhoz csatoltak, minek eredményeképp mintegy 3,5 millió magyar él a szomszédos országokban, különösen Erdélyben, ahol a magyar identitás iránti hűség korabeli politikai valóságot képvisel (Cushing 1984). Magyarország kiváló etnikai turisztikai példa továbbá az etnikai szentimentalizmusra is. A fent ismertetett motivációk széles skálája érvényesül jelen esetben, kiegészülve a kimagasló motivációs tényezővel: az identitáskereséssel. Jelentős turisztikai kereslet származik azon magyaroktól, akik Magyarországon élnek, és saját múltjuk, népük tradíciói, vagy elvándorolt ősük szülőföldje iránt érdeklődnek. Erre példaként írhatjuk akár Dunaszerdahelyet vagy Komáromot is, ahol a Felvidéki határon túli magyarok őrzik magyar identitásukat.

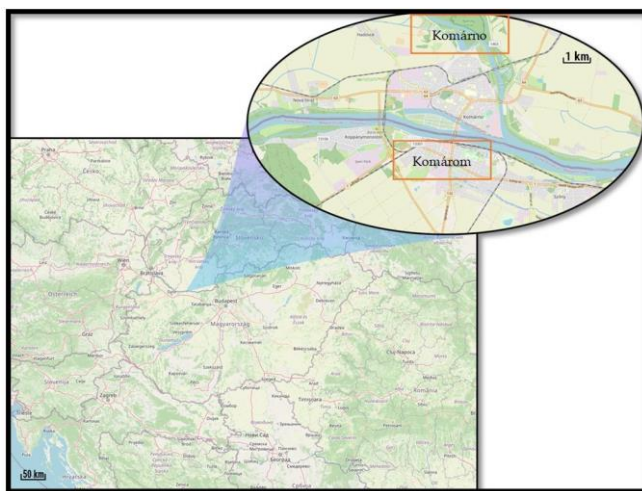
### *Az esettanulmány-terület jellegzetességeinek bemutatása*

#### *Az esettanulmány-terület bemutatása*

Esettanulmányunk területe a Duna mindkét oldalán, Szlovákia és Magyarország között fekvő Komárom–Komárno határon átnyúló várospár (1. ábra).

#### 1. ÁBRA

*Az esettanulmány-terület elhelyezkedése (a főbb közlekedési és szállítási útvonalakkal)*



Komárom, mint Komárom-Esztergom megye egyik jelentős városa közel 19 000 lakossal rendelkezik, akik 70 négyzetkilométeres területen élnek (Magyar Nemzeti Statisztikai Hivatal 2020). Komárno lakosainak száma majdnem kétszerese Komárom lakosságának (Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala 2020). Komárom-Esztergom megye 2019-ben a főváros, Győr-Moson-Sopron megye és Fejér megye után Magyarország 4. legfejlettebb térsége volt az egy főre jutó GDP mutató alapján (KSH 2019). Nyitra megye Szlovákia harmadik legfejlettebb térsége (Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala 2020).

Komárno-nak 2011-ben 34 349 lakosa volt, akiknek 53,9%-a magyarnak, 33,5%-a szlováknak vallotta magát), míg Komárom 19 284 (magyar) lakosnak adott otthont. A magyar város ugyanakkor az ország egyik legfejlettebb ipari központja: az 1998-ban megnyitott ipari parkjában letelepedett cégek több mint 16 000 főt foglalkoztatnak. Ezzel szemben a komárno-i hajógyár (amely az 1990-es rendszerváltás előtt a két város legnagyobb vállalata volt több mint 4000 dolgozóval) csődbe ment (most folyik az újraélesztése), és 2003-ban a munkanélküliségi ráta a városban elérte a 22%-ot. Az EU-csatlakozásnak és a határnyitásnak köszönhetően 2004 után közel 5000 szlovákiai munkavállaló talált új munkát a magyar oldalon. Ők többnyire 50 km-es távolságból érkeztek, ahol a magyar kisebbség többséget képvisel Szlovákiában (a Komáromi járás lakosságának közel kétharmada magyar) (Székely 2007).

A határon átnyúló várospár nagyszámú látogatót vonz. A Komárom TDM becslései alapján a turisták átlagosan 90 000 turistaéjszakát töltenek a városokban. A várospár hivatalosan két különálló desztinációnak minősül, de a két oldal számos párhuzamos és egymást kiegészítő turisztikai elemet kínál, és jelentős a mozgás közöttük. Ez hivatalosan „nemzetközi” turizmusnak minősül, de ugyanabban a helyi térben zajlik. Komárom és Komárno polgárai gyakran használják a másik oldal létesítményeit (mozi, színház, gyógyfürdő, múzeum stb.), ami hivatalosan „nemzetközi” turizmusnak nevezhető, miközben a valóságban csak átsétálnak a határon átnyúló Komárom-Komárno hídon. A szlovák oldalon a lakosság többsége magyar nemzetiségű. Így a látogatókat két konkrét kategóriára lehet osztani: azokra, akik a két város nemzetállamából érkeznek, és miközben a másik oldalon látogatják meg ugyanazt a kulturális örökséget, „nemzetközi” egynapos kirándulókka vagy turistákká válnak (ha egy vagy több éjszakát töltenek a határ túloldalán), és azokra a helyi lakosokra, akik „nemzetközi” kirándulókka válnak, amikor a folyó túloldalán lévő szolgáltatásokat veszik igénybe. Mindegyik csoport esetében különbséget lehet tenni a magyar nemzetiségűek között (akár Magyarországról, akár Szlovákia más részeiről érkeznek), akik elsősorban a történelmi és nemzeti örökség meglátogatása miatt jönnek, és a szlovák nemzetiségűek között, akiket a közös múlt vagy a történelmi értékek motiválnak, illetve más tevékenységek, mint például wellness, sport és egyéb, nem a kulturális turizmus kategóriájába tartozó attrakciók. Ezek a szegmensek átfedik egymást. A más országokból érkező klasszikus nemzetközi turisták száma még mindig alacsony.

A helyi és regionális turisztikai intézmények jól megalapozottak a térségben. Mindkét városban működik turisztikai desztináció menedzsment szervezet, de tevékenységük nagyrészt elkülönül egymástól. Határon átnyúló alapon létrejött egy EGTC

egyesület, amely számos turisztikai feladatai mellett mindkét oldalon projekteket valósít meg (pl. CULT-PLAY projekt, közös kerékpárút és a határon átnyúló kerékpárkölesőző Komárom Bike működtetése). Ugyanakkor az állami kezelésben lévő főbb attrakciók (az erődrendszer két oldala, múzeumok) külön-külön kerülnek fejlesztésre (Pons-Danubii EGTC 2021). Ezek közös fejlesztése azért lenne hasznos, mert együttesen ezek az értékek nemzetközi szinten is „láthatóak” lennének (pl. az erődrendszer, a Duna folyó/folyami hajózás). A közös átfogó tervezés azonban még nem kezdődött el.

### *A Komárom–Komárno várospár történelme*

A terület gazdag régészeti és történelmi örökséggel rendelkezik, mivel már a legrégebbi korok óta lakott, és fontos részét képezte a Római Birodalmat a barbár csapatokkal szemben védő limesnek. A dunai városokat osztályozva Hardi (2016) megkülönbözteti a folyó két partján párhuzamosan kialakult tipikus várospárokat; és a hídvárosokat, amelyekben a városi központ az egyik oldalon helyezkedett el, és fokozatosan a Duna fölé nyúlt (a harmadik csoportot a hajózási funkciók jellemzik). Komárom–Komárno története hídvárosként indult, és a 20. század végére fejlődtek várospárrá.

Komárom történelmi városa kizárólag a Duna északi oldalán feküdt, és a Magyar Királyság fontos folyami átkelőhelyeként működött. A 18. század elejére, kiemelkedő földrajzi fekvésének köszönhetően (találkozási pont kelet és nyugat között, félúton Bécs és Buda között; ahol a hegyvidéki észak és a déli gabonaföldek terményei is cserélődtek) Komárom a királyság 5. legnagyobb városa lett (Sikos T.–Tiner 2008). A 19. században három nagyobb földrengés és a dunai vízi közlekedés modernizálódása után jelentősége feltűnően csökkent. A város újabb reneszánsza akkor kezdődött, amikor 1892-ben az Erzsébet híd összekötötte a folyó déli partján fekvő Új-Szöny községgel. Ez 1896-ban a két község egyesülését eredményezte Komárom néven. Ennek következtében a város lakossága negyedével nőtt, és Komárom is csatlakozást kapott az 1856-ban indított Budapest–Bécs vasútvonalhoz, amelyet 1909-ben a Duna feletti vasúti híddal fizikailag is összekötöttek a várossal. (Sikos T.–Tirner 2008; Simon 2011; Szilágyi 2016) A fokozatosan kiépített, a Duna fölé nyúló erődrendszerének köszönhetően Komárom az Osztrák–Magyar Monarchia egyik legfontosabb katonai központjává vált, amelynek gazdasága a legfejlettebb ipari ágazatokkal rendelkezett.

Az 1920-as trianoni békeszerződéssel felbomlott az Osztrák–Magyar Monarchia, és az újonnan létrejött Csehszlovákia államhoz csatolták Magyarország egykori északi területeit, a mai Szlovákiát. A Duna államhatárrá vált az újonnan létrejött Csehszlovákia és Magyarország között, Komárom városa pedig kettészakadt. A Komáromnak nevezett déli rész Magyarország része maradt, az északi rész, új nevén Komárno-ként pedig Szlovákia része lett. Az új ország nemzetépítő politikájának hatásaként Komáromot megfosztották városi rangjától és elvesztette gazdasági háttörését, szigorúan őrzött határral elválasztva. A békeszerződés következtében az egykor egységes város két eltérő irányba kezdett fejlődni: Komárom folyamatosan fejlődött, míg Komárno

mint a „megbízhatatlan” magyar kisebbség kulturális központja (lásd Mannová, 2009) visszafejlődött (Simon 2011). A város lakossága drasztikusan megváltozott: a magyarul beszélő elit többnyire elhagyta Komáromot, helyükre cseh és szlovák köztisztviselők és katonák költöztek be. 1939-ben, az 1938-as bécsi döntőbíráskodást követően Csehszlovákia közel 12 ezer km<sup>2</sup> -t és több mint 1 millió lakost (84%-uk magyar volt) adott vissza Magyarországnak. Ekkor került vissza Magyarországhoz a város északi partja is, és Komárom néven újra egyesült a két település, de a két társadalom közötti különbségek már ekkor is megfigyelhetőek voltak. A második világháború után Komáromot ismét felosztották Magyarország és Csehszlovákia között. A kommunizmus idején a különbségek tovább nőttek, függetlenül attól, hogy Komárno etnikai összetétele megtartotta az 1920-as évekbeli állapotát (kétharmados magyar többség) (Mannová 2009). Amikor 1993-ban Szlovákia és Csehország szétvált, a szlovákiai magyarok kedvezőnek látták az időzítést arra, hogy a csehszlovák kormányok által megtagadott új államon belül autonómiát építsenek. Komárno e törekvések szimbóluma lett. 1994. január 8-án a Komáromi Nagygyűlés elfogadta „A magyarok hagyományos státusáról” című dokumentumot, amely az autonómia különböző formáit tartalmazta, heves ellenállást kiváltva a szlovák fél részéről. A magyar pedagógusok 1995 áprilisában a városban tiltakoztak a magyarok jogait korlátozó tervezett oktatási reformok ellen, 1996 októberében pedig a nacionalista Mečiar-kormány által elkövetett kulturális sérelmek ellen tartottak nagyszabású tüntetést (Szarka 2004).

A rendszerváltás óta tett kísérletek ellenére (a testvérvárosi megállapodás aláírása 1993-ban, a közös rendezvények, mint a Komáromi Napok, az erődrendszer világörökségi státuszának közös megpályázása, a Pons Danubii Európai Területi Együttműködési Csoportosulás létrehozása stb.) a két (egykor összetartozó) város integrációja nagyon lassan halad, ami a turisztikai integráció gyengeségeiben is megmutatkozik. A kudarc egyik oka lehet Komárno vitatott multietnikus státusza, amelyet a következő fejezetben ismertetünk.

### *Komárno vitatott multietnikus státusza*

Vitathatatlan, hogy Komárom a Szlovákiában élő magyarok szellemi-kulturális fővárosa. Gazdag történelmi örökségével a világon mindenütt meghatározza a magyarok kulturális identitását. A Régi és az Új vár 1849-ben, a magyar szabadságharc idején ellenállt az Oszmán Birodalom legnagyobb hadseregének és a Habsburg csapatoknak. A legendás ezredes, Klapka György a magyar szabadság jelképévé vált. A város szülötte az egyik legnagyobb magyar író, Jókai Mór, a világszerte ismert zeneszerző, Lehár Ferenc és Hans/János Selye kémikus és endokrinológus, a stresszelmélet egyik megalkotójá. Jókai nevét egy középiskola és a magyar tannyelvű színház őrzi (1952 óta), míg Selye nevét a magyar tannyelvű egyetem (2004 óta), amely közel 2000 diáknak ad otthont a város három karán. (Székely, 2007; Sikos T.–Tirner, 2008; Blaive–Oates–Indruchová, 2013)

Több kutató szerint Komárno szimbolikus státuszát a két nacionalizmus képviselői „konstruálják és instrumentalizálják” (Blaive–Oates-Indruchová, 2013, 96), ahol a szimbolikus helyek az „egyik csoport dominanciáját képviselik a többi felett” (Mannová 2009, 194), megteremtve így az „abszolút hatalom illúzióját” (Mannová 2009, 197). Ahogy Lecours (2002: 5) fogalmaz: „Az identitásépítés és -formálás során a nacionalista mozgalmak kihangsúlyozzák és politizálják a kulturális sajátosságokat; következésképpen a „nemzeti érdeket” elsősorban a kulturális védelem/megőrzés szempontjából hajlamosak meghatározni”. A valóságban, mint már említettük, az egykor egységes Komárom két párhuzamos, sajátos identitással rendelkező társadalommá alakult. A történelmi dunai hajózási útvonalnak köszönhetően más kisebbségek is élnek a városban, pl. szerbek (a 17-18. században kb. 8000 ortodox szerb élt itt). Mannová (2009) kiemeli, hogy Komárno-ban sokan valahol a kettő között érzik magukat. Ez lehet az oka annak, hogy 2011-ben a lakosok több mint 10%-a nemzetiségi hovatartozása szerint nem azonosíthatónak vallotta magát (Bauko 2018). Ez azt jelenti, hogy „a komáromi magyarok úgy határozták meg újra földrajzi és nyelvi területüket, hogy szimbolikusan egyértelműen sem Szlovákiához, sem Magyarországhoz nem tartoznak...” (Blaive–Oates-Indruchová 2013, 107) Simon (2011) ezt a jelenséget egy sajátos szellemiségként azonosítja, amely demokratikusabb és nyitottabb, mint a Magyarországon élő magyaroké. Ennek következtében a közös történelemtől, nyelvtől és kultúrától függetlenül a határt átlépő látogatók ma két különböző identitást képviselnek, ami indokolja az „idegen tekintet” alkalmazását és a kulturális turizmus elemzését a területen.

## *A térség kulturális turizmusának elemzése*

### *Módszertan*

A határokon átnyúló kulturális turizmus vizsgálata érdekében az EU által finanszírozott SPOT projekt keretében végeztünk kutatást. A Komárom–Komárno esettanulmányi terület sajátosságai miatt partnereink segítségével külön-külön végeztünk felméréseket, a komáromi és komárno-i lakosokat és a területre látogató turisták körében. A felmérés alapjául a konzorcium adatgyűjtésért felelős csapata által rendelkezésünkre bocsátott standardizált kérdőív szolgált. A lakossági felmérés célcsoportja minden 15 éves és idősebb Komáromban vagy Komárno-ban élő személy volt. A turisták felmérésének célcsoportját az esettanulmányi területre érkező nemzetközi és hazai látogatók adták, nemtől és életkortól függetlenül. A SPOT-konzorcium a kérdőívek átfogó, mélyreható jellegéből kifolyólag tudatosan döntött a kategóriánként minimálisan 40 kérdőív teljesítéséről.

A komáromi és komárno-i lakosok megszólítására hibrid offline-online kérdézési módszert alkalmaztunk. A lakossági felméréseket Komárom és Komárno erősen

frekvenciált helyein végeztük, például a tömegközlekedési csomópontokban. A turisztikai felméréseket pedig a turisták által kedvelt helyszíneken folytattuk le, amíg a célszámot el nem értük. A határ magyar oldalán a turisztikai felméréseket a Monostori erődben, a Brigetio fürdőben és a szálláshelyeken/vendéglátóhelyeken végeztük, míg a szlovák oldalon az erődrendszer szlovák oldalán és Komárom népszerű kulturális és történelmi turisztikai célpontjainál. Annak érdekében, hogy minél több lakost érjünk el, a csapat a közösségi médiaoldalakat (különösen a Facebookot) is felhasználta. Az online kérdőívet a LimeSurvey segítségével készítettük el, és a Facebookon a komáromi polgárokból álló releváns csoportokban terjesztettük. Mivel az online kérdőíven keresztül csak két válasz érkezett a komáromi polgároktól, ez nem befolyásolta jelentősen a válaszadók összetételét.

A lakossági kérdőív 20 kérdésből állt, a kérdéssor nyolc demográfiai kérdésre, 10 Likert típusú rangsoroló skálára és két nyílt végű kérdésre oszlott, amelyekben a válaszadók konkrét témákkal kapcsolatos gondolataikat fejthették ki. A turisztikai kérdőív 29 kérdésből állt. A kérdéssor hasonlóan nyolc általános kérdésre, hat zárt választási kérdésre, öt nyílt választási kérdésre, öt Likert típusú rangsoroló skálára és öt nyílt végű kérdésre oszlott. A zárt végű kérdések információit egy 5 pontos Likert-skálán mértük, ahol az 1-es érték nem fontos/nagyon alacsony/negatív hatást, az 5-ös érték pedig nagyon fontos/nagyon magas/pozitív hatást jelentett. A zárt kérdéseket a vélemények számszerűsítésére használták. Az adatok feldolgozása során 5 pontos állításonként megszámoztuk, hogy hányszor adtak 5-4-3-2-1 pontot, és kiszámítottuk az átlagértéket is. A nyílt végű kérdések lehetővé tették a minőségi adatok gyűjtését, például a kulturális helyszínek érzékelt fontosságáról. Az adatok alapvető elemzéséhez az Excel programot használtuk. Eredményeink elemzésében az alapvető adatokra összpontosítva emeljük ki a cikk témája szempontjából releváns felmérési eredményeket.

A két ország által a COVID-19 világjárványra válaszul bevezetett utazási korlátozások miatt a lakosok és a turisták elérése is nehéznek bizonyult, és a felmérések elvégzése a vártnál hosszabb időt vett igénybe. Az Osztály koordinálásával a magyar oldalon a felmérést végző személyek szociológia szakos egyetemi hallgatók voltak. A város szlovák oldalán a kérdőívek kitöltése a Marthos (Esterházy Akadémia) polgári társulás segítségével történt, amely szervezet a határon átnyúló intézményi együttműködésre szakosodott. A lakossági és turisztikai felmérésekre 2020 szeptemberében került sor.

A magyar oldalon a lekérdezők egy hónap alatt végezték el a terepmunkát, szlovák partnerünk hat hét alatt fejezte be a kutatást. A csapat összesen 103 lakost és 99 turistát ért el. A magyar oldalon 51 lakost, a szlovák oldalon 52 lakost értünk el. A 99 megkérdezettből 49 turista Komáromba látogatott, 50 turistával pedig Komárno-ban készítettünk interjút. A turisták megkérdezésénél a legtöbb válaszadó belföldi látogató vagy a határ másik oldaláról érkező turista volt. A megkeresett lakosok átlagosan harmada válaszolt a kérdésekre, a turistáknak pedig mintegy fele válaszolt a kérdézbiztosoknak. A magyar turisták száma Komárno-ban igen jelentős (Forrás: Komárom TDM), azonban a felmérés periódusában a járvány idején elrendelt korlátozások

miatt nem volt magyar látogató a városban. Komárom a szlovákiai magyar nemzeti-ségű turisták számára fontos helyszíni célpont, de az ő számuk is csökkent a vizsgált időszakban. A felmérés során azonban a turistáknak a kérdések egy részére mindkét oldalról válaszolniuk kellett (ez az eredmények kiértékelése során jelzésre kerül). Mivel nem állnak rendelkezésre statisztikai adatok az érdeklődésre számot tartó alapsokaság (a határon túli turisták) általános összetételéről és demográfiai jellemzőiről, a felmérés nem tudott megfelelni a reprezentativitás kritériumának.

### *A válaszadók demográfiai jellemzői*

A megkérdezett lakosok száma 103 fő, akiknek 49,51%-a Komáromban él. A megkérdezettek több mint fele nő, ami jól tükrözi a nők többségét a lakosság körében. A női lakosság aránya Komáromban 52%, Komárno városában pedig 52,2% (Forrás: Magyar Nemzeti Statisztikai Hivatal és a Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala, 2019). A megkérdezettek több mint 2/3-a 20 és 50 év közötti, ami a kérdezés módszerének tudható be. Az idősebbek alulreprezentáltak a mintában, mivel a felmérések időszakában az időseknek azt tanácsolta a kormány, hogy kerüljék a nagy forgalmú helyeket. A sikeresen megszólított válaszadók általában a városból munkába járók és a városon belül ügyeket intézők voltak, ami megmagyarázza a 20 és 50 év közötti korosztály magas arányát. A 103 lakos közül csak egy jelezte, hogy más országban született. Egy szlovákiai válaszadó azt válaszolta, hogy a születési országa Magyarország. A komáromi válaszadók mind Magyarországon születtek. Komárno-ban az összes többi interjúalany Szlovákiát jelölte meg születési országként. A válaszadók mintegy kétharmada több mint 12 éves iskolai végzettséggel rendelkezik, ami azt jelenti, hogy vagy folyamatban van az egyetemi diploma megszerzése, vagy legalább alapidomával rendelkezik. A válaszadók több mint 20%-a szakember, és közel 25%-uk irodai kisegítő munkásként dolgozik. A menedzserek is erősen képviseltetik magukat a mintában, hiszen a megkérdezettek 13%-a dolgozik ebben a foglalkozásban. Ehhez képest a legutóbbi komáromi népszámlálás adatai alapján a foglalkoztatottak 17,8%-a dolgozott menedzserként, 27%-uk egyéb szellemi foglalkozású, 15%-uk pedig szolgáltatási és értékesítési munkásként dolgozott. Az ipari szektorban 31,5 % dolgozott (KSH 2011).

Nyitra régióban a gazdaságilag aktív lakosság legnagyobb része a szekunder szektorban dolgozik (75%), 22%-uk pedig a terciér szektorban (Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala 2019). A legtöbb lakos (40%) 11 és 20 ezer € közé becsülte a háztartás teljes bruttó jövedelmét. A válaszadók többsége szakemberként, irodai kisegítő munkásként vagy szolgáltatási/értékesítési munkásként dolgozik. Jelentős számban, a válaszadók közel harmada 10000 € alatti háztartási jövedelemről számolt be. Ez még mindig 50%-kal magasabb, mint a magyarországi átlagos bruttó háztartási jövedelem, amely 2019-ben mintegy 6700 € volt (Forrás: KSH), és mintegy 28%-kal magasabb, mint a szlovákiai háztartási jövedelem (2019-ben: 7757 €, Forrás: CEIC). A háromszemélyes háztartások a válaszadók több mint egyharmadát (36%) tették ki.

A kis átlagos háztartásméretű háztartások – három főnél kevesebb háztartásonként – a minta 25%-át teszik ki.

A 99 turista 52,5%-a nő. Figyelembe véve, hogy a felmérést egy olyan időszakban végezték, amikor főként belföldi turisták látogattak el az esettanulmányi területre, a nők és férfiak megoszlása hasonló a férfiak és nők arányához az esettanulmányi országainkban. A turisták 57%-a 20 és 40 év közötti volt. Idősebb társaik erősen alulreprezentáltak, mivel a terület fő látványosságait gyakrabban látogatják az idősebb turisták. A 99 válaszadó közül 92-en az esettanulmány országaiban születtek. A Magyarországon és Szlovákiában gyűjtött adatok külön-külön történő elemzése azt mutatja, hogy a Magyarországon megkérdezett turisták mind az országban születtek. A Komáromba látogató turisták közül háromnak Magyarország, egynek a Cseh Köztársaság, egynek pedig Románia a szülőhazája. A megkérdezettek 95%-a több mint 12 éves iskolai végzettséggel rendelkezik, ami azt jelenti, hogy vagy folyamatban van az egyetemi diploma megszerzése, vagy legalább alapidiplomával rendelkezik. Az egyetemi diplomával vagy felsőfokú végzettséggel rendelkező turisták a minta majdnem felét teszik ki. A válaszadók közel egyharmada szakember, ami a negyedik ISCO készség szintű készségeket igénylő foglalkozás. A háztartások éves bruttó összjövedelme alapján a válaszadók 31%-a 11 és 20 000 € között, 31%-uk pedig 20 és 40 000 € között keres, ami összhangban van a lakossági felmérések adatelemzése során bemutatott adatokkal. A legtöbb válaszadó átlagos háztartási jövedelme legalább kétszerese az esettanulmányt végző országok átlagos bruttó háztartási jövedelmének. Ez alátámasztja azt az állítást, hogy a magasabb iskolai végzettséggel és magasabb jövedelemmel rendelkező turisták nagyobb valószínűséggel látogatják meg egy adott terület kulturális látnivalóit.

### *A kulturális turizmus és a lakosság*

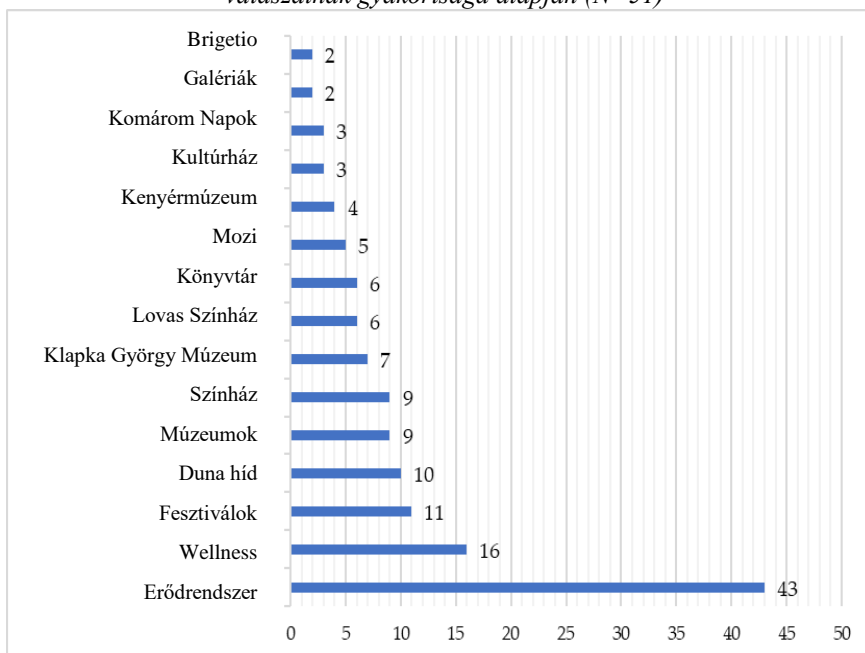
A harmadik fejezetben arra a következtetésre jutottunk, hogy a közös történelemtől, nyelvtől és kultúrától függetlenül a határon átkelő látogatók ma két különböző identitást képviselnek. Ennek ellenére a kulturális különbségek nem nagyok, és a komáromi és komárno-i lakosok Timothy (1995) osztályozása alapján hasonló kulturális csoportot alkotnak. Ebben az összefüggésben indokolt a kulturális turizmus kifejezés használata. Ebben a fejezetben először a lakosoknak a térség kulturális turizmusáról alkotott megítélését vizsgáljuk meg. Wood (1984), Eidheim (1971), Eriksen (1991) és McCannell (1992) korábban tárgyalt koncepciói alapján célunk annak vizsgálata, hogy a lakosok szerint mi az identitásuk központi eleme, és mi az a “kulturális egység, amelyet a turisták számára értékesítenek” (Wood 1984, 361).

A lakossági felmérés két nyílt végű kérdése közül az egyik a kulturális tevékenységek és helyszínek észlelt népszerűségére irányult. A lakosok által leggyakrabban említett kulturális tevékenységek és helyszínek az erődrendszer, a Komáromi Napok, a Jókai Színház, a múzeumok, a RÉV Központ és a Lehár Napok. A múzeumokat, mint például a Klapka György Múzeumot is gyakran említik. A különbségeket vizsgálva

(2. és 3. ábra) a magyarok az Erődrendszert tartják a legnépszerűbb kulturális helyszínek, ezt követik a fesztiválok és a wellness helyszínek. Mivel az erődrendszert tartják a legnépszerűbb kulturális helyszínek, megállapíthatjuk, hogy a lakosok a turisták számára forgalmazott egyediség egyik legfontosabb elemének tekintik. Az egykori Magyar Királyság és az Osztrák–Magyar Monarchia egyik központi eleme is. Az Erőd 1849-ben, a magyar szabadságharc idején az Oszmán Birodalom legnagyobb hadseregének és a Habsburg csapatoknak is ellenállt. Érdekes módon a komárno-i lakosok nem tartják olyan fontosnak az erődrendszert. Ennek oka lehet, hogy a leglátogatottabb részei Komáromban találhatóak. Komárom-ban a legnépszerűbb kulturális helyszín a Jókai Színház, amely a két szlovákiai magyar nyelvű színház egyike, a városban és a határon túli magyarok által igen látogatott helyszín. A város egyik legismertebb kulturális helyszínének tartják, amely a magyar identitás megőrzéséhez kapcsolódik. A lakosok a Komáromi és a Lehár Napokat, valamint a Borfesztivált tartják a legfontosabb komárno-i kulturális rendezvényeknek. A város szülötte az egyik legnagyobb magyar író, Jókai Mórt és a világszerte ismert zeneszerző, Lehár Ferenc. Megállapíthatjuk, hogy az e neves személyiségekhez kapcsolódó színház és fesztiválok a kulturális identitásuk fontos részét képezik. A kulturális örökségi rendezvények, mint a Komáromi Napok és a Lehár Napok közös kulturális elemek és fontos közös fesztiválok a várospárban is. A lakosok megítélése alapján arra következtetünk, hogy Komárom kulturális egyedisége az erődrendszerben rejlik, míg Komárno kulturális egyedisége elsősorban a fesztiválokban és a Színházban.

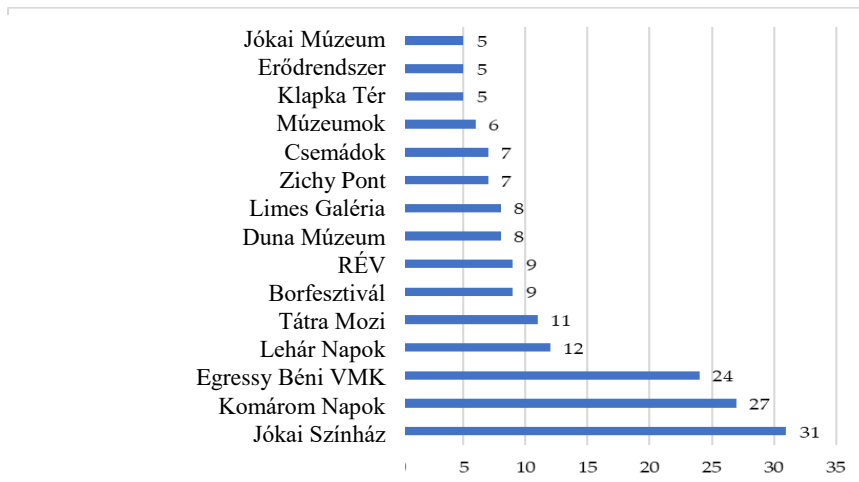
## 2. ÁBRA

*A 15 legnépszerűbb kulturális tevékenység/helyszín Komáromban a lakosság válaszáinak gyakorisága alapján (N=51)*



## 3. ÁBRA

*A 15 legnépszerűbb kulturális tevékenység/helyszín Komárnóban a lakosság választásainak gyakorisága alapján (N=51)*



A kulturális turizmus elemzésekor fontos megvizsgálni a turisták és a helyiek közötti kölcsönhatást, valamint azt, hogy az hogyan befolyásolja a helyi emberek életét és kulturális identitását. A fogadó közösségek kulturális turizmusról alkotott véleményének kutatásához először is felmértük a turisták számáról és a kulturális turizmus hatásairól alkotott véleményüket. A lakosoknak öt lehetőség közül kellett választaniuk egyet, amely a turisták számával kapcsolatos megítélésüket jelezte (*1. táblázat*). Az 5 pontos Likert-skálán az 1 nagyon alacsony, az 5 nagyon magas értéket jelentette. A lakosok megítélésének átlaga 3,19 volt, ami azt jelenti, hogy szerintük a turisták száma sem nem magas, sem nem alacsony. A 0,85-ös szórás az adatok nagy szóródását jelzi. A komárno-i lakosok átlagosan alacsonyabbnak ítélik a turisták számát, mint a komáromiak, de a válaszaik között nagyobb a szórás, mint a komáromiak között. A válaszadóknak csak körülbelül egyharmada érzi úgy, hogy a turisták száma magas, és csak ketten érzik úgy, hogy a turisták száma nagyon magas. Válaszaik átlagértéke és a standard deviáció azt jelzi, hogy a látogatók száma az érzékelt túrturizmus küszöbértéke alatt van. Az eredmények arra utalhatnak, hogy a jól irányított és korlátozott mértékű turizmusnövekedésre van igény, különösen a komárno-i lakosok körében.

## 2. TÁBLÁZAT

*A turisták számának megítélése (N=103) (1 nagyon alacsony – 5 nagyon magas)*

| <i>Terület</i> | <i>Átlag</i> | <i>Szórás</i> |
|----------------|--------------|---------------|
| Komárom        | 3,41         | 0,7           |
| Komárno        | 2,96         | 0,94          |
| Együtt         | 3,19         | 0,85          |

A turizmus mindennapi életükre gyakorolt hatásáról kérdezve a lakosok 68%-a azt mondta, hogy csak minimálisan érinti, vagy nem érez semmilyen negatív hatást a turizmusból. A 2. táblázat a válaszaik átlagértékét és szórását mutatja be. Azok, akik úgy érezték, hogy erősen érintettek, a Likert skálán az 5-ös lehetőséget választották. Válaszaik alapján a legtöbb lakosnak nem kell foglalkoznia a turizmussal kapcsolatos kellemetlenségekkel. Mindössze hárman mondták azt, hogy erősen érinti őket a mindennapjaikban, és további 8 fő válaszolta azt, hogy valamennyire zavarja őket, közülük hatan komáromi lakosok voltak. A 43 válaszadó közül, akiknek semmilyen negatív hatással nem kell szembenéznük, 63%-uk komárno-i lakos. A 2. táblázat eredményei azt mutatják, hogy nincs jelentős különbség a megítélésükben, a komáromi lakosok a turizmussal kapcsolatos kellemetlenségeket valamivel nagyobb mértékben érzékelték, mint a komárno-i lakosok. Válaszaik alapján arra következtetünk, hogy a turisták és a helyi lakosok közötti interakciók többnyire pozitívak.

Amikor a helyi hagyományok és a turizmus kapcsolatáról kérdeztük őket, a lakosok többsége (65 válaszadó) úgy vélte, hogy a turizmus hatással van a helyi hagyományokra, és bizonyos mértékig befolyásolja a helyi kultúrát (2. táblázat). Az 5-öst választó válaszadók úgy érezték, hogy pozitív hatása van, míg az 1-est választók negatív hozzáállást jeleztek. Összesen 63%-uk érezte úgy, hogy a turizmus pozitívan hat a helyi hagyományokra. Válaszaik átlagértéke 3,81, ami a kulturális turizmus helyi hagyományokra gyakorolt hatásának általában pozitív értékelését jelzi. A komárno-i lakosok pozitívabban ítélik meg a turizmus hatását, de válaszaik nagyobb szórást mutatnak. Bár a felmérés nem foglalkozott a turizmus helyi hagyományokra gyakorolt konkrét hatásaival, korábbi megállapítások azt mutatják, hogy „a turizmus kultúrára gyakorolt általános pozitív hatásai közé sorolható a kultúrák közötti interakciók fokozódása; a helyi kultúra, művészetek, kézművesség és hagyományok fenntartása és megőrzése; a fogadó közösségek megerősítése és a kulturális értékek megerősítése” (Shahzadal 2016, 31). A Komárom és Komárno határ menti térség esetében kulturálisan hasonló csoportokról van szó, a határ túloldaláról érkező látogatók nem a „máságot” (Cole 2005), mint fogyasztásra szánt árucikket keresik, ellenkezőleg, leginkább az őseik közös történelme és kulturális öröksége iránt érdeklődnek. Ez viszont a kulturális és etnikai örökség megőrzésére irányuló akaratot eredményez a lakosok körében, de ahogy Picard (1995) is állítja, kulturális identitásuk a kulturális turisták jelenlététől függetlenül továbbra is nagy jelentőséggel bír számukra.

Annak felmérésére, hogy a lakosok hogyan vélekednek a kulturális turizmus növekedésének hatásáról, egy 5 pontos Likert-skálát használtunk. A válaszokat úgy számszerűsítettük, hogy az 1 negatív, az 5 pedig pozitív hozzáállást jelentett a vizsgált kérdéshez. A köztes válasz (3) semleges hozzáállást jelentett. A korábbi eredményekkel összhangban a 2. táblázatban szereplő eredmények azt mutatják, hogy a lakosok általában támogatják a további turisztikai fejlesztéseket, és pozitívan ítélik meg a kulturális turizmus növekedésének a területre gyakorolt hatását. 75%-uk úgy gondolja, hogy a növekedés pozitív vagy nagyon pozitív hatással van a területre. A válaszadók 17%-a a 3. lehetőséget választotta, ami semleges hozzáállást jelez. A különbségeket vizsgálva az átlagérték azt mutatja, hogy a komárno-i lakosok pozitívabb hatást jósolnak, mint a komáromiak. Általánosságban megállapíthatjuk, hogy a kulturális turizmus a térségben nem hordozza magában a megrendezett autenticitás veszélyét, hogy megfeleljen a látogató elvárásainak (McCannell 1992).

### 3. TÁBLÁZAT

*A kulturális turizmus hatásának megítélése (1 nagyon alacsony/negatív – 5 nagyon magas/pozitív)*

|         | A kulturális turizmus növekedésének megítélése (N=103) | A helyi hagyományokra gyakorolt hatásának megítélése (N=64) | A turizmussal járó kellemetlenségek megítélése (N=103) |
|---------|--|---|--|
| Komárom | 3,88 (SD 0,71)   | 3,72 (SD 0,59)  | 2,16 (SD 1,01)   |
| Komárno | 3,92 (SD 0,84)   | 3,88 (SD 0,96)  | 1,92 (SD 1,19)   |
| Együtt  | 3,90 (SD 0,78)   | 3,81 (SD 0,78)  | 2,04 (SD 1,10)   |

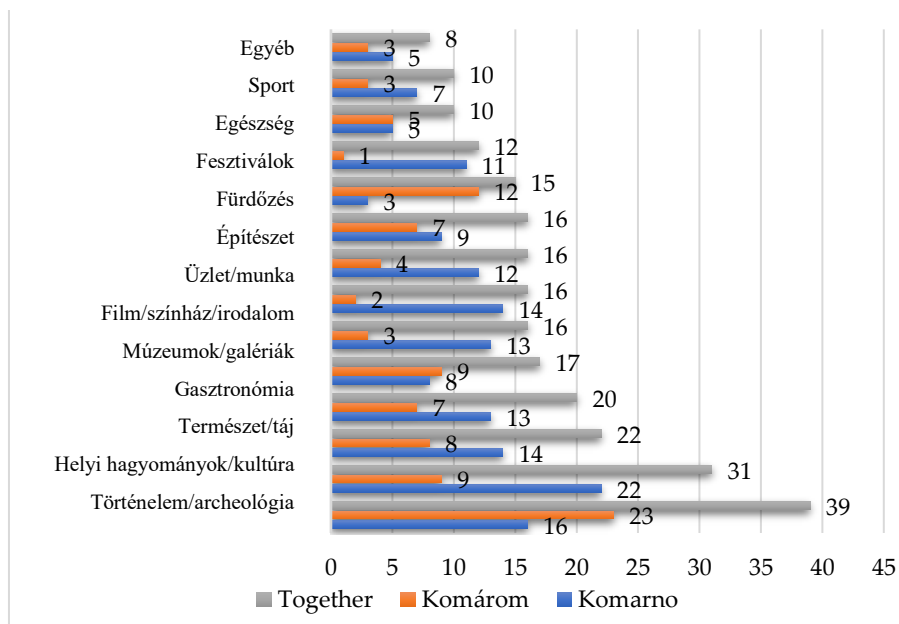
#### *A terület kulturális turizmusa*

Negrusa és Yolal (2012: 548) szerint “a kulturális turizmust egy terület történelmi, művészeti, tudományos vagy örökségi kínálata iránti érdeklődés motiválja”. Tighe (1991) a korábban tárgyaltak szerint ugyanezre a következtetésre jutott. A területre látogatók motivációinak felmérése érdekében a turisták számára egy előre meghatározott motivációs listát állítottunk össze. Tighe, Silberberg (1995) és Richards definícióival összhangban a turisták felmérésének eredményei azt mutatják, hogy a történelem/régészet és a helyi kultúra/hagyományok a vezető okok a régióba látogatásra. A válaszadók 70%-a jelölte meg ezeket a fő motivációként, ezt követi a természet és a táj (4. ábra). Ez az eredmény rávilágít a terület történelmi és kulturális vonatkozásainak fontosságára. A legtöbb Komáromba látogató turistát a történelem és a régészet érdekli, míg a Komárno-ba látogató turisták inkább a helyi hagyományok és kultúra iránt érdeklődnek. Ez összefügghet a két város kulturális egyediségével. A legnépszerűbb kulturális helyszín Komáromban az erődrendszer, amely általában a történelem iránt érdeklődők célpontja. A római limes egy másik fontos régészeti helyszín, amely sok látogatót vonz. Eközben a komárno-i turisztikai kínálat inkább a „magas” kultúrára összpontosít, olyan helyszínekkel, mint az Európa Udvar, a Jókai

Színház stb. és a helyi hagyományokhoz és gasztronómiához kapcsolódó fesztiválokkal, mint a borfesztivál és a népzenehez kapcsolódó fesztiválok.

#### 4. ÁBRA

*A látogatók motivációi a válaszok gyakorisága alapján (N=99)*



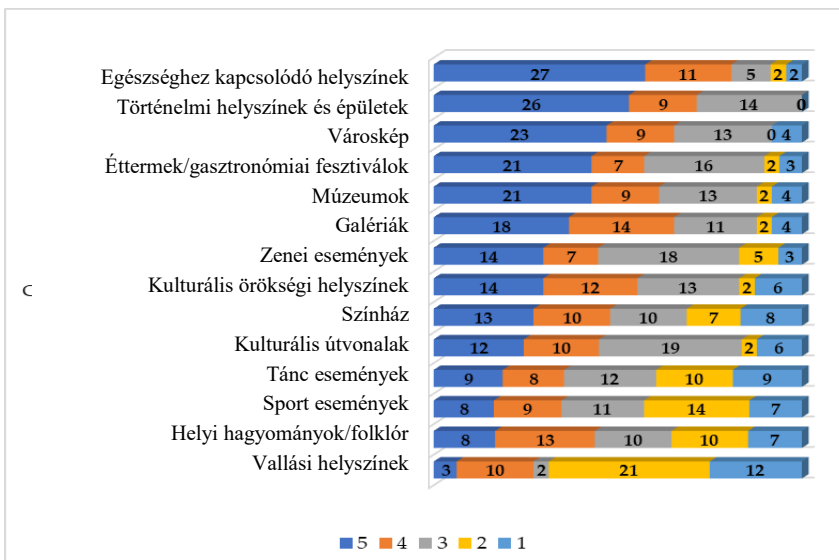
Mivel a turisták különböző kulturális turisztikai termékeket és szolgáltatásokat fogyasztanak, és az ismételt látogatások kívánatosak a területi integráció erősítése érdekében, fontos „azonosítani azokat a változókat, amelyek ösztönzik a turisták motivációját, viselkedését és elégedettségi szintjét” (Grobler–Nicolaides 2016; Nkwanyana et al. 2018, 5). A turistákat arra kértük, hogy hasonlítsák össze a területtel kapcsolatos elvárásaikat a tényleges tapasztalataikkal, és jelezzék elégedettségüket egy 5 pontos Likert-skálán, ahol az 5-ös a magas elégedettségi szintet jelentette (4. és 5. ábra). 44%-uk úgy vélte, hogy a történelmi helyszínek turisztikai kínálata megfelelt az elvárásainak. A válaszadók 38%-a nagyon elégedett volt az éttermek minőségével és a wellness helyszínek kínálatával. A legkevésbé a vallási helyszínekkel/rendezvényekkel voltak elégedettek a turisták. A látogatók 26%-a a vallási helyszíneket 1-es, 22%-a pedig 2-es pontszámmal értékelt. 11 fő mondta, hogy nagy elvárásai voltak a helyi hagyományokkal és folklórral kapcsolatban, de a tapasztalataik nem feleltek meg az elvárásainak, és 1-es pontszámmal értékelték őket. Ezekkel a hiányosságokkal foglalkozni kell, különösen azért, mert az elégedetlen turisták valószínűleg nem térnek vissza, és nem szívesen ajánlanák a területet úti célként. Egy lehetséges fejlesztési lehetőség a zenei, táncos rendezvények és fesztiválok fokozot-

tabb előtérbe helyezése, amelyek a helyi hagyományok és folklór elemeit is magukban foglalják. Az olyan helyszínek, mint az erődrendszer, már most is helyet adnak a fesztiváloknak, és a rendezvények számának növelése a turisták körében nagyobb elégedettséget eredményezhetne, és általában több látogatót vonzana.

A komáromi látogatók nagy százalékát a város történelmi és örökségi kínálata motiválta, és több mint felük nagyon elégedett volt a történelmi látnivalókkal. Bár nem az egészség volt a fő motivációs tényező, a válaszadók az egészségügyi helyszínekkel voltak a legelégedettebbek. A második legfontosabb motiváció a komáromi látogatók számára a vallás volt, de a legkevésbé a vallási helyszínekkel voltak elégedettek. Összefoglalva, a válaszadók általában elégedettek voltak a kulturális kínálat központi elemeivel. A komáromi látogatóknak olyan kulturális motivációik voltak, mint a kulturális emlékek felkeresése, a helyi hagyományok megismerése és a természet tanulmányozása. A legelégedettebbek a színházzal és a történelmi helyszínekkel voltak, de csak 20%-uk volt elégedett a helyi hagyományokkal és a folklórral. Komáromhoz hasonlóan a turisták a város kulturális kínálatának alapelemeivel voltak a legelégedettebbek.

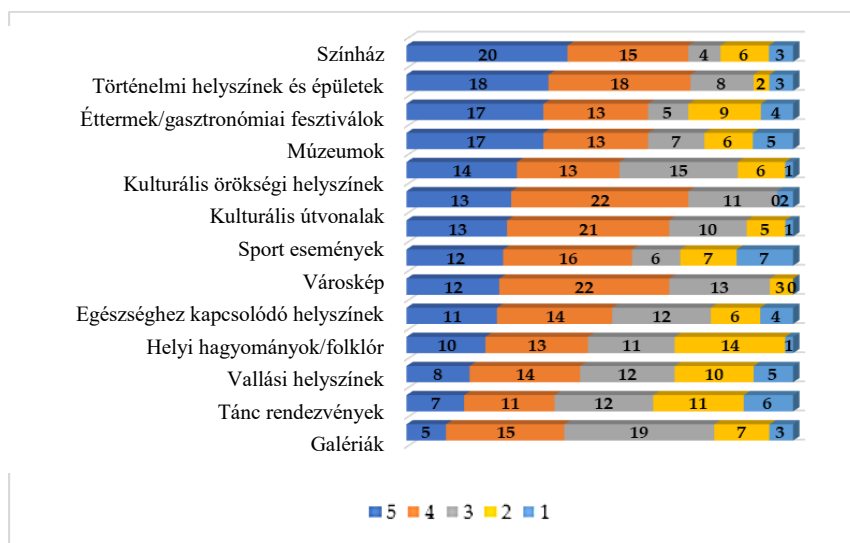
## 5. ÁBRA

*Elégedettség a komáromi kulturális turisztikai attrakciókkal/rendezvényekkel (N=49) (5 nagyon elégedett - 1 egyáltalán nem elégedett)*



## 6. ÁBRA

*Elégedettség a komárno-i kulturális turisztikai attrakciókkal/rendezvényekkel  
(N=49) (5 nagyon elégedett - 1 egyáltalán nem elégedett)*



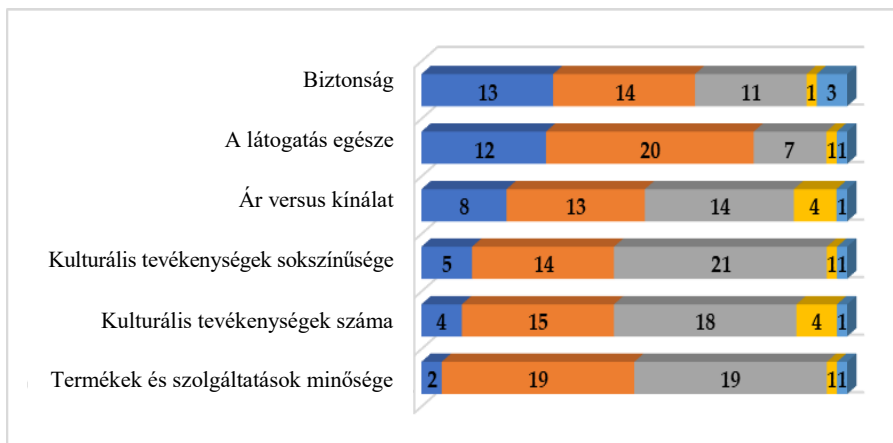
A fejlesztésre szoruló területek azonosítása érdekében a turistákat megkértük, hogy sorolják fel a hiányzó turisztikai létesítményeket és a véleményük szerint fejlesztésre szoruló területeket mind Komárom, mind Komárom esetében. Az eredmények szerint a három legfontosabb probléma az esettanulmányi terület szlovák oldalán a hiányzó magyar feliratok és címek, a nem megfelelő tájékoztatás és a történelmi épületek romlása. A hiányzó magyar nyelvű feliratok pótlásának kérdése kiemelt helyen szerepel a szükséges fejlesztések között. Hozzá kell tennünk, hogy ez hagyományosan visszatérő kritika a Magyarországtól elcsatolt területeket látogató turisták körében. Komárno esetében ez a kritika azért is furcsa, mert szinte mindenhol minden lényeges információ magyarul (is) ki van írva. Míg korábban arra a következtetésre jutottunk, hogy a turista-fogadó interakciókat pozitívan ítélik meg, a magyar nyelvű feliratok hiányának kérdése azt mutatja, hogy ezek még mindig ki vannak téve a félreértelmezésnek és a sztereotípiáknak (Van den Berghe 1994).

A turisták leggyakrabban több lehetőség biztosítását javasolták, pl. több turisztikai program, több sportesemény, több fesztivál biztosítása. A Komáromban megkérdezett turisták a legnagyobb problémának az információhiányt, illetve az információ minőségét tartották, de mindkét mintában kiemelkedő pont volt. Az eredmények alapján a kulturális turizmus fejlesztésének legfőbb akadályaként a turisztikai marketing ismeretek és szakemberek hiányát, valamint a turisztikai marketingbe való befektetés hiányát jelöltük meg a térségben.

A látogatók többsége (71%) visszatérő turista. Ez a turisták elégedettségének és a területhez való hűségének fontos mutatója, és alátámasztja azt az eredményt, hogy a turisták többsége elégedett a területen korábban szerzett tapasztalataival. A 28 válaszadó közül, akik korábban még nem jártak a területen, 24 ajánlaná másoknak is a terület meglátogatását. Azok 85%-a, akik korábban már jártak a területen, nagyon elégedett vagy elégedett volt látogatásával (6. és 7. ábra). Mindössze két válaszadó jelezte, hogy az élményeik nem feleltek meg az elvárásaiknak. Összességében a kulturális tevékenységek száma volt az a kategória, amelyre a legtöbb negatív válasz érkezett. Az általános élményt befolyásoló tényezők közül a biztonság kapta a legtöbb magas pontszámot. A legnagyobb eltérést a válaszok között a biztonság és az ár/ajánlat kategóriák mutatták. A komáromi megkérdezett turisták a biztonsággal elégedettebbek voltak, mint a látogatásukkal összességében. A komárno-i turisták összességében elégedettebbek voltak a kulturális tevékenységek sokszínűségével. Az 50 megkérdezettből 19 volt nagyon elégedett vagy elégedett a sokszínűséggel (7. ábra), ezzel szemben a Komáromba látogató 49 turista közül csak 15 volt nagyon elégedett vagy elégedett (6. ábra). Hasonló eredményeket kaptunk a kulturális tevékenységek számával kapcsolatban is. Ezek az eredmények összhangban vannak a városok általános kulturális kínálatával, és azt mutatják, hogy Komárno turisztikai kínálatát inkább a kulturális tevékenységekre összpontosít, míg Komárom fő turisztikai kínálatát a passzív tevékenységekre, pl. városnézésre irányul.

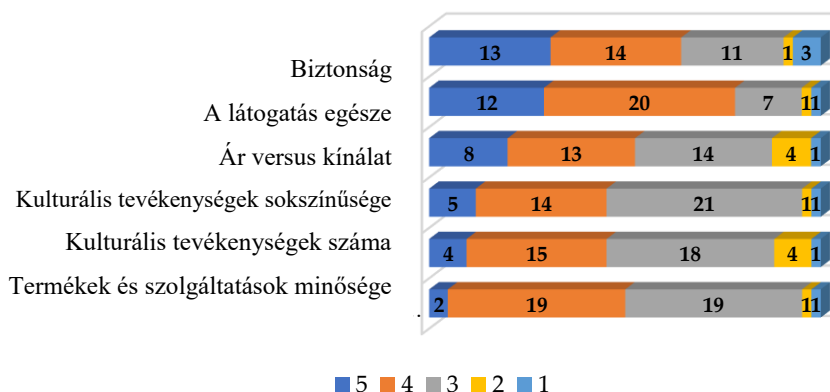
## 7. ÁBRA

*Korábbi látogatással kapcsolatos elégedettség Komáromban (N=49)  
(1 egyáltalán nem elégedett – 5 nagyon elégedett)*



## 8. ÁBRA

Korábbi látogatással kapcsolatos elégedettség Komárom-ban (N=50)  
(1 egyáltalán nem elégedett – 5 nagyon elégedett)



## Összegzés

Tanulmányunkban egy határon átnyúló turisztikai célpontot vizsgáltunk: a magyar-szlovák határ két oldalán fekvő Komárom-Komárno várospárt. A tanulmány célja az volt, hogy megvizsgáljuk a határon átnyúló turizmust egy olyan térségben, ahol a határon átutazó látogatók két különböző identitást képviselnek, de hasonló kulturális csoportok tagjai. Az eredmények elemzése a térség kulturális turizmusának főbb jellemzőire összpontosított, a jövőbeli kutatási irány a projekt konzorciumi partnereinek eredményeire épülő adatok mélyebb összehasonlító elemzése.

Kutatásunkból arra következtethetünk, hogy a turisták különböző motivációkkal keresik fel a várospár helyszíneit. Meg lehet különböztetni a látogatóknak egy olyan csoportját, akik elsősorban a történelmi és régészeti helyszínek miatt látogatnak Komáromba. Kutatásunk alapján ők főként magyarországi magyarok és az őseik történelme iránt érdeklődő szlovákiai magyar lakosok. Ez a megállapítás alátámasztja azt a kutatási hipotézist, hogy egy olyan szimbolikus nemzeti kulturális örökséggel rendelkező helyen, mint Komárom a kulturális értékek, műemlékek, örökségi helyszínek jelentik a legerősebb vonzerőt a nemzetiségi alapú kulturális turizmus számára. Komárom kulturális kínálatát elsősorban a történelmi épületek alkotják, amelyek központi eleme az erődrendszer. Eközben Komárnóban a kulturális fesztiválok és a színház - különösen a magyar nyelvű színház - a kulturális kínálat központi elemei. A kulturális kínálat eltérő súlypontjai azt mutatják, hogy a határok még mindig hatással vannak e tekintetben: a határokon átnyúló kulturális turisztikai célpontok nem integrálódtak.

Bár a felmérés nem reprezentatív, a kutatás eredményei értékes információkkal szolgálhatnak a politikai döntéshozók és a desztinációk menedzsmentje számára. A vilávjárvány és annak utóhatásai miatt a szakértők a belföldi és regionális határon átnyúló turizmus növekedését prognosztizálják, míg a nemzetközi turizmus helyreállítása várhatóan hosszabb időt vesz igénybe. Ezért a helyreállítási szakaszban fontos, hogy a desztinációk tisztában legyenek a belföldi és regionális határon átnyúló turizmus motivációival. Ami a kutatási eredmények szakpolitikai döntéshozatalra és a fejlesztési tevékenységekhez való alkalmazhatóságát illeti, arra a következtetésre juthatunk, hogy egy határ menti térség turisztikai vonzerejét jobban lehet integrált módon értékesíteni, különösen azokban az esetekben, amikor a szomszédos területek egykor egy integrált régió részét képezték. Komárom és Komárno egy egyedülálló és közös kulturális örökség két részét képviseli, még akkor is, ha az elmúlt évszázadban a két város két különböző irányba fejlődött mind gazdasági, mind társadalmi-kulturális szempontból. Az INTERREG CBC programok alacsony hatékonysága részben az integrált eszközök hiányával magyarázható. Ennek következtében a kulturálisan, történelmileg és földrajzilag összefüggő desztinációkat nem lehet integrált módon fejleszteni: a helyi szereplők különálló projekteket valósítanak meg, amelyek nem tartalmaznak közös elemeket, és nem használják ki a szinergiákban rejlő lehetőségeket. Az önálló projektek támogatása helyett a határon átnyúló együttműködési programoknak ösztönözniük kellene azokat a kezdeményezéseket, amelyek célja a határ két oldalán lévő vonzerők egyesítése. Ugyanakkor a helyi szereplőket arra kell ösztönözni, hogy közös turisztikai célpontjaikat egységes és egyedi turisztikai terméként alakítsák ki. Ennek az integrált megközelítésnek az alkalmazása könnyen megvalósítható azokban a régiókban, ahol a földrajzi közelséget a kulturális-etnikai hasonlóságok és a (részben) közös identitás tovább erősíti.

Komárom és Komárno esetében az integrációhoz elengedhetetlen, hogy a két, jelenleg külön-külön működő régió közösen dolgozzon ki egy stratégiai turisztikai koncepciót, és a térségben egyértelmű lehetőség van az integrált kulturális turizmus fejlesztésére. A két városban jelenlévő attrakciókkal a közös desztináció felkerülhet Európa turisztikai térképére. Ebben szerepet játszhat az erőrendszer összehangolt fejlesztése és turisztikai hasznosítása, a római örökség tematikája, a Monarchia egyik legfontosabb és legnépszerűbb zeneszerzőjének emléke, a városok bevonása a kulturális útvonalak, pl. a Cirill és Metód útvonal ernyője alá, valamint a Duna és a hajózás turisztikai jelentőségének további erősítése. Ezek együttesen valóban nemzetközi szintre emelhetnék a testvérvárosok idegenforgalmát, és olyan szimbolikus hírnevet, „márkát” adnának nekik, amely túllépne a 20. század etnikai megosztottságán.

*Támogatás:* Ez a tanulmány a HORIZON 2020 Social and Innovative Platform on Cultural Tourism and its potential towards deepening Europeanisation project eredményeit mutatja be, (<https://cordis.europa.eu/project/id/870644>): ID 870644, funding scheme Research and Innovation action, call H2020-SC6-TRANSFORMATIONS-2019

## Irodalom

- ÁSZ: Jelentés az INTERREG célú költségvetési előirányzatok hasznosulásának ellenőrzéséről. Állami Számvevőszék: Budapest, 2008
- Adams, V. Tourism and Sherpas, Nepal reconstruction of reciprocity. *Annals of Tourism Research*, 1992, 19, pp. 534–554.
- Ashworth, G. J. Heritage, identity and places: For tourists and host communities. In *Tourism in Destination Communities*, D. T. S. Singh., Ed; 2003, pp. 79–97.
- Barth, F. *Ethnic Groups and Boundaries*. Norwegian University Press: Oslo, 1969
- Bauko, J. Komárom/Komárno névszemiotikai térképe. In *Nyelvi tájkép, nyelvi sokszínűség*, Tódor, E.-M., Tankó, E. & Dégi, Zs., Eds.; Scientia Kiadó: Kolozsvár, 2017, Volume 1, pp. 55–70.
- Bernecker, P. Tourism in the system of industrial society. *Annals of Tourism Research*, 1986, 13, pp. 517–532.
- Blaive, M., Oates-Indruchová, L. Komárno: A Flagship of Symbolic Politics at the Slovak-Hungarian Border. *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 2013, 44, pp. 93–122
- Boniface, P., Fowler, P. J. *Heritage and Tourism in 'The Global Village'*. Routledge: London, 1993
- Cole, S. Cultural Tourism, Community Participation and Empowerment. In *Cultural Tourism in a Changing World* M. Smith, M. Robinson, Eds.; Channel View Publications: Clevedon, 2005, pp. 89–103.
- Cushing, G. F. Hungarian cultural traditions in Transylvania. *School of Slavonic and East European Studies Occasional Papers*, 1984, 1, pp. 1–16.
- DANURB. Komárno-Komárom Municipal Report, BME: Budapest, 2019. [http://www.urb.bme.hu/danurb2019/02\\_municipal\\_reports/BME\\_STU\\_P4\\_Komarom\\_Komarno.pdf](http://www.urb.bme.hu/danurb2019/02_municipal_reports/BME_STU_P4_Komarom_Komarno.pdf)
- Dimitrov, N., Koteski, C., Jakovlev, Z. Analysis tourist trends of the Republic of Bulgaria in the Republic of Macedonia. *SOCIOBRAINS*, 2018, 41, pp. 130–137.
- EC. Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013 financed by the European regional development Fund (ERDF) and Cohesion Fund (CF). Case study: Hungary–Slovakia Cross-border Cooperation Programme 2007–2013, European Commission: Brussels, 2016
- Eidheim, H. *Aspects of the Lappish Minority Situation*. Norwegian University Press: Oslo, 1971
- Eriksen, T. H. The cultural contexts of ethnic differences. *Man*, 1991, 16, pp. 127–144.
- Esman, M. R. Tourism as ethnic preservation: the Cajuns of Louisiana. *Annals of Tourism Research*, 1984, 11, pp. 451–467.
- Faby, H. Tourism policy tools applied by the European Union to support cross-bordered tourism. In *Tourism and borders* Wachowiak, H, Ed.; Aldershot, 2006, pp. 19–30.
- Guibernau, M., & Rex, J. *The Ethnicity Reader: Nationalism, Multiculturalism and Migration*. Polity Press: Cambridge, 1997
- Hall, C., Zeppel, H. History, Architecture, Environment: Cultural Heritage and Tourism. *Journal of Travel Research*, 1990, 29, pp. 54–55.
- Hardi, T. Duna-stratégia és területi fejlődés. A folyó lehetséges szerepe a régió területi fejlődésében. Akadémiai Kiadó: Budapest, 2016
- Hartman, K. Destination Management in Cross-border Regions. In *Tourism and Borders: Contemporary Issues, Policies and International Research*. Wachowiak, H, Eds.; Aldershot: Ashgate Publishing Limited, 2006
- Herbert, D. T., Prentice, R. C., Thomas, C. J. *Heritage Sites: Strategies for Marketing and Development*. Ashgate: Aldershot, 1989
- Hitchcock, M. Tourism and Ethnicity: Situational Perspectives. *International Journal Of Tourism Research*, 1999, 1, pp. 17–32.
- Homepage of the Fortification System. <http://erod.hu/en/kezdo-oldal-english/>.
- Holcã-Nistor, R. G. Turismul cultural – perspectiva de dezvoltare in cadrul Euroregiunii „Siret-Prut-Nistru” (Cultural tourism: prospects for development within “Siret-Prut-Nistru” Euroregion) In *Dezvoltarea economico-socialã durabilã a euroregiunilor și a zonelor transfrontaliere*. Vol. 30., Pãduraru T., Jijie D., Doncean M., Tacu G. Eds.; Iasi: Editura, 2017, pp. 300–307.
- Hungarian National Statistical Office. <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp>

- Ioannides, D., Nielsen, P. Å., Billing, P. Transboundary Collaboration in Tourism: the Case of the Bothnian Arc. *Tourism Geographies*, 2006, 8, pp. 122–142.
- Ivanovic, M. *Cultural Tourism*. Juta and Company Ltd.: Cape Town, 2008
- Kramáreková, H., Dubcová, A. Cestovný ruch ako impulz regionálneho rozvoja slovensko-maďarského pohraničia okresu Komárno / Tourism as an impulse of regional development of the Slovak-Hungarian borderland (the Komárno district case study). In *Geografické informácie 8 : Stredoeurópsky priestor - Geografia v kontexte nového regionálneho rozvoja*, Nitra: UKF, 2004, pp. 469–480.
- Lados, M. Az INTERREG – PHARE CBC projektek típusai és tapasztalatai. – In: KAISER T. (szerk.): *Hidak vagy sorompók? A határon átvelő együttműködések szerepe az integrációs folyamatban*, Új Mandátum: Budapest, 2006, pp. 204–229.
- Lanfant, M. International tourism, internationalization and the challenge to identity. In *International Tourism: Identity and Change*, M. Lanfant, Ed., Sage: London, 1995, pp. 24–43.
- Leask, A., Fyall, A. *Managing World Heritage Sites*. Butterworth Heinemann: Oxford, 2006
- Lecours, A. When Regions Go Abroad: Globalization, Nationalism and Federalism. In “Globalization, Multilevel Governance and Democracy: Continental, Comparative and Global Perspectives” May 3–4, 2002, Queen’s University
- Light, D. Gazing on communism: Heritage tourism and post-communist identities in Germany, Hungary and Romania. *Tourism Geographies*, 2000, 2, pp. 157–176.
- MacCannell, D. *Empty Meeting Grounds: The Tourist Papers*. Routledge: London, 1992
- Mannová, E. Southern Slovakia as an Imagined Territory. In *Frontiers, regions and identities in Europe*, Steven G. E., Eßer, R., Berdah, J.-F. & Řezník, M., Eds.; Edizioni Plus – Pisa University Press: Pisa, 2009, pp. 185–205.
- Martinez, O. J. The dynamics of border interaction: New approaches to border analysis. In *World Boundaries. Vol. 1: Global Boundaries*, Schofield, C.H. Ed.; London, 1994, pp. 1–15.
- Morgan, P. From a death to a view; the hunt for the Welsh past in the romantic period. In *The Invention of Tradition*, E. Hobsbawm, T. Ranger, Eds.; Cambridge University Press: Cambridge, 1983, pp. 43–100.
- Negrusa, A., Yolal, M. Cultural tourism motivation – the case of Romanian youths. *Annals of Faculty of Economics*, 2012, 1, pp. 548–553.
- Nkwanyana, S., Bekebu, U., Mhlongo, S. Evaluating tourists’ expectations and experiences visiting the Royal Natal National park and Game Reserves in Southern Drakensberg, KwaZulu-Natal. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 2018, 7, pp. 1–11.
- Picard, M. Cultural heritage and tourist capital: cultural tourism. In *International Tourism: Identity and Change*, M. Lanfant, J. Allcock, E. Bruner, Eds.; Sage: London, 1995, pp. 44–66.
- Pitchford, S. R. Ethnic tourism and nationalism in Wales. *Annals of Tourism Research*, 1995, 22, pp. 35–52.
- Penerliev, M., Chenkova, N., Vladev, D., Stankova, S., Krastev, T. Social-Economic Potential Of North – Eastern Bulgaria And Its Importance For Cross-Border Cooperation With Romania. *Geographical Forum – Geographical studies and environment protection research*, 2008, 7, pp. 260–267.
- Petelca, O., Garbuz, V. Estimarea Dezvoltării Turismului Transfrontalier În Republica Moldova. (Estimation Of Cross-Border Tourism Development In Republic Of Moldova). In *Dezvoltarea economico-socială durabilă a euroregiunilor și a zonelor transfrontaliere*, Vol. 33. Iași, România, Romania, 9 noiembrie, Păduraru T. Ed.; Iași: Editura Performantica, 2018, pp. 390–399.
- Pons-Danubii EGTC. <https://www.ponsdanubii.eu/hu/pons-danubii-projektek/>
- Rex, J. *Race and Ethnicity*. Open University Press: Milton Keynes, 1986
- Prokkola, E.-K. Borders in tourism: the transformation of the Swedish-Finnish border landscape. *Current Issues in Tourism*, 2010, 13, pp. 223–238
- Richards, G. The social context of cultural tourism. In *Cultural Tourism in Europe*, G. Richards, Ed.; Wallingford: CAB International, 1997, p. 24.
- Richards, G. Cultural tourism: A review of recent research and trends. *Journal of Hospitality and Tourism*, 2018, 36, pp. 12–21. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2018.03.005>

- Robinson, M., Smith, M. *Politics, Power and Play: The Shifting Contexts of Cultural Tourism*. In *Cultural Tourism in a Changing World*, M. Robinson, M. Smith, Eds.; Blue Ridge Summit - Channel View Publications: Bristol, 2006, pp. 1–18. doi:<https://doi.org/10.21832/9781845410452-003>
- Scott, A. *The Cultural Economy of Cities*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1997, 21, pp. 323–339.
- Sikos T., T. & Tiner, T. *One town – two countries. Komárom – Komárno*. Research Institute of J. Selye University: Komárno, 2008
- Silberberg, T. *Cultural tourism and business opportunities for museums and heritage sites*. *Tourism Management*, 1995, 16, pp. 361–365.
- Simon, A. *A kettéosztott város. Az államhatár és az etnikumok közötti választóvonal által kettéosztott Komárom a két háború között*. *Fórum Társadalomtudományi Szemle*, 2011, 13, pp. 87–99.
- Skäremo, G. *Cross-border tourism development: A case study of the Öresund Region*. Master Thesis in Human Geography. Umeå University: Department of Geography and Economic History, 2016
- Smith, M. G. *The Plural Society in the British West Indies*. University of California Press: Berkeley and Los Angeles, 1965
- Smith, V. *Hosts and Guests: the Anthropology of Tourism*. University Pennsylvania Press: Philadelphia, 1989
- Statistical Office of the Slovak Republic. [http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD\\_DEM/om7052rr/v\\_om7052rr\\_00\\_00\\_00\\_en](http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD_DEM/om7052rr/v_om7052rr_00_00_00_en)
- Szarka, L. *Kisebbségi többpártrendszer és közösségépítés (A szlovákiai magyar párotk működése 1989–1998 között)*. In *Magyarok Szlovákiában (1989–2004). Összefoglaló jelentés a rendszerváltástól az Európai Unió csatlakozásig*, Fazekas, J., Hunčík P., Eds.; Volume 1, Fórum Kisebbségkutató Intézet – Lilium Aurum Könyvkiadó: Somorja-Dunaszerdahely, 2004, pp. 79–103.
- Székely A. *Város a Duna két partján. Komárom és Révkomárom kapcsolatrendszere a XXI. század kezdetén*. *Európai Összehasonlító Kisebbségkutatások Közalapítvány*: Budapest, 2007
- Szilágyi, L. K. *Joint Spatial Planning in Komárom and Komárom. Case Study*, Central European Service for Cross-Border Initiatives: Budapest, 2016
- Tighe, A. *Research on cultural tourism in the United States*. *Travel and Tourism Research Association Proceedings*, 1991, pp. 387–391.
- Timothy, D. J. *Political boundaries and tourism: borders as tourist attractions*. *Tourism Management*, 1995, 16, pp. 525–532
- Timothy, D. J., Prideaux, B. *Issues in heritage and culture in the Asia Pacific region*. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 2004, 9, pp. 213–223.
- Timothy, D., Boyd, S. *Tourism in the 21st Century: Valued Traditions and New Perspectives*. *Journal of Heritage Tourism*, 2006, 1, pp. 1–16. doi: <https://doi.org/10.1080/17438730608668462>
- Towner, J. *An historical geography of recreation and tourism in the western world, 1540–1940*. Wiley: Chichester, 1996
- Troacă, A. V.– Guțu, C.– Diaconu, I. *Culegere de articole selective ale Conferinței Științifice Internaționale „Competitivitatea și Inovarea în Economia Cunoașterii” 22–23 septembrie 2017, Chișinău*, Vol. I. pp. 177–181.
- UNWTO. <https://www.unwto.org/>
- Van den Berghe, P. L. *Tourism and re-created ethnicity*. *Annals of Tourism Research*, 1984, pp. 342–352.
- Van den Berghe, P. L. *The Quest for the Other: Ethnic Tourism in San Cristobal, Mexico*. University of Washington Press: Seattle and London, 1994
- Varadzhakova, D. *Analysis of the tourists’ flows to Bulgaria from the neighboring emitting markets*. *Journal of Contemporary Economic and Business Issues*, 2017, 4, pp. 97–109.
- VÁTI. *A magyarországi Phare CBC programok eredményei 1995–2001*. VÁTI Területfejlesztési Igazgatóság: Budapest, 2002, 103 p.
- Vodeb, K. *Cross-border tourism cooperation of Slovenia and Croatia*. *Tourism and Hospitality Management*, 2006, 12, pp. 199–211.
- Wood, R. *Ethnic tourism, the state and cultural change in Southeast Asia*. *Annals of Tourism Research*, 1984, pp. 353–374.
- World Tourism Organization. *The Role of Recreation Management in the Development of Active Holidays and Special Interest Tourism and Consequent Enrichment of the Holiday Experience*. World Tourism Organization: Madrid, 1983



# OKOS GAZDASÁG ÉS A STARTUP VÁLLALKOZÁSOK A VISEGRÁDI ORSZÁGOKBAN – ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉS A CRUNCHBASE ADATBÁZIS ALAPJÁN\*

KÉZAI PETRA KINGA–FISCHER SZABOLCS–  
LADOS MIHÁLY

## *Bevezetés*

A 21. században az Európai Unióban az urbanizáció egyik kihívása, hogy az emberek körülbelül 70% -a városi területeken él. Ugyanakkor az EU bruttó hazai össztermékének (GDP) több mint 70%-át városokban állítják elő (ESPAS. Global Trends to 2030). A másik jelentős tény, hogy a 27 európai tagállam népességét 2019. január 1-jén 446,8 millióra becsülték; közülük is az idős lakosság (65 éves vagy idősebb, 91 millió ember) aránya 20,3% volt, ami 0,3 százalékpont növekedést jelent a korábbi évhez képest, illetve 2,9 százalékpont növekedést a 10 évvel korábbi adatokhoz képest (Eurostat, 2019). Ugyanakkor a visegrádi országokban a 65 év feletti korosztály aránya valamivel alacsonyabb, mint az uniós átlag (Statista 2020). A 65 év feletti lakosság aránya Csehországban a legmagasabb (18,8%), a második legmagasabb Magyarországon (18,7%), majd Lengyelországban (16,5%), illetve Szlovákiában a legalacsonyabb (15,5%) (KSH 2020).

Mindezen statisztikai adatok alapján megállapítható, hogy a következő évtizedekben jelentős demográfiai változások várhatóak, mint például az idősebb korosztály aránya megnő. Ez azt is jelenti, hogy az egyetemes tervezés és/vagy segítő technológiák különösen fontos szerepet fognak betölteni az emberek életében, ahhoz hogy aktív és egészséges életet tudjanak élni. Ezen demográfiai változásokra jelenthet megoldást az Ambient Assisted Living =AAL, vagyis az beágyazott rendszerek alkalmazása, amelyek az életminőség javítását szolgálják. Az AAL kifejezés úgy határozható meg, mint egy személy mindennapi életében és munkakörnyezetében használható olyan információs és kommunikációs technológiák (IKT) összessége, amelyek lehetővé teszik számára, hogy minél hosszabb ideig társadalmilag is aktív maradjon, illetve idős korában önállóan tudjon élni (aal-europe.eu). Monekosso, Florez-Revuelta és Remagnino (2015) az öregedéssel és az életkorral kapcsolatos kutatásuk-

---

\* Eredeti megjelenés: Smart Economy and Startup Enterprises in the Visegrád Countries – A Comparative Analysis Based on the Crunchbase Database. *Smart Cities*, 2020/4. pp. 1477–1494.

ban megállították, hogy az öregedő népesség támogatásának eszközei világszerte számos kormány számára prioritássá váltak. A politikai döntéshozók a tudományt, a technológiát és az innovációt kulcsfontosságúnak tekintik ezeknek az erőfeszítéseknek a részeként, hogy tudományos, technológiai és innovációs alapú startup vállalkozások által kívánják elérni a fenntartható fejlődési célokat (Acs, Desai–Hessels 2007; Audretsch, Grilo–Thurik, 2007; Naudé, 2007; OECD, 2012; Szirmai, Naudé–Goedhuys 2011; Surana, Singh–Sagar 2020).

A városlakók jobb és magasabb színvonalú szolgáltatásokat és életkörülményeket, valamint hatékonyabb működést várnak el a várostól és annak vezetőitől. Ugyanakkor az erőforrások rendelkezésre állása folyamatosan szűkül. Az erőforrások megszerzéséhez szükséges pénzügyi keret is egyre korlátozottabb és tartósabb, összetett problémákkal, illetve egymással összefonódó környezeti, gazdasági, társadalmi és kulturális kihívásokkal tarkított. A városok fenntarthatóbbá tételére digitális technológiai megoldásoktól várják sokan a megoldást (Colding, Barthel–Sörqvist 2019).

Jakab, Sallai és Kovács (2018) szerint az általános cél a városok barátságosabbá, élhetőbbé, szerethetőbbé és vonzóbbá tétele, ami olyan fejlesztéseket és megoldásokat igényel, amelyek a lakosok, köztük az idősek és a fogyatékkal élők számára is jobb közérzetet biztosítanak, ami segít megoldani a városok problémáit. E cél eléréséhez azonban a rendelkezésre álló erőforrások mellett ki kell használni az IKT által nyújtott új lehetőségeket (Horváthné Barsi–Lados–Baranyai–Baráth, Jóna–Velinszky 2011). Törnqvist (1983) megállapította, hogy a 21. században a sikeres várost a "kreatív miliő" veszi körül, amelyet az emberek közötti gyors és hatékony információáramlás, a felhalmozott információk tárolásából származó tudás és a kompetencia jellemez, e három elemet felhasználva a kreativitásra.

Woetzel, Remes, Boland, Sinha, Gernot Strube, Means, Law, Cadena & Von der Tann (2018) az okos városok működését Adam Smith „láthatatlan kéz” modelljéhez hasonlították (Smith 1992). Véleményük szerint az okos városoknak lehetőségük van arra, hogy kihasználják a digitális intelligencia új eszközeit, hogy kevesebbel kevesebbet tegyenek (Woetzel et al. 2018). Giffinger, Fertner, Kramar, Kalasek, Pichler-Milanovic & Meijers (2007) az okos város és az innovatív vállalkozások közötti kapcsolatot ábrázolta. Az innováció hasznos eszköz az okos város fejlesztésében, és a startupok értéket teremtenek új innovációk bevezetésével, így fontos eszközei az innovációnak (Mason–Brown 2014; Eveleens 2019). Anttiroiko (2016) kijelentette, hogy a város határain belüli a vállalkozások és az innováció jelentik gazdaság fő hajtóerejét, vagyis versenyképességét, ezek határozzák meg a város innovatív és gazdasági erejét. A kutatók igazolták, hogy az okos városok vállalkozóbbak, mint a nem „smart” társaik (Lombardi, Giordano, Farouh–Yousef 2012; Richter, Kraus–Syrjä 2015). Harrington (2017) meghatározta a négy okos város elem (vezetők, bajnokok, vállalkozók és ökoszisztéma-fejlesztési tevékenységek) közötti kapcsolatot, amelyek fontosak az okos városok által lehetséges gazdasági és társadalmi innovációk felfedezéséhez. Megállapította, hogy az ökoszisztéma kulcsfontosságú része ennek az innovációs ciklusnak, amely a vezetők, bajnokok és vállalkozók közötti nagy sebességű együttműködési kapcsolatokat használja. Hajikhani (2020) megállapította, hogy bár

a városok jól reprezentálják egy nemzet gazdasági sikerét vagy kudarcát, az okos városokon belüli magasabb vállalkozói tevékenységet elszámoló részletes jellemzők elemzése nem történt meg. Lozano és Petros (2018) egyetértettek abban, hogy az okos megoldásokat kínáló startupok találékonyabbak, mint valaha.

Tény, hogy számos tanulmány foglalkozik az okos városokkal és a vállalkozói tevékenységgel (Anttiroiko 2016; Lombardi et al. 2012; Richter et al. 2015; Harrington 2017; Hajikhani 2020; Beattie 2009), azonban nem találtunk olyan tanulmányt, amely az okosság és a régió városainak startup-vonzereje közötti kapcsolatot tárgyalja. Egy ilyen keretrendszer fontosságának figyelembevétele elmélyítheti a témával kapcsolatos ismereteinket. Ez a tanulmány ezt a kutatási hiányosságot kívánja pótolni, bemutatva az okos városok és a startupok kapcsolatának keretrendszerét a vi-segrádi országokban, Európa egyik feltörekvő és Közép- és Kelet-Európa gazdasági-lag fontos régiójában. A városok a gazdasági növekedés motorjai, és az innováció a városok hierarchiája mentén terjed. Mivel a fővárosok mellett kevés a nagyvárosi régió, a V4-országokban a közepes méretű városoknak is szerepük lehet a térbeli növekedés-ben és az innovációs potenciálban. Ezért fontos azonosítani, hogy mely közepes méretű városok számítanak okos városoknak, és jellemezhetők startup központokként is. Az elemzés az európai Smart City Rankings (Giffinger et al. 2014) rangsoron és az amerikai Crunchbase adatbázison (crunchbase.com) alapján készült.

A tanulmány további része a következőképpen épül fel: a tanulmány első része egy szakirodalmi áttekintés, amely értelmezi az okos város fogalmát és meghatározó tényezőit, különös tekintettel az okos város alrendszerekre, az okos gazdaság fogalmára és a városmodellekre. A 3. szakasz a kutatási módszertant tárgyalja, a 4. szakasz pedig az összehasonlító elemzés eredményeit mutatja be, amely a V4 közepes méretű városok okosságát és startup vonzerejét vizsgálja. Az 5. szakasz a tanulmány korlátait mutatja be, végül a 6. szakasz a következtetéseket és számos kutatási javaslattal zárul.

### *Szakirodalmi áttekintés*

Ez a szakasz az okos városokkal, azok alrendszereivel, az okos gazdasággal és az okos városmodellekkel kapcsolatos korábbi kutatások értelmezésének definícióit és háttér-összefoglalóját tartalmazza, a szakirodalomból származó bizonyítékokkal alátámasztva.

#### *„Smart” város*

Az „okos város” témakörében számos népszerű publikáció született az elmúlt években. Ha csak a tudományos keresőket (Elsevier, Scopus, Springer, ResearchGate) megvizsgáljuk, akkor az „okos város” kulcsszóra több mint 2 600 000 találatot kapunk. A „smart” város kifejezésnek számos definíciója létezik. O'Grady és O'Hare (2012) megállapították, hogy az „okos” szó más jelzőkkel, például „intelligens” vagy

„digitális” jelzőkkel való helyettesítésével számos fogalmi változatot kaphatunk. Az „smart city” egy tisztázatlan fogalom és nem mindig következetesen használják. A “smart” város fogalmának megalkotására nem létezik sem egységes sablon, sem egy mindenre alkalmazható meghatározás.

A kifejezést először az 1990-es években használták. Akkoriban a hangsúly az új információs és kommunikációs technológiai (IKT) megoldások jelentőségén volt, tekintettel a városok modern infrastruktúráira. A California Institute for Smart Communities az elsők között foglalkozott azzal, hogyan válhatnak a közösségek okossá, és hogyan tervezhetők a városok az információs technológiák bevezetésére tervezni (Alawadhi, Aldama-Nalda, Chourabi, Gil-Garcia, Leung, Mellouli, Nam, Pardo, Scholl–Walker 2012). Dameri (2012) megjegyezte, hogy az okos város egy jól meghatározott földrajzi terület, ahol a magas szintű technológiák, mint például az IKT, a logisztika, az energiatermelés stb. együttműködnek, hogy a polgárok számára előnyöket teremtsenek a jólét, a befogadás és a részvétel, a környezetminőség, az okos fejlődés tekintetében; egy jól meghatározott alanyi kör irányítja, amely képes a városvezetés és a fejlesztés szabályait és politikáját meghatározni. Néhány évvel később az Ottawai Egyetem kormányzati központja kritizálni kezdte az okos városok gondolatát, mivel az túlságosan technikailag orientált (Tóth–Esztérgár-Kiss 2019). Allam és Newman (2018) újrafogalmazta az okos város paradigmáját, az anyagcsere, a kultúra és a kormányzás három pillérére összpontosítva, és azt javasolta, hogy az IKT használatát a problémák megoldásának részeként optimalizálják, ahelyett, hogy további kihívásokat okoznának.

A nagyszámú publikáció miatt nincs egységesen elfogadott definíciója a “smart city” fogalomnak. A szakirodalmi áttekintés alapján jelentős kutatás foglalkozik azzal a témával, hogy mi az a város, amely az összes kritikus infrastruktúrát - beleértve az utakat, hidakat, alagutakat, vasutakat, metrókat, repülőtereket, kikötőket, kommunikációs, vízügyi, energetikai és főbb épületeket - felügyeli és integrálja. Ezáltal egy ilyen város jobban optimalizálja erőforrásait, jobban megtervezi tevékenységeit és ellenőrzi a biztonsági szempontokat, miközben maximalizálja a közszolgáltatásokat (Barrionuevo, Berrone–Ricart 2012; Van Soom 2009; Fusco Girad, Lombardi–Nijkamp 2009).

A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) szerint az okos város koncepciója még mindig változóban van és viták tárgya. Az OECD-országok és -intézmények az egyes geopolitikai kontextus és a konkrét kérdések függvényében eltérően határozzák meg, hogy mi az okos város. A legtöbb esetben azonban az okos városok olyan kezdeményezések körül forognak, amelyek a digitális innovációt a városi szolgáltatások hatékonyabbá tételére használják, és ezáltal növelik egy közösség általános versenyképességét (OECD 2020). Az Európai Bizottság a következőképpen határozta meg az okos várost: A “smart city” egy olyan hely, ahol a hagyományos hálózatok és szolgáltatások a digitális és távközlési technológiák felhasználásával hatékonyabbá válnak a polgárok és a vállalkozások javára. Az okos város túlmutat az információs és kommunikációs technológiák (IKT) használatán az erőforrások jobb

kihasználása és a kibocsátások csökkentése érdekében. Ez okosabb városi közlekedési hálózatokat, jobb víz- és hulladékkezelési létesítményeket, valamint az épületek világításának és fűtésének hatékonyabb módjait jelenti. Emellett interaktívabb és érzékenyebb városirányítást, biztonságosabb közterületeket és az idősödő lakosság igényeinek kielégítését is jelenti (Smart City 2020). Ez a tanulmány az „okos városok” kifejezést az Európai Bizottság által meghatározott definíció alapján használja.

### *Az okos város alrendszerei*

Az első okosváros-kutatások óta eltelt időszakban a városértékelés területén számos variáció jelent meg a komponensek és az általuk alkotott alrendszerek tekintetében. Hat fő csoport alakult ki, amelyek közül néhány még további alrendszerekre vonható (Tóth–Esztergár–Kiss 2019).

A koncepció összetevői és a tripla-helix mátrix megközelítés (Etzkowitz–Zhou 2006; Etzkowitz–Zhou 2017) alapján az okos városok teljesítménymutatóinak osztályozására olyan keretrendszert dolgoztak ki, amely a tripla-helix mátrix fő összetevőit és fő szereplőit is tartalmazza. Az okos város keretrendszer magában foglalja az okos kormányzást a részvétellel, az okos humán tőkét az emberekkel, az okos környezetet a természeti erőforrásokkal, az okos életmódot az életminőséggel és az okos gazdaságot a versenyképességgel (Lombardi et al. 2012).

Giffinger és szerzőtársai (2007) az okos városokkal kapcsolatos kutatásukban a hat fő tengelyt (dimenziót) azonosítottak, amelyek mentén 70 közepes méretű európai várost rangsoroltak (*1. táblázat*). Ezek a tengelyek a következők: okos gazdaság, okos mobilitás, okos környezet, okos emberek, okos élet és okos kormányzás. Ez a hat tengely a városi növekedés és fejlődés hagyományos regionális és neoklasszikus elméleteihez kapcsolódik. Különösen: regionális versenyképesség, közlekedés és IKT-gazdaságtan, természeti erőforrások, emberi és társadalmi tőke, életminőség, valamint a városi társadalmak részvétele tengelyek elméletein alapulnak. Caragliu, Del Bo és Nijkamp (2009) szerint egy város akkor okos, ha a humán és társadalmi tőkébe, valamint a hagyományos (közlekedés) és modern (IKT) kommunikációs infrastruktúrába történő beruházás elősegíti a fenntartható gazdasági növekedést, illetve a magas életminőség egyrészt a természeti erőforrásokkal való bölcs gazdálkodás révén, másrészt a megfelelő kormányzás révén érhető el.

#### 1. TÁBLÁZAT

##### *Az okos város hat jellemzője*

| <i>Smart City Characteristics</i> |                |
|-----------------------------------|----------------|
| Smart economy                     | Smart people   |
| Smart governance                  | Smart mobility |
| Smart environment                 | Smart living   |

*Forrás:* Saját szerkesztés Giffinger et al. (2007) alapján.

*Okos gazdaság terminológia értelmezése*

Megvizsgálva a „smart economy”, vagyis okos gazdaság keresési eredményeit közel 7000 publikációt találtunk. Apostol, Balaceanu & Constantinescu (2015) az okos gazdaság fogalmát, tényeit és szempontjait elemezte. Kutatásuk eredményeként megállapították, hogy az okos gazdaság a jelen és a jövő fogalma. Véleményük szerint ez annak köszönhető, hogy az okos gazdaság ösztönzi az innovációt és a kreativitást, amely a tudományos kutatáshoz, a csúcstechnológiához és a környezetvédelemhez kapcsolódik, a fenntarthatóság fogalmán keresztül, ami a jelen és a jövő gazdaságának egyaránt hasznára válik. Vinot és Bharat (2017) szerint az okos gazdaság és az okos város közötti kapcsolatot nehéz meghatározni. Nem egyértelmű, hogy egy város az okos gazdasága miatt okos-e, vagy fordítva.

A 2007-es Smart City Report az okos gazdaságot olyan gazdaságként határozta meg, amely magában foglalja a gazdasági versenyképességgel kapcsolatos olyan tényezőket, mint az innováció, a vállalkozói szellem, a védjegyek, a munkaerőpiac termelékenysége és rugalmassága, valamint a (nemzetközi) nemzeti piac integrációja (Giffinger et al. 2007). Tóth és Esztergár-Kiss (2019) tanulmányában az okos gazdaság alatt az e-business és az e-kereskedelem, a termelékenység növelése, az IKT-kompatibilis és fejlett szolgáltatások nyújtása mellett, az IKT-kompatibilis innováció, valamint az új termékek, szolgáltatások és üzleti modellek értendők. Emellett okos klasztereket és ökoszisztémákat hoz létre (pl. digitális vállalkozások és vállalkozók). Véleményük szerint az okos gazdaság a helyi és globális piacok összekapcsolódását jelenti, ami az áruk, szolgáltatások és tudás fizikai és virtuális áramlásával együtt nemzetközi beágyazódást eredményez. A tanulmány szerint az okos városok az okos gazdaság keretében a vállalkozói és innovációs ökoszisztémáknak nyújtott szolgáltatásokat és támogatást, a vállalkozói tevékenységet és a termelékenységet támogató képzési és inkubációs környezeteket, a vállalkozások helyi és globális piaci integrációját támogató eszközöket, IKT-platformokat, nyílt adatokat, városi laboratóriumokat és egyéb megoldásokat foglalnak magukban (okosvaros.lechnerkzpont.hu).

## 2. TÁBLÁZAT

*Az okos és fenntartható*

|                               |
|-------------------------------|
| <i>Smart Economy</i>          |
| Innovation environment        |
| Entrepreneurial tendency      |
| Economic image and trademarks |
| Productivity                  |
| Labor market flexibility      |
| International embeddedness    |
| Ability to transform/change   |

*Forrás:* Saját szerkesztés Giffinger et al. (2007) alapján.

Giffinger és szerzőtársai (2007) szerint az okos gazdaság alrendszeri (2. táblázat) közé tartozik az e-gazdaság és az innováció (az új induló vállalkozásokkal, a kutatás-fejlesztéssel (K+F), a foglalkoztatással és az innovációs tevékenységgel mérve), a termelékenység és a hatékonyság a GDP alapján, valamint a helyi és globális kapcsolatok (ezek az export, és a nemzetközi forgalom alapján mérhetők). Egy település gazdasági életét az ott megtelepedett vállalkozások innovativitása és korszerűsége határozza meg. Ennek szintje leginkább az újonnan induló vállalkozások megjelenésével írható le, de fontos információt nyerhetünk a K+F és innovációs tevékenység súlyából is, ami az e-kereskedelem, az e-business szolgáltatások elterjedésében, a honlapok meglétében stb. tükröződik. A települések ilyen típusú összehasonlításában jelentős a helyi lakosság vállalkozói aktivitásának értékelése.

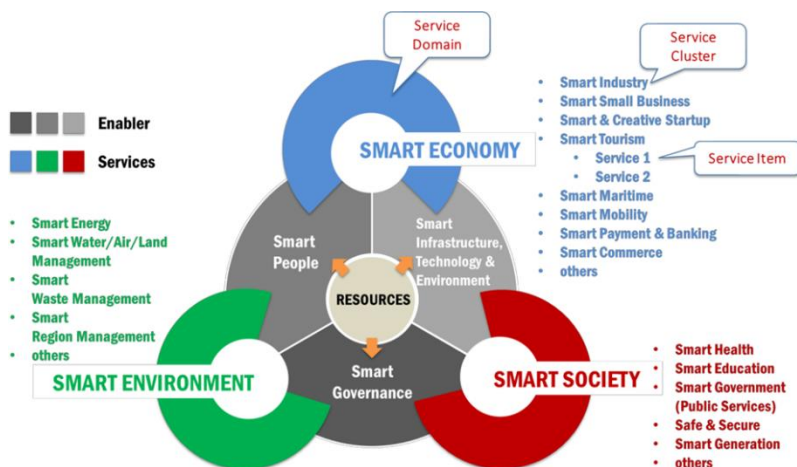
A foglalkoztatás korszerűségét és rugalmasságát illetően az alapinformációk értékelése mellett ezt leginkább az alternatív formák (pl. részmunkaidő, távmunka) jelenléte igazolja. Fontos, a településhez jól kötődő és mérhető szolgáltatásként jelenik meg a turisztikai piac. Ez a helyben működő iparág számos módon (pl. navigáció, foglalás, városmarketing) képes digitális segítséget nyújtani a látogatóknak, amelyben a település a desztinációmenedzsment révén szintén jelentős szerepet játszik (Nagy, Sain, Sárdi–Vaszócsik 2015).

### Okos város modell

Kok-Chin, Supangkat, Cornelius és Arman (2018) megalkották az okos város modellt (1. ábra), amelyet Garuda város példáján keresztül mutattak be.

#### 1. ÁBRA

#### Okos város modell és mandala



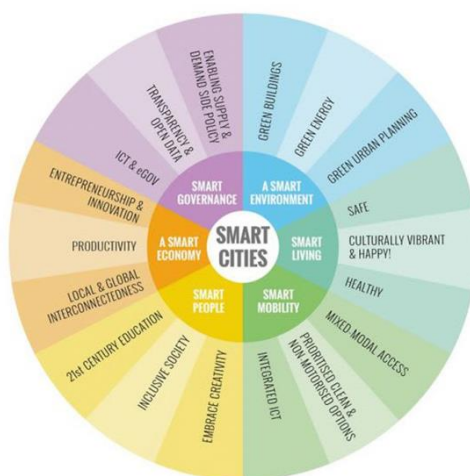
Forrás: Kok-Chin et al. (2018, 3).

Igazolták, hogy az okos és kreatív startup vállalkozások, az okos kisvállalkozások, a turizmus, a tengerészet, a mobilitás, a fizetés és banki tevékenység, a kereskedelem és az ipar mellett fontos szerepet játszanak az okos gazdaságban a városfejlesztés össze szemponyjából.

Cooper, Davis és Whittington (2018) megállapították, hogy a startupok lehetővé tehetik az innovatív fejlesztést és az okos városi megoldásokkal való kísérletezést. A startupok újabb, jobb és hatékonyabb megoldásokat, technológiákat és üzleti modelleket kínálnak a városok problémáira, mint a piacon elérhető technológiák. A Giffinger és szerzőtársai (2007) által leírtak szerint az okos város mandala (2. ábra) azt is mutatja, hogy az okos város, az okos gazdaság, az innováció és a vállalkozások, valamint a startupok szorosan kapcsolódnak egymáshoz.

## 2. ÁBRA

### *Okos város mandala*



*Forrás:* Európai Unió és Giffinger et al. (2007).

### *Módszertan*

A tanulmány megpróbálja azonosítani a V4-országok közepes méretű okos városait, amelyek egyúttal az innovatív startupok intenzív fejlődését is jelzik. Ez a szakasz tisztázza a vizsgálati terület kiválasztását és azonosítja a közepes méretű városok alkalmazását. Az innovatív startupok sűrűségének elemzéséhez a régió közepes méretű városaiban az amerikai Crunchbase adatbázisát használtuk fel. Ezt az adatbázist azért használtuk, mert jelenleg nincs más hivatalos adatbázis, amely a startupokat összesíti, és a V4-országokban a legutóbbi hivatalos jelentésen, a Visegrádi Startup Monitoron (Beauchamp–Skala 2016) kívül nem állnak rendelkezésre friss hivatalos startup-statisztikák.

### *Kutatási terület*

A visegrádi országok, más néven Visegrádi Négyek vagy Visegrádi Csoport 1991 óta létezik. A csoport a párbeszéd és a szoros együttműködés fórumaként szolgál három (Csehország kettéválásával később négy) közép-európai ország: Csehország, Magyarország, Lengyelország és Szlovákia között. A V4 a közép-európai régió országainak azon törekvését tükrözi, hogy Európa-szerte együttműködjenek számos közös érdekű területen ([visegradgroup.eu](http://visegradgroup.eu)). A V4-országok összlakossága 64 millió fő (KSH, 2019; Demographic Yearbook of Poland, 2019; Czech Statistical Office, 2019; Statistical Office of the Slovak Republic 2019), az EU gazdaságának mintegy tizedét teszik ki, és közel 5420 induló vállalkozásnak adnak otthont ([crunchbase.com](http://crunchbase.com)).

A visegrádi országok településhálózata különböző méretű és funkciójú településekből áll, amelyek csomópontja általában egy fontos társadalmi, gazdasági és területi szerepet betöltő város. Az elmúlt évtizedben a központi gazdaságfejlesztési projektek településpolitikai és településhálózat-fejlesztési célokat is szolgáltak. A nagy állami beruházások olykor szándékosan és jelentősen átalakították a történelmileg kialakult településhálózatok központjait, így azok településközi kapcsolatait is átalakították (Hajdú, Horeczki–Rácz 2018).

Kola-Bezka, Czupich és Ignasiak-Szulc (2016) a Közép-Kelet-Európa (KKE: Budapest, Tallinn, Vilnius, Riga, Szófia és Poznan) okos városait vizsgálta. A tanulmány feltételezte, hogy az okos város eszméjének elterjedése a közép-kelet-európai városokban számos pozitív hatással járna (javítaná a közigazgatás működését, lehetőséget nyújtana a közszolgáltatások nyújtásának a lakosok preferenciáinak megfelelő alakítására, csökkentené a közszolgáltatások nyújtásának költségeit, illetve csökkentené az égéstermék-kibocsátást és a légszennyezést). A közép- és kelet-európai városok számára az okos város koncepció megvalósításából származó különleges előnynek bizonyulhat a modern és funkcionális város képének kialakítása.

A jelen tanulmány – Gupta és Hall (2020) tanulmányához hasonlóan – a városi szintet választotta, mivel a Smart City Monitor a visegrádi országok városainak átalakítására összpontosít. A vizsgált városok nem tartoznak a nagyvárosok nagyobb csoportjába, amelyek jobban hozzáférnek az okos városokkal kapcsolatos szakértelmelemhez és erőforrásokhoz. Hajdú és szerzőtársai szerint a visegrádi országok kis- és középvárosai történelmi hagyományokkal és innovációs képességekkel rendelkeznek. A vidéki területek fenntartható fejlődése és jövője ezektől a városoktól függ (Hajdú et al. 2018). Ezért tartottuk fontosnak megvizsgálni őket a startupok és az okosság fényében.

A visegrádi országokban 52 közepes méretű, 100 000 és 1 millió fő közötti lakosságú város található (KSH, 2019; Demographic Yearbook of Poland, 2019; Czech Statistical Office, 2019; Statistical Office of the Slovak Republic, 2019). Ezek közül 4 város található a Cseh Köztársaságban, 7 Magyarországon, 38 Lengyelországban és 2 Szlovákiában (lásd az A függelék), és ezeket vizsgáltuk ebben a tanulmányban.

### *Közepes méretű városok meghatározása*

Az első módszertani kérdés az, hogyan közelítjük meg a közepes méretű városokat. Az Európai Unió döntéshozói az 1990-es évek végén (1999) állították össze az Európai Területfejlesztési Perspektíva (ESDP) dokumentumát. Az ESDP kulcsfogalma a policentrikusság, a regionálisan kiegyensúlyozott fejlődés biztosítása érdekében. Az ESDP [59] alapján egy sor kutatás indult, amelyet a 2000-es évek eleje óta az ESPON program finanszíroz. Az ESPON 1.1.1 tanulmány (NORDREGIO. ESPON 1.1.1 Study on Potentials for Polycentric Development in Europe, 2005) az európai policentrikus fejlődés lehetőségeiről azonosította és feltérképezte az európai városi központok hierarchiáját, funkcionális városi területeknek (FUA) és nagyvárosi növekedési területeknek (MEGA) nevezve őket. A FUA-kat két csoportra bontották: transznacionális/nemzeti és regionális/lokális. A második szint a 20 000 főnél nagyobb lakosságú FUA-kat veszi figyelembe, így a kis- és közepes méretű városok is bekerülnek a városi hálózat európai képébe. Az ESPON 1.4.1. tanulmány [61] szerint a közepes méretű város meghatározása az európai országok között változik, és 5000–50 000 és 200 000–250 000 fő között mozog.

A FUA koncepció olyan települési agglomerációkra utal, amelyeket funkcionális irányultságuk szerint csoportosítanak, hogy tükrözzék az emberek, vállalkozások és közösségi szervezetek tényleges napi működési feltételeit. A FUA-konceptió akkor is hasznos, ha a regionális fejlődést funkcionális szempontból elemezzük, mint például a városi mobilitás. A koncepció legfontosabb tulajdonsága tehát az, hogy képes túlmutatni a magvárosok közigazgatási határain. Ennek eredményeként a gazdasági tevékenység és a szolgáltatástermelés igényei hatékonyabban feltérképezhetők. Ez koherensebb stratégiai tervezéshez és jövőképzéshez vezet.

A 2000-es évek második felében a városi funkciókról szóló ESPON 1.4.3 tanulmány (ESPN. ESPON 1.4.3 Study on Urban Functions, 2007) felülvizsgálta az ESPON 1.1.1-et. (NORDREGIO. ESPON 1.1.1 Study on Potentials for Polycentric Development in Europe 2005). Ez a tanulmány három kategóriába sorolta a FUA-kat: nagy, 250 000-nél nagyobb lakosságszámmal; közepes, 100 000-nél nagyobb lakosságszámmal; kicsi, 50 000-nél nagyobb lakosságszámmal.

Az OECD a 2010-es évek elején szintén kidolgozott egy megközelítést, amely a funkcionális városi területeket (2012) négy típusba sorolja a népesség nagysága szerint: kis, 200 000-nél kevesebb lakossal; közepes, 200 000 és 500 000 közötti lakossággal; nagyvárosi, 500 000 és 1,5 millió közötti lakossággal; nagyvárosi, 1,5 millió vagy annál több lakossal.

A közepes méretű városok intelligenciájának vizsgálatához Giffinger és társai (2007, 2013, 2014) a felülvizsgált ESPON osztályozást alkalmazták, de a lakosságszámot 500 000 főre terjesztették ki. A Giffinger és szerzőtársai (2015) által az okos közepes méretű városok rangsorolásáról készített legutóbbi tanulmány a vizsgált városok tartományát 300 000-ről 1 000 000 lakosra változtatta. Ez a változás az összes cseh, magyar és szlovák várost kizárta a kutatásból. Emiatt tanulmányunk a Giffinger és szerzőtársai

tanulmányainak eredeti megközelítését használja a közepes méretű városok tekintetében. Ebben az esetben az összes V4-es főváros kikerül a vizsgálat köréből.

### *Adatbázis és módszertan*

Éppen ezért jelen tanulmány a V4 országok közepes méretű okos városait vizsgálja, amelyek egyidejűleg az innovatív startupok intenzív fejlődését jelzik. Az első célt Giffinger et al. tanulmányainak és munkatársai (2007, 2013, 2014) értékelésével közelítjük meg. Az innovatív startupok sűrűségének elemzéséhez a régió közepes méretű városaiban az amerikai Crunchbase adatbázisát használtuk fel.

#### *Az európai okos városok rangsora a visegrádi országokban*

Európában az okos városok rangsorának kidolgozása különösen fontos a közepes méretű városok számára, mivel a regionális fejlesztési tervek kidolgozásakor széles körű konzultációt generál a városok között. A helyi önkormányzatok számára ösztönzőleg hat a fejlesztések felgyorsítására. A kedvező rangsorok megerősítik a városok és az önkormányzatok tevékenységét. A rosszul teljesítő városok figyelmen kívül hagyják az eredményeket (Péter 2018).

Számos okos városok rangsorát dolgozták ki akadémikusok és multinacionális informatikai vállalatok szerte a világon és Európában. Legtöbbjük a nagyvárosokra összpontosít. Az egyetlen, közepes méretű városokat célzó, Európán átívelő tanulmányt Giffinger és szerzőtársai (2007, 2013, 2014, 2015). Mint már említettük, a Giffinger és szerzőtársai (2015) a legutóbbi elemzése a 300 000 fő alatti városokat elutasították. Ezért ez a tanulmány a Giffinger és szerzőtársai (2014) által készített Smart City Rankings of Medium City 3.0 közepes méretű városok rangsorát használja és értékeli.

#### *Crunchbase adatbázis*

Ebben a kutatásban a kvalitatív adatelemzési módszert alkalmaztunk. Az adatokat az amerikai Crunchbase adatbázisából gyűjtöttük, amely egy új, innovatív startup vállalatokat összefoglaló adatbázis. Az adatbázist a Crunchbase Inc. egy innovatív startup vállalkozás üzemelteti a kaliforniai San Franciscóban. A Crunchbase adatbázist 2007-ben hozták létre, de az elmúlt néhány évben jelentősen megnőtt az adatbázis terjedelme és lefedettsége (crunchbase.com). A Kauffman Alapítvány jelentése szerint az adatbázist a kockázati tőkeipar egyre inkább a technológiai/startup világ első számú adatforrásaként használja (Dalle, Besten–Menon, 2017). A Crunchbase a startup cégek egyik legnagyobb és legismertebb adatbázisa, és a szakemberek vezető platformja az innovatív cégek felfedezésére, a mögöttük álló emberekkel való kapcsolat-teremtésre és az új lehetőségek követésére. Több mint 55 millió szakember – köztük vállalkozók, befektetők, piackutatók és értékesítők – bíznak a Crunchbase-ben, hogy üzleti döntéseikkel kapcsolatosan tájékozódhassanak (crunchbase.com). Magyar-

ország mellett a világ mintegy 198 országának startup cégei vannak jelen az adatbázisban. A Crunchbase a legátfogóbb adatbázis, amely a világ high-tech cégeiről és befektetőiről tartalmaz információkat (Pisoni–Onetti 2018). Ez egy olyan fizetős adatbázis, amely kutatók számára korlátozottan elérhető ingyenesen is. Jelen kutatás az adatbázis 2020. március 20-i adatai alapján készült. Az adatelemzést az IBM SPSS Statistics 21 program segítségével végeztük.

Jelen kutatás az említett városokban található startupok területi különbségeit vizsgálja, és összehasonlítja őket az európai Smart Cities 3.0 rangsor szerinti városokkal (Giffinger et al. 2014). A következő kérdésre keresi a választ: Hol vannak azok a közepes méretű városok a V4-ben, amelyek egyszerre szerepelnek az okos városok listáján és rendelkeznek átlagon felüli startup jelenléttel?

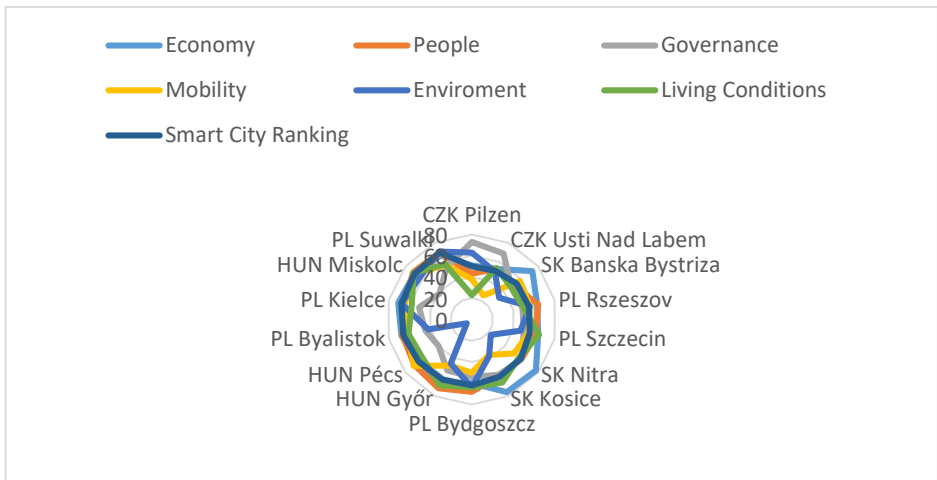
## *Eredmények*

### *A közepes méretű városok az okosság tükrében*

A visegrádi országok városai a következő eredményeket érték el (3. ábra).

### 3. ÁBRA

#### *Közepes méretű okos városok a visegrádi országokban*

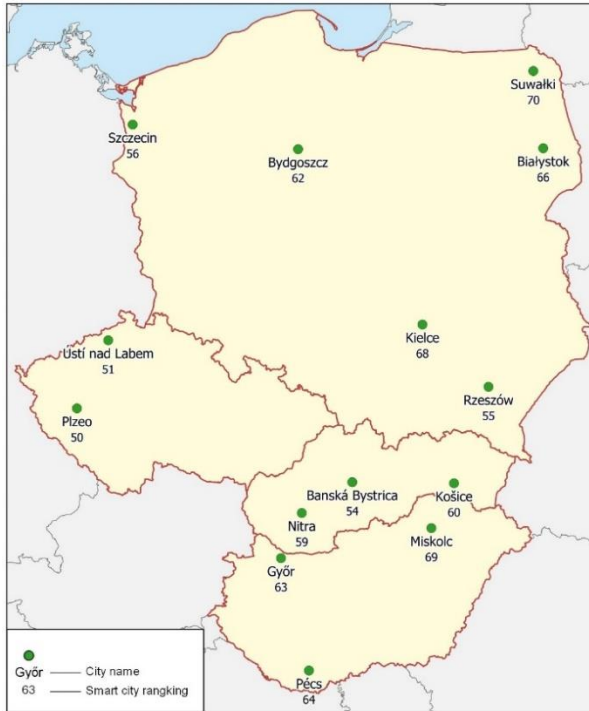


*Forrás:* Saját szerkesztés a Giffinger et al. (2014) alapján.

A V4 országok közepes méretű városait vizsgálva 14 város (50–70. helyezett; 3. ábra) szerepelt a Giffinger és szerzőtársai (2014) által készített tanulmányban a 77 európai város között. A 4. ábra részletezi az egyes városok által elért eredményeket.

#### 4. ÁBRA

Okos városok rangsor a visegrádi országokban



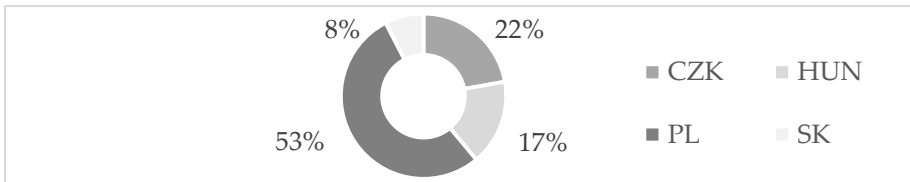
Forrás: Giffinger et al. (2014).

#### Startup vállalkozások a visegrádi országokban

A Crunchbase adatbázisában szereplő 5450 V4 országban regisztrált startupot elemeztük. Az 5. ábra a tagsországok startupjainak relatív arányát szemlélteti.

#### 5. ÁBRA

A startup vállalkozások aránya a visegrádi országokban a Crunchbase adatbázis alapján



Forrás: Saját szerkesztés a Crunchbase adatbázis alapján.

A V4-országok népességét tekintve a startup vállalkozások aránya a Cseh Köztársaságban a legmagasabb, Szlovákiában és Lengyelországban pedig a legalacsonyabb. Magyarországon a startupok aránya nagyjából a V4-ek átlagához hasonló.

A Crunchbase adatbázisa szerint 5450 regisztrált startup van a V4-országokban, amelyek 98%-a működik (mindössze 113 céget zártak be). A 3. táblázat a nem működő vállalkozások székhelyét mutatja be.

### 3. TÁBLÁZAT

#### *A visegrádi országokban elbukott startupok területenként*

| <i>Headquarters Region</i> | <i>Headquarters Location</i> | <i>Closed Startups</i> |
|----------------------------|------------------------------|------------------------|
| CZK                        | Habartov, Karlovarsky kraj   | 1                      |
|                            | Prague, Hlavni mesto Praha   | 19                     |
|                            | Praha, Hlavni mesto Praha    | 4                      |
| Total CZK                  |                              | 24                     |
| HUN                        | Balatonalmádi, Veszprém      | 1                      |
|                            | Budapest, Budapest           | 29                     |
|                            | Pér, Győr-Moson-Sopron       | 1                      |
|                            | Zalaegerszeg, Zala           | 1                      |
| Total HUN                  |                              | 32                     |
| PL                         | Bielsko-biala, Slaskie       | 1                      |
|                            | Chyby, Wielkopolskie         | 1                      |
|                            | Gdansk, Pomorskie            | 2                      |
|                            | Gdynia, Pomorskie            | 1                      |
|                            | Gora Kalwaria, Mazowieckie   | 1                      |
|                            | Grodziec, Wielkopolskie      | 1                      |
|                            | Katowice, Slaskie            | 3                      |
|                            | Krakow, Malopolskie          | 3                      |
|                            | Olsztyn, Warminsko-Mazurskie | 1                      |
|                            | Poznan, Wielkopolskie        | 6                      |
|                            | Raszyn, Mazowieckie          | 1                      |
|                            | Szczecin, Zachodniopomorskie | 3                      |
|                            | Warsaw, Mazowieckie          | 18                     |
|                            | Warszawa, Mazowieckie        | 4                      |
|                            | Wejherowo, Pomorskie         | 1                      |
| Wroclaw, Dolnoslaskie      | 3                            |                        |
| Zagorz, Podkarpackie       | 1                            |                        |
| Total PL                   |                              | 51                     |
| SK                         | Bratislava, Bratislava       | 6                      |
| Total SK                   |                              | 6                      |
| Total Closed Startups      |                              | 113                    |

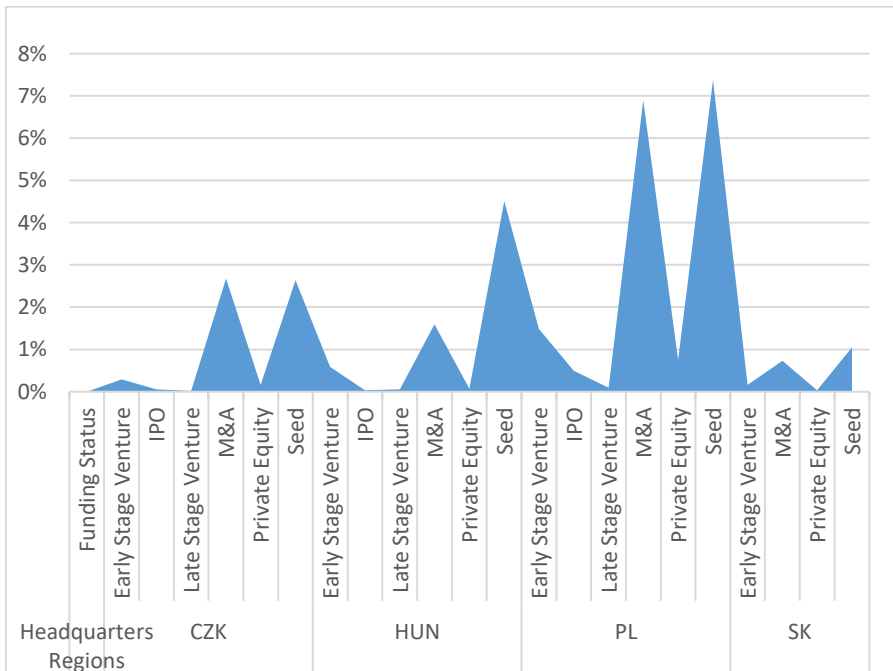
*Forrás:* Saját szerkesztés a Crunchbase adatbázis alapján.

A tanulmány megállapította, hogy a V4-országokban a startupok 52%-a profitorientált vállalkozás, és csak 0,5%-a nonprofit, és a startupok jellemzően a magvető szakaszban vannak, ami szintén megerősíti a V4-ek startup ökoszisztémájának fiatal korát (6. ábra). Ugyanakkor látható, hogy a cseh és a lengyel ökoszisztéma fejlettebb a többinél, mivel Lengyelországban és Csehországban több startup már túl van a

magvető fázison, és az egyesülési és felvásárlási (M&A) fázisba értek. Malik, Anuar, Khan és Khan (2018), valamint Goyal és Joshi (2011) szerint az egyesületek és felvásárlások nagyon fontos eszközt jelentenek a különböző országokban az üzleti terjeszkedés szempontjából. A világ minden tájáról érkeznek kutatók érdeklődnek az e kutatási téma iránt. Ha az M&A történetét vizsgáljuk, akkor az Egyesült Államokban kezdődött, még a 18. században. Európában az M&A csak a 19. században kezdődött (Focarelli, Panetta & Salleo, 2002). A legtöbb egyesülés és felvásárlás témában végzett kutatás az Egyesült Államokban és az európai piacokon történt. A fejlődő országokban, például Pakisztánban, Indiában, Malajziában és Bangladesben viszonylag kevés kutatást végeztek a témában (Malik et al. 2018).

## 6. ÁBRA

*A visegrádi országokban regisztrált startup vállalkozások életszakasz szerint*



*Forrás:* Saját szerkesztés a Crunchbase adatbázis alapján.

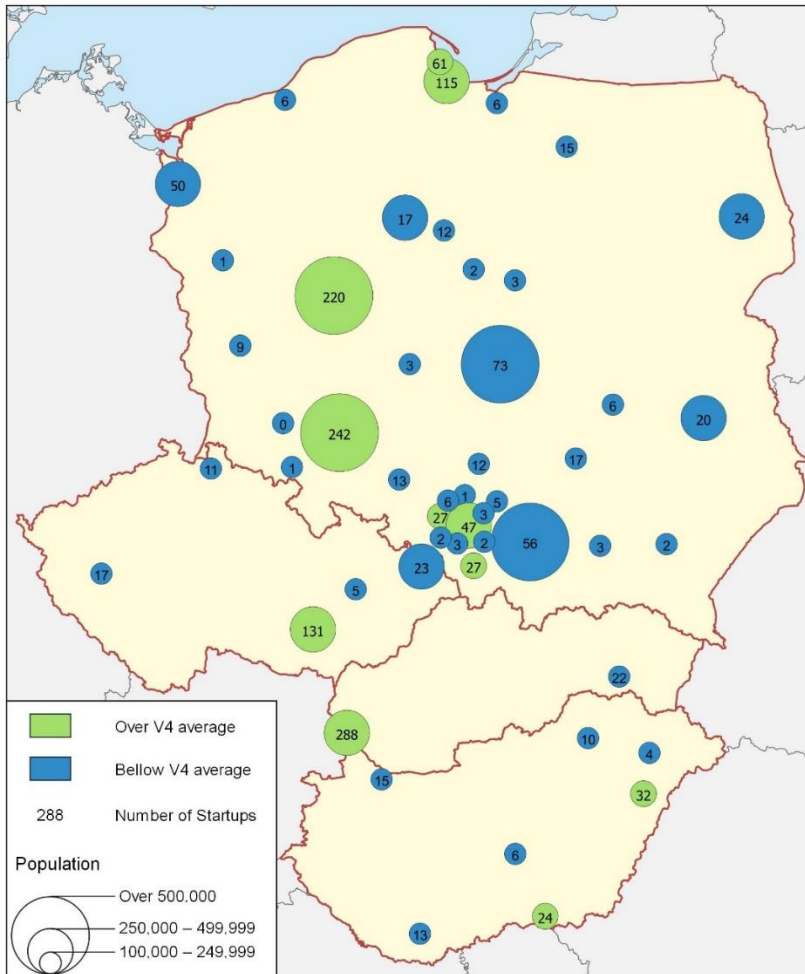
### *Területi különbségek a visegrádi országok közepes méretű városai tekintetében*

A V4-országokban a vizsgált közepes méretű városok összlakossága 11 452 091 fő a cseh, magyar, lengyel és szlovák statisztikai hivatalok 2019-es adatai szerint (KSH, 2019; Demographic Yearbook of Poland, 2019; Czech Statistical Office, 2019; Statistical Office of the Slovak Republic, 2019). A városok átlagos népessége 220 232 fő. Az 52 városban a vizsgálat idején (2020. március 20.) összesen 1440 startup működött,

ami városenként átlagosan 27 startuptot jelent. A városokban és agglomerációikban 1494 startup működött. A vizsgált városokban átlagosan 28 startup működik, ahol az 1000 lakosra jutó startupok átlagos száma 0,1257. A startupok jelenléte meghaladja a V4-ek átlagát a szlovákiai Pozsonyban, a csehországi Brünnben, a magyarországi Szegeden és Debrecenben, valamint a lengyelországi Gliwice, Bielsko-Biala, Katowice, Gdynia, Gdansk, Wroclaw és Poznan városokban (7. ábra). A fővárosok mellett ezek a közepes méretű városok tekinthetők a V4-országok startup központjainak.

## 7. ÁBRA

*A visegrádi országok közepes méretű városokban a startup jelenléte*



Forrás: Saját szerkesztés.

## *Diskurzus*

Az utóbbi időben az okos városok koncepciója és teljesítményük mérhetősége az érdeklődés középpontjába került (Giffinger et al. 2007, 2014; Nagy, Sebestyénné Szép–Szendi 2018; Nagy, Tóth–Szendi 2016). Az okos városok teljesítményének mérése összetett és szükséges feladat, több ágazatot átölelő, de ugyanakkor rugalmas keretet igényel. Fontos ugyanakkor, hogy összhangban legyen a helyi és nemzeti stratégiai prioritásokkal. Magában foglalja a hatékonyság, az eredményesség és a fenntarthatóság dimenzióit (OECD 2020). Túl erős hatást gyakorolhat a helyi munkaerőpiacra - például a közszolgáltatások nyújtásának új módszerei lehetőséget nyújthatnak a digitális innovációhoz kapcsolódó start-up vállalkozások, szolgáltatók és tanácsadó cégek számára, és vonzóvá tehetik a szakképzett munkavállalókat (OECD 2019).

Azonban az okos teljesítményt mérhetővé tevő tényezők skálája széles és a gyakran régióként eltérő. Európában az Urban Audit szreferenciaértékeket használ, és mintegy 100 várost képvisel az adatbázisban. Giffinger és szerzőtársai (2007, 2014) az Urban Audit, egy európai szintű, városokra vonatkozó adatbázisa alapján végeztek vizsgálatokat. Európában mintegy 1600 várost tekintenek közepes méretűnek. Az Urban Audit referenciaértékeket használ, és mintegy 100 várost képvisel az adatbázisban. A Giffinger és szerzőtársai (2007) mindösszesen 70 várost validált ebből a halmazból, míg a Giffinger és szerzőtársai (2014) pedig néhány változtatás után már 77 várost vizsgált. Nagy, Tóth és Szendi (2016) az észak-magyarországi régió településein vizsgálták az okos technológiákat. Nagy; Sebestyénné Szép és Szendi (2018) a visegrádi országok néhány városának (Csehország, Magyarország és városa, valamint Lengyelország négy városa, köztük a fővárosok) okos teljesítményét vizsgálták, egy másik komplex index létrehozásával, amely a hat komponensre épül. Szendi, Nagy és Sebestyén Szép (2020) az EU-hoz 2004 után csatlakozott országok fővárosainak okos teljesítményét vizsgálta. Sem a visegrádi országok, sem az EU számára nem létezik olyan egységes mérési rendszer, amely átfogó képet adna az összes közép- város okosságáról.

## *Következtetések*

A hagyományos városból okos várossá való átalakulásnak kritikus elemei a technológiai vállalkozás és a kockázati tőke (Smart City Overview 2018). A startupok nemcsak a gazdasági növekedéshez szükséges munkahelyteremtés elsődleges mozgatórugói, mivel a kockázati tőkefedezetű vállalkozások az elmúlt évtizedekben a technológiai innováció fő mozgatórugói voltak, hanem a technológiaorientált startupok által kínált megoldások a demográfiai változások okozta kihívásoknak is megoldást jelenthetnek (Morozov–Bria 2018). Richard Florida, a „kreatív osztály” és az ehhez szükséges „startup városok” fő hirdetője mostanra a „startup városrészek” fő szurkolójává vált, és (ahogy az várható volt) rangsorokat állít fel a városrészek között „okosságuk” és startup vonzerejük alapján (Morozov–Bria 2018).

Jelen kutatás fókuszában a visegrádi országok közepes méretű városait vizsgálja, azok „smart” és startup vonzerejének összefüggései alapján. A tanulmány célja, hogy kiegészítse a startupokról és az okos város paradigmáról meglévő ismereteket. Az elemzés alapját az okos város rangsorolások és a Crunchbase adatbázisból származó adatok alapján készült. A kutatás eredményeképpen megállapítható, hogy a startupok jelenléte a közepes méretű városok 19%-ában átlagon felüli. A startupok szempontjából jelentős városok a csehországi Brno, a szlovákiai Pozsony, a magyarországi Debrecen és Szeged, valamint a lengyelországi Bielsko-Biala, Gdansk, Gliwice, Gliwice, Gdynia, Katowice, Poznan és Wroclaw. Giffinger és szerzőtársai (2014) okos város tanulmányuk eredményei alapján kimutatták, hogy Banska Bystriza, Bialystok, Bydgoszcz, Győr, Kielce, Kosice, Miskolc, Nyitra, Pécs, Pilsen, Rzeszow, Suwalki, Szczecin és Usti Nad Labem kerültek be az okos városok rangsorába. A fővárosok mellett Nagy és szerzőtársai (2018) Bialystok, Gdansk, Kosice, Krakó, Miskolc és Ostrava városokat elemezte. Horváthné Barsi és szerzőtársai (2011) Debrecen, Győr, Kőszeg, Miskolc, Pécs, Szeged, Székesfehérvár, Tatabánya és Veszprém városokat értékelték. A rangsorban szereplő városok korlátozott száma miatt csak négy közepes méretű város – Magyarországon: Debrecen és Szeged, Lengyelországban pedig Bialystok és Gdansk - minősül okos városnak, és egyben jelentős startupokkal rendelkező városnak.

### *Tanulmány korlátai*

Tekintettel a V4 régióban működő startup vállalkozások területi különbségeire, feltelezhető, hogy egyetlen adatbázis, mint a jelen tanulmányban felhasznált Crunchbase adatbázisának elemzése nem ad átfogó képet a régió teljes startup ökoszisztémájáról. Éppen ezért érdemes lenne egy hivatalos startup-adatbázist létrehozni a V4 régió számára, amely támogatná ezeket az innovatív ötleteket.

### *Javaslatok a jövőbeli kutatásokhoz*

#### *Kutatóknak szóló javaslatok*

A jelen vizsgálat adatait a COVID-19 európai kitörése során elemeztük és mivel maga a startup meghatározása szerint rendkívül innovatív és magas kockázatú vállalkozást jelent, érdemes lenne feltárni, hogy hogyan érintette a világjárvány okozta gazdasági válság a startupokat. Különös tekintettel arra, hogy mely iparágakban voltak a startupok a pandémia okozta válság nyertesei, és mely vállalkozásokat sújtotta a válság? Másodsorban azt is érdemes megvizsgálni, hogy a visegrádi országok egyes tagállamaiban milyen válságkezelő intézkedéseket hoztak, illetve hogy ezen intézkedések hogyan hatottak az egyes ökoszisztémákra és milyen együttműködések figyelhetőek meg a tagállamok között a jelenlegi helyzetben? Harmadsorban pedig érdemes lenne a kutatást kiterjeszteni a fővárosokra (Pozsony, Budapest, Prága és Varsó),

hiszen ezen városok erőforrásokban gazdagabbak, habár számos kihívással is küzdenek, mint például a gyors urbanizációval járó kihívások. Végül pedig a kutatás kiterjeszhető az AAL-lal kapcsolatos jó gyakorlatokat alkalmazó startupok tanulmányozásával, mint például a Robart (robart.cc.de).

#### *Javaslatok a szakpolitikai döntéshozók számára*

Szakpolitikai ajánlasként szorgalmazzuk az önkormányzatok, a köz- és magán-szféra partnerei, a startupok és a befektetők együttműködését, hogy közösen építsék fel a jövő okos városait a V4-régióban. Arra számítunk, hogy ez a tanulmány útmutatóként szolgálhat a jövőbeli perspektívák implikációihoz, ami hasznos lehet a 21. századba való átugrásra törekvő politikai döntéshozók.

*Köszönetnyilvánítás:* A szerzők kutatását a Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Hivatal Országos Tudományos Kutatási Alap finanszírozta „A területi tőke és innovációs milliő szerepe a kelet-közép-európai regionális központok fejlődésében” című GAZD K 128747 számú pályázat keretében.

#### *“A” függelék*

##### *Vizsgált városok*

Csehországban (4): Brno, Liberec, Ostrava, Plzeň

Magyarországon (7): Debrecen, Győr, Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged

Lengyelországban (38): Białystok, Bielsko-Biala, Bydgoszcz, Bytom, Czeszochowa, Chorzów, Elbląg, Dąbrowa, Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Górnica, Gorzów, Katowice, Kielce, Kraków, Kalisz, Koszalin, Legnica, Lublin, Łódź, Opole, Płock, Poznań, Radom, Ruda Śląska, Rybnik, Rzeszów, Sosnowiec, Szczecin, Tarnów, Tychy, Toruń, Wałbrzych, Wielkopolski, Wrocław, Zielona Góra

Szlovákiában (2): Bratislava, Košice

## *Irodalom*

AAL. Available online: [www.aal-europe.eu](http://www.aal-europe.eu) (letöltés ideje: 2020.10.29)

Acs, Z.J.; Desai, S.; Hessels, J. (2007) Entrepreneurship, economic development and institutions. *Small Bus. Econ.* 31, 219–234, doi:10.1007/s11187-0089135-9.

Alawadhi, S.; Aldama-Nalda, A.; Chourabi, H.; Gil-Garcia, J.R.; Leung, S.; Mellouli, S.; Nam, T.; Pardo, T.A.; Scholl, H.J.; Walker, S. (2012) Building Understanding of Smart City Initiatives. In *Electronic Government*, EGOV.; Lecture Notes in Computer Science; Scholl, H.J., Janssen, M., Wimmer, M.A., Moe, C.E., Flak, L.S., Eds.; Springer: Berlin/Heidelberg, Germany; Volume 7443, pp. 40–53, doi:10.1007/978-3-642-33489-4\_4.

Allam, Z.; Newman, P. (2018) Redefining the Smart City: Culture, Metabolism and Governance. *Smart Cities*, 1, 4–25.

Anttiroiko, A.V. (2016) City-as-a-platform: The Rise of Participatory Innovation Platforms in Finnish Cities. *Sustainability*, 8, 922, doi:10.3390/su8090922.

- Apostol, D.; Balaceanu, C.; Constantinescu, E.M. (2015) "Smarteconomy Concept-Facts and Perspectives." International Conference "European Perspective of Labor Market-Inovation, Expertness, Performance." Elérhető online: <http://www.ipe.ro/RePEc/WorkingPapers/wpconfl141113.pdf> (letöltés ideje: 2020.08.28)
- Audretsch, D.B.; Grilo, I.; Thurik, A.R. (2007) *Handbook of Research on Entrepreneurship Policy*; Elérhető online: [https://d1wqxts1xzle7.cloudfront.net/38323555/intro\\_handbook\\_entrepreneurship\\_policy\\_framework.pdf?1438163075=&response-content-disposition=inline%3B+file-name%3DM876\\_Audretsch\\_TEXT\\_qxd\\_1.pdf&Expires=1606988954&Signature=E2pCGIQL6JfKrQyp~vnyTdOdSchryxmJ9~HPw8ZI-8Gn97knLQ9tHdEto8qYSwji8qWu-XgB2Im8RJkQBBXKStX2o94fMdJIPb9qqhEqTUj5rDzbHQH99ZRMvHS7mmWIVealHENAwr8kn01McFTkawYkQnpIhJybhXGOSnAT7kIBtnxtbndQ260ZVKoNYxHkvTjPGbo~fsJjq~u4ChQYH~ok-MelKjpbBTeYdk7SNXLtPkv3pDENcrSKprg6bMNn-WEewDBoYgNA37BPandYS6Y6KpM7Okpx9aED-nFfnQn173pfAp1RlLmdaz~MR-rTFgATcECY-ARKT4CKWr4GGF1Q\\_\\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqxts1xzle7.cloudfront.net/38323555/intro_handbook_entrepreneurship_policy_framework.pdf?1438163075=&response-content-disposition=inline%3B+file-name%3DM876_Audretsch_TEXT_qxd_1.pdf&Expires=1606988954&Signature=E2pCGIQL6JfKrQyp~vnyTdOdSchryxmJ9~HPw8ZI-8Gn97knLQ9tHdEto8qYSwji8qWu-XgB2Im8RJkQBBXKStX2o94fMdJIPb9qqhEqTUj5rDzbHQH99ZRMvHS7mmWIVealHENAwr8kn01McFTkawYkQnpIhJybhXGOSnAT7kIBtnxtbndQ260ZVKoNYxHkvTjPGbo~fsJjq~u4ChQYH~ok-MelKjpbBTeYdk7SNXLtPkv3pDENcrSKprg6bMNn-WEewDBoYgNA37BPandYS6Y6KpM7Okpx9aED-nFfnQn173pfAp1RlLmdaz~MR-rTFgATcECY-ARKT4CKWr4GGF1Q__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA) (letöltés ideje: 2020.10.19)
- Barriounevo, J.M.; Berrone, P.; Ricart, J.E. (2012) Smart Cities, Sustainable Progress: Opportunities for Urban Development. *IESE Insight*, 50–57, doi:10.15581/002.ART-2152.
- Beattie, A. (2009) *False Economy: A Surprising Economic History of the World*; Penguin Books: London, UK, Elérhető online: <https://www.nature.com/articles/480005b> (letöltés ideje: 2020.10.10)
- Beauchamp, M.; Skala, (2017) A. Visegrád Startup Report 2016/2017. Elérhető online: <https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/uploads.mangoweb.org/sharedprod/aspennstitutecece.org/uploads/2017/06/Visegrád-Startup-Report-5.pdf> (letöltés ideje: 2020.01.20)
- Caragliu, A.; Del Bo, C.; Nijkamp, P. (2009) Smart cities in Europe. *J. Urban Technol.*, 45–59, doi:10.1080/10630732.2011.601117
- Colding, J.; Barthel, S.; Sörqvist, P. (2019) Wicked Problems of Smart Cities. *Smart Cities*, 2, 512–521, doi:10.3390/smartcities2040031.
- Cooper, C.; Davis, N.; Whittington, T. (2018) Smart City Startups: Market Landscape. In *Embracing technology Entrepreneurship to Build the Cities of Tomorrow*; Singularity University: Santa Clara, CA, USA, Elérhető online: <https://su.org/wp-content/uploads/2018/02/Singularity-University-SU-EB-NCT-Smart-City-Startups-Market-Landscape-EN.pdf> (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Czech Statistical Office (2019) Elérhető online: <https://www.czso.cz/csu/czso/home> (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Dalle, J.-M.; Besten, M.; Menon, C. (2017) Using Crunchbase for economic and managerial research. OECD Science, Technology and Industry Working Papers 2017/08. Elérhető online: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/6c418d60-en.pdf?expires=1594218904&id=id&accname=guest&checksum=DBDBEC0A22013AAE3E51222DC368260F> (letöltés ideje: 2020.07.08)
- Dameri, R.P. (2012) Searching for smart city definition: A comprehensive proposal. *Int. J. Comput. Technol.*, 11, 2544–2551, doi:10.24297/ijet.v11i5.1142.
- Demographic Yearbook of Poland. (2019) Elérhető online: <https://stat.gov.pl/en/topics/statistical-yearbooks/statistical-yearbooks/demographic-yearbook-of-poland-2019,3,13.html#> (letöltés ideje: 2020.02.21)
- ESPAS. Global Trends to 2030: The Future of Urbanization and Megacities. Available online: <https://espas.secure.europarl.europa.eu/orbis/sites/default/files/generated/document/en/Think%20piece%20global%20trends%202030%20Future%20of%20urbanisation.pdf> (letöltés ideje: 2020.09.18)
- ESPON. ESPON 1.4.3 Study on Urban Functions. (2007) Elérhető online: <https://www.scribd.com/document/351017730/ESPON-fr-1-4-3-April2007-final-pdf> (letöltés ideje: 2020.10.24)
- Etzkowitz, H.; Zhou, C. (2006) Triple Helix twins: Innovation and sustainability. *Sci. Public Policy*, 33, 77–83, doi:10.3152/147154306781779154
- Etzkowitz, H.; Zhou, C. (2017) *The Triple Helix: University, Industry and Government*; Routledge: London, UK
- European Commission. ESDP European Spatial Development Perspective. (1999) Elérhető online: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf) (letöltés ideje: 2020.10.24)

- Eurostat. 2019. Available online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Population\\_structure\\_and\\_ageing](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Population_structure_and_ageing) (letöltés ideje: 2020.10.19)
- Eveleens, C.P. (2019) Interferin:g with Innovative Entrepreneurship: How Business Incubation Impacts the Performance of Start-Ups (Doctoral dissertation, Universiteit Utrecht). 2019. Elérhető online: [https://iris-utrecht.nl/wp-content/uploads/sites/312/2020/07/2-IRIS-WP3\\_Smart-City-Start-ups-Performance-after-Business-Incubation-in-Utrecht-and-Gothenburg\\_Imke-Nijland-1.pdf](https://iris-utrecht.nl/wp-content/uploads/sites/312/2020/07/2-IRIS-WP3_Smart-City-Start-ups-Performance-after-Business-Incubation-in-Utrecht-and-Gothenburg_Imke-Nijland-1.pdf) (letöltési idő: 2020.10.10)
- Focarelli, D.; Panetta, F.; Salleo, C. (2002) Why Do Banks Merge? *J. Money Credit Bank.*, 34, 1047–1066.
- Fusco Girad, L.; Lombardi, P.L.; Nijkamp, P. (2009) Creative Urban Design and Development (special issue). *Int. J. Serv. Technol. Manag.*, 13, 111–115.
- Giffinger, R.; Fertner, C.; Kramar, H.; Kalasek, R.; Pichler-Milanovic, N.; Meijers, E. (2007) Smart cities Final Report ranking of European Medium-sized Cities Final Report 2007, Edited by the Centre of Regional Science, Vienna UT. Elérhető online: [www.smart-cities.eu](http://www.smart-cities.eu) and [http://www.smart-cities.eu/download/smart\\_cities\\_final\\_report.pdf](http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf) (letöltés ideje: 2020.03.11)
- Giffinger, R.; Fertner, C.; Kramar, H.; Kalasek, R.; Pichler-Milanovic, N.; Meijers, E. (2014) European Smart Cities 3.0., Elérhető online: <http://www.smart-cities.eu/?cid=3&ver=3> (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Giffinger, R.; Fertner, C.; Kramar, H.; Kalasek, R.; Pichler-Milanovic, N.; Meijers, E. (2013) European Smart Cities Version 2.0, Elérhető online: <http://www.smart-cities.eu/?cid=01&ver=2> (letöltés ideje: 2020.03.10)
- Giffinger, R.; Fertner, C.; Kramar, H.; Kalasek, R.; Pichler-Milanovic, N.; Meijers, E. (2015) European Smart Cities 4.0. Elérhető online: [www.smart-cities.eu/?cid=01&ver=4](http://www.smart-cities.eu/?cid=01&ver=4) (letöltés ideje: 2020.03.10)
- Goyal, D.K.A.; Joshi, V. (2011) Mergers in Banking Industry of India: Some Emerging Issues. *Asian J. Bus. Manag. Sci.*, 1, 157–165.
- Gupta, K.; Hall, R.P. (2020) Understanding the What, Why, and How of Becoming a Smart City: Experiences from Kakinada and Kanpur. *Smart Cities*, 3, 232–247, doi:10.3390/smartcities3020014
- Hajdú, Z.; Horeczki, Z.; Rác, S.Z. (2018) Changing settlement networks in Central and Eastern Europe with special regard to urban networks In *The Routledge Handbook to Regional Development in Central and Eastern Europe*; Lux, G., Horváth, G., Eds.; Routledge Taylor and Francis Group: London, UK; pp. 123–140.
- Hajikhani, A. (2020) Impact of Entrepreneurial Ecosystem Discussions in Smart Cities: Comprehensive Assessment of Social Media Data. *Smart Cities*, 3, 112–137, doi:10.3390/smartcities3010007.
- Harrington, K. (2017) Smart City Leaders, Champions, and Entrepreneurs—The People Part of Vibrant Smart Cities. In *Smart Economy in Smart Cities. Advances in 21st Century Human Settlements*; Vinod Kumar, T., Ed.; Springer: Singapore; doi:10.1007/978-981-10-1610-3\_37.
- Horváthné Barsi, B.; Ladoss, M.; Baranyai, N.; Baráth, G.; Jóna, L.; Velinszky, B. (2011) “Smart Cities” *Tanulmány*; MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet: Győr, Hungary; p. 119, ISBN 978-963-08-1739-4. Elérhető online: [https://www.academia.edu/41905277/\\_Smart\\_cities\\_tanulmany](https://www.academia.edu/41905277/_Smart_cities_tanulmany) (letöltés ideje: 2020.04.15)
- <http://okosvaros.lechnerkozpont.hu/hu> (letöltés ideje: 2020.03.12)
- <http://www.robart.cc/de/> (letöltés ideje: 2020.10.24)
- <http://www.visegradgroup.eu/> (letöltés ideje: 2020.02.05)
- <https://about.crunchbase.com/about-us> (letöltés ideje: 2020.03.20)
- Hungarian Statistic Office 2019. Available online: [https://www.ksh.hu/docs/eng/xftp/idoszaki/ev4\\_fobbadatok.pdf](https://www.ksh.hu/docs/eng/xftp/idoszaki/ev4_fobbadatok.pdf) (letöltés ideje: 2020.10.29)
- Jakab, L.; Sallai, G.; Kovács, K. (2018) A Smart City megoldások technológiai háttere és fenntartható komplex modellje. The Technological Background and Sustainable Complex Model of Smart City Solutions. *Magv. Tudomány*, 179, 1304–1314, doi:10.1556/2065.179.2018.9.4.
- Kok-Chin, T.; Supangkat, S.H.; Cornelius, G.; Arman, A.A. (2018) The SMART Initiative and the Garuda Smart City Framework for the Development of Smart Cities. In Proceedings of the 2018 International Conference on ICT for Smart Society (ICISS), Semarang, Indonesia, 11–13 October 2018; pp. 1–10, doi:10.1109/ICTSS.2018.8549961.
- Kola-Bezka, M.; Czupich, M.; Ignasiak-Szulc, (2016) A. Smart cities in Central and Eastern Europe: Viable future or unfulfilling dream? *J. Int. Stud.*, 9, 76–87, doi:10.14254/2071-8330.2016/9-1/6

- KSH (2019) Elérhető online: [http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat\\_annual/i\\_wnt001c.html](http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_wnt001c.html) (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Lombardi, P.; Giordano, S.; Farouh, H.; Yousef, W. (2012) Modelling the smart city performance. *Innov. Eur. J. Soc. Sci. Res.*, 25, 137–149, doi:10.1080/13511610.2012.660325.
- Lozano, M.; Petros, P. (2018) Startups, Know-How and Sustainability in the Emerging Addis Ababa Smart-City: How an Improved Mind Frame for Glocal Startups in Addis Ababa Can Lead to a Smarter Sustainability and Governance. *Int. J. Afr. Asian Stud.*, 45, 23–29.
- Malik, M.F.; Anuar, A.M.; Khan, S.; Khan, F. (2018) Mergers and Acquisitions: A Conceptual Review. *Int. J. Account. Financ. Report*, 4, doi:10.5296/ijaf.v4i2.6623.
- Mason, C.; Brown, R. (2014) Entrepreneurial Ecosystems and Growth Oriented Entrepreneurship. Background Paper Prepared for the Workshop Organised by the OECD LEED Programme and the Dutch Ministry of Economic Affairs on. 2014. Elérhető online: <http://www.oecd.org/cfe/leed/Entrepreneurial-ecosystems.pdf> (letöltés ideje: 2020.02.10)
- Monekosso, D.; Florez-Revuelta, F.; Remagnino, P. (2015) Ambient Assisted Living. *IEEE Intell. Syst.* 30, 2–6, doi:10.1109/MIS.2015.63.
- Morozov, E.; Bria, F. (2018) Rethinking the Smart City. In *Democratizing Urban Technology*; Stefanie Ehmsen, S., Scharenberg, A., Eds.; Rosa Luxemburg Stiftung: New York, NY, USA; pp. 2–56. Elérhető online: [http://www.rosalux-nyc.org/wp-content/files\\_mf/morozovandbria\\_eng\\_final55.pdf](http://www.rosalux-nyc.org/wp-content/files_mf/morozovandbria_eng_final55.pdf) (letöltés ideje: 2020.09.30)
- Nagy, A.; Sain, M.; Sárdi, A.; Vaszőcsik, V. (2015) Települéértékelés és Monitoring. Módszertani Javaslat. 2015, pp. 15–16. Elérhető online: <http://okosvaros.lechnerkozpont.hu/sites/default/files/2018-10/telepulesertekeles-es-monitornig-modszertani-javaslat.pdf> (letöltés ideje: 2020.03.12)
- Nagy, Z.; Sebestyén Szép, T.; Szendi, D. (2018) The Performance of Smart Cities in the Visegrad Countries. *Erdélyi Társadalom*, XVI, 59–82, doi:10.17177/77171.208.
- Nagy, Z.; Tóth, G.; Szendi, D. (2016) Opportunities for Adaptation of the Smart City Concept—A Regional Approach. *Theory Methodol. Pract.*, 12, 87–93. Elérhető online: [http://tmp.gtk.uni-miskolc.hu/volumes/2016/02/TMP\\_2016\\_02\\_08.pdf](http://tmp.gtk.uni-miskolc.hu/volumes/2016/02/TMP_2016_02_08.pdf) (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Naudé, W. (2007) Entrepreneurship, developing countries, and development economics: New approaches and insights. *Small Bus. Econ.* 34, 1, doi:10.1007/s11187-009-9198-2.
- NORDREGIO. ESPON 1.1.1 Study on Potentials for Polycentric Development in Europe (2005) Elérhető online: [https://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/ThematicProjects/-/fr-1.1.1\\_revised-full.pdf](https://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/ThematicProjects/-/fr-1.1.1_revised-full.pdf) (letöltés ideje: 2020.10.24)
- O’Grady, M.; O’Hare, G. (2012) How Smart Is Your City? *Science*, 335, 1581–1582, doi:10.1126/science.1217637.
- OECD (2012) *Innovation for Development*. Elérhető online: <https://www.oecd.org/innovation/inno/50586251.pdf> (letöltés ideje: 2020.04.15)
- OECD (2019) Enhancing the Contribution of Digitalisation to the Smart Cities of the Future. Elérhető online: [https://one.oecd.org/document/CFE/RDPC/URB\(2019\)1/REV1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/CFE/RDPC/URB(2019)1/REV1/en/pdf) (letöltés ideje: 2020.10.20)
- OECD (2020) Redefining “Urban”. A New Way to Measure Metropolitan Areas. Elérhető online: [https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/defining-urban\\_9789264174108-en](https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/defining-urban_9789264174108-en) (letöltés ideje: 2020.10.24)
- OECD. Smart Cities and Inclusive Growth. 2020. Elérhető online: [http://www.oecd.org/cfe/cities/OECD\\_Policy\\_Paper\\_Smart\\_Cities\\_and\\_Inclusive\\_Growth.pdf](http://www.oecd.org/cfe/cities/OECD_Policy_Paper_Smart_Cities_and_Inclusive_Growth.pdf) (letöltés ideje: 2020.10.20)
- ÖIR. ESPON 1.4.1 The Role of Small and Medium Sized Towns (SMESTO) (2006) Elérhető online: [https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.1\\_revised-full.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.1_revised-full.pdf) (letöltés ideje: 2020.10.24)
- Péter, B. (2018) *Smart City (Okos Város)*; Dialóg Campus Kiadó: Budapest, Hungary
- Pisoni, A.; Onetti, A. (2018) When startups exit: Comparing strategies in Europe and the USA. *J. Bus. Strategy*, 39, 26–33, doi:10.1108/JBS-02-2017-0022.
- Richter, C.; Kraus, S.; Syrjä, P. (2015) The Smart City as an opportunity for entrepreneurship. *Int. J. Entrep. Ventur.* 7, 211, doi:10.1504/IJEV.2015.071481.

- Smart City Overview (2018) Elérhető online: <https://su.org/wp-content/uploads/2018/02/Singularity-University-SU-EB-NCT-Smart-City-Startups-Market-Landscape-EN.pdf> (letöltés ideje: 2020.09.30)
- Smart City. 2020. Elérhető online: [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en) (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Smith, A. A nemzetek gazdasága (An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations). In *The Wealth of Nations (A Nemzetek Gazdagsága)*; Smith, A., Bilek, R., Eds.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó: Budapest, Hungary, 1992.
- Statista. Available online: <https://www.statista.com/statistics/253408/age-distribution-in-the-european-union-eu/> (letöltés ideje: 2020.10.19)
- Statistical Office of the Slovak Republic (2019) Elérhető online: <https://slovak.statistics.sk> (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Surana, K.; Singh, A.; Sagar, D.A. (2020) Strengthening science, technology, and innovation-based incubators to help achieve Sustainable Development Goals: Lessons from India. *Technol. Forecast. Soc. Chang.* 157, 1–17.
- Szendi, D.; Nagy, Z.; Sebestyén Szép, T. (2020) Can the performance of the smart cities be measured? Case study of the capitals of the EU member states that joined after 2004. *Reg. Stat.*, 60, 249–271, doi:10.15196/TS600207.
- Szirmai, A.; Naudé, W.; Goedhuys, M. (2011) *Entrepreneurship, Innovation, and Economic Development*; Oxford University Press: Oxford, UK,
- Törnqvist, G. (1983) Creativity and the renewal of regional life. In *Creativity in Context: A Seminar Report*; Buttner, A., Ed.; Lund studies in Geography. B. Human Geography; Gleerup, Lund; 91–112.
- Tóth, J.; Esztergár-Kiss, D. (2019) *Smart City 2019*; Akadémiai Kiadó: Budapest, Hungary; doi:10.1556/9789634542711.
- Van Soom, E. (2009) Measuring Levels of Supply and Demand for E-Services and E-Government: A Toolkit for Cities. Smart Cities Research Brief. N. 3. Elérhető online: <http://www.smartcities.info/research-briefs> (letöltés ideje: 2020.03.21)
- Vinod, K.; Bharat, D. (2017) Smart Economy in Smart Cities. In *Smart Economy in Smart Cities, Advances in 21st Century Human Settlements*; Vinod, K., Ed.; Springer Nature: Singapore; pp. 35–36, doi:10.1007/978-981-10-1610-3\_1.
- Woetzel, J.; Remes, J.; Boland, B.; Lv, K.; Sinha, S.; Gernot Strube, G.; Means, J.; Law, J.; Cadena, A.; Von der Tann, V. (2018) Smart Cities: Digital Solutions for a more Livable Future. McKinsey Global Institute. Elérhető online: <https://www.scribd.com/document/383165205/MGI-Smart-Cities-Full-Report> (letöltés ideje: 2020.03.21)



---

## **JELENLEGI KOLLÉGÁINK**

---

**Baranyai Nóra** (1980) szociológus, politológus, tudományos munkatárs. 2008-tól az intézet székesfehérvári egységében, annak megszűnése óta osztályunkon dolgozik. PhD fokozatát 2013-ban szerezte meg a Pécsi Tudományegyetem Interdiszciplináris Doktori Iskolájának Politikatudományi Doktori Programjában. Kutatási területei: etnoregionalizmus, városfejlődés, klímaváltozás és társadalom.

**Csányiné Szemerédi Eszter** (1992) okleveles közgazdász, tudományos segédmunkatárs, fiatal kutató. 2019 szeptemberétől dolgozik a NYUTO-ban. 2022-ben szerzett PhD fokozatot a Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolában. 2022-től a Széchenyi István Egyetem Nemzetközi és Elméleti Gazdaságtan Tanszékének munkatársaként is dolgozik félállásban. Kutatási területei: fenntartható településfejlesztés, környezeti igazságosság, körforgásos gazdaság, helyi pénz.

**Farkas Orsolya** (1989) okleveles környezetmérnök, közgazdász, tudományos munkatárs. 2019-ben szerzett PhD fokozatot a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen. 2020 óta dolgozik a NYUTO-ban. Kutatási területei: levegőminőség alakulása, közlekedés káros hatásai, agglomerációs területek térnyerése.

**Hardi Tamás** (1968) földrajz és biológia szakos középiskolai tanár, tudományos főmunkatárs, egyetemi tanár. 1998-tól munkatársa a NYUTO-nak, 2016 óta osztályvezető, 1998–2010 között a Tér és Társadalom folyóirat egyik szerkesztője. PhD fokozatot a PTE Közgazdaságtudományi Kar Regionális Doktori Iskolában szerzett 2002-ben. Kutatási területei: politikai földrajz, városökológia, urbanizáció.

**Horváthné Barsi Boglárka** (1977) okleveles közgazdász, tudományos munkatárs. 2000 szeptemberétől dolgozik a NYUTO-ban. PhD fokozatot a Budapesti Corvinus Egyetem Nemzetközi Kapcsolatok Doktori Iskolában szerzett 2008-ban. Kutatási területei: információs társadalom és gazdaság, okos városok, okos közösségek, boldogság területi aspektusai.

**Jóna László** (1982) okleveles településmérnök, tudományos munkatárs, egyetemi adjunktus. 2017-ben szerzett PhD fokozatot a Széchenyi István Egyetem Multidiszciplináris Műszaki Tudományi Doktori Iskolában építőmérnöki tudományokból. 2010 és 2019 között főállásban dolgozott a NYUTO-ban, 2019-től részmunkaidős. A Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszékén 2019-től dolgozik főállású oktatóként. Kutatási területei: közterületek, közösségi terek használata, problémái, hálózatba kapcsolása, közlekedési és városi infrastruktúra fejlesztése, urbanisztika, megújuló energiák, gyalogosok útvonalválasztása.

**Kasztnerné Kőműves Mária** (1973) okleveles közgazdász, ügyvivő-szakértő, pénzügyi munkatárs. 1994 szeptembere óta, 28 éve dolgozik a korábbi intézet, majd osztály munkatársaként.

**Kézai Petra Kinga** (1984) okleveles közgazdász, egyetemi tanársegéd. Tudományos segédmunkatársként dolgozik rész munkaidőben az osztályon 2020 novemberétől. 2019 szeptemberétől a Széchenyi István Egyetem főállású oktatója. Kutatási területei: startup vállalkozások és kreatív gazdaság.

**Kupi Marcell** (1992) közgazdász, tudományos segédmunkatárs. 2019 szeptemberétől dolgozik a NYUTO-ban. 2022-ben szerzett PhD fokozatot a Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolában. 2018-tól a Széchenyi István Egyetem Turizmus és Vendéglátás tanszékén oktatóként tevékenykedik. Kutatási területei: regionális gazdaságtan, regionális turizmus, digitalizáció, digitális turizmus.

**Nárai Márta** (1970) szociológus, tudományos munkatárs, egyetemi docens. 1998 februárja óta dolgozik a NYUTO-ban. 1998 és 2010 között a Tér és Társadalom tudományos folyóirat egyik szerkesztője. 2009-ben szerzett PhD fokozatot az ELTE TáTK Szociológia Doktori Iskolában. 2008 szeptemberétől a Széchenyi István Egyetem főállású oktatója. 2014-től a Civil Szemle főszerkesztője. Kutatási területei: civil/non-profit szervezetek, társadalmi szerepvállalás-felelősségvállalás, területi identitás, társadalmi egyenlőtlenségek, ifjúság- és családszociológia kérdéskörei.

**Patay Tünde** (1973) okleveles közgazdász. 2022 márciusától a NYUTO külső munkatársaként dolgozik. Kutatási területei: osztrák–magyar határtérség, munkaerő mobilitás, migráció.

**Páthy Ádám** (1977) szociológus, regionalista, egyetemi adjunktus. Tudományos segédmunkatársként dolgozott a NYUTI-ban 2005 júniusától 2007 áprilisáig. 2007 februártól a Széchenyi István Egyetem főállású oktatója. 2018-tól ismételten a NYUTO kutatója. Kutatási területei: kvantitatív társadalomtudományi elemzések; Kelet-Közép-Európa városfejlesztési trendjei.

**Pozsgai Andrea** (1988) okleveles környezetgazdálkodási agrármérnök, doktorandusz. 2022 júniusától dolgozik az osztályon, mint tudományos segédmunkatárs. A Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolában végzi doktori tanulmányait. Kutatási területe: földhasználat változása (fókuszálva a Szigetköz mintaterületre), agrobiodiverzitást befolyásoló tényezők.

**Smahó Melinda** (1978) okleveles közgazdász, tudományos munkatárs, egyetemi adjunktus. 2002–2010 között a NYUTI tudományos segédmunkatársa, majd tudományos munkatársa. 2009-ben szerzett PhD fokozatot a Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolában. 2010 szeptemberétől a Széchenyi István Egyetem főállású oktatója. 2021 októberétől újra a NYUTO kutatója, tudományos munkatársa (félállásban). Kutatásainak súlypontja a tudás és a regionális fejlődés összefüggéseinek vizsgálata, valamint az autonóm járművek nemzetgazdasági és városi hatásainak elemzése.



---

**PROFESSZOR EMERITUS ÉS EMERITA**

---



**Rechnitzer János** (1952) közgazdász, tudományos tanácsadó, egyetemi tanár, a földrajztudomány doktora, kutató professzor emeritus. A korábbi MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-magyarországi Intézet alapítója, 1986–1992 között tudományos osztályvezető, 1993 és 2008 között intézetigazgató. 2008-tól 2020. évi nyugdíjba vonulásáig osztályunk tudományos tanácsadója, 2008 és 2014 között a Széchenyi István Egyetem általános és tudományos rektorhelyettese, a Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola alapítója és első vezetője (2004–2020). Győr Megyei Jogú Város díszpolgára (2014), az MRTT tiszteletbeli elnöke, az Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány kuratóriumának elnöke, a City.hu online várostudományi folyóirat szerkesztőbizottságának elnöke. Kutatási területei: regionális tudomány, regionális politika és gazdaságtan, területfejlesztés eszköz- és intézményrendszere, innovációk térbeli terjedése, határ menti gazdasági kapcsolatok, városfejlődés Kelet- és Közép-Európában.

**Szörényiné Kukorelli Irén** (1950) geográfus, a NYUTI alapító tagja, az MTA doktora, 2008-tól a Széchenyi István Egyetem egyetemi tanára. 1986-tól, az Intézet alakulásától nyugdíjazásáig (2019) az Intézetben dolgozott, azóta mint kutatóprofesszor emerita tevékenykedik. Kutatási területei: gazdaságföldrajz, vidékfejlesztés, kistérségi szerveződések, fejlesztési politikák.



---

**KORÁBBI ÉS NYUGALMAZOTT KOLLÉGÁINK**

---

**Baj Gabriella** (1983) közgazdász, 2006 szeptemberétől 2014 decemberéig dolgozott osztályunkon tudományos segédmunkatársként, a Széchenyi Egyetemen doktorandusz volt, és itt készítette disszertációját. Több nemzetközi projektben vett részt. Kutatási területe a társadalmi innováció.

**Baráth Gabriella** (1975) geográfus, tudományos munkatárs. 2000-től 2011 februárig dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Közép-dunántúli Kutatócsoportjában (Székesfehérvár). PhD fokozatot 2008-ban a Pécsi Tudományegyetem KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskolában szerzett.

**Beró Emőke** (1977) 2000 szeptemberétől 2000 decemberig tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Csapó Tamás** (1958) földrajz szakos középiskolai tanár, a földrajztudományok kandidátusa, habilitált egyetemi magántanár, tanszékvezető főiskolai tanár. 1993-tól dolgozott az Intézetnél, 1995 és 2000 között másodállásban a NYUTI Vas megyei Kutatócsoportját (Szombathely) vezette. A Településföldrajzi Tanulmányok főszerkesztője, valamint 1985-től 2017-es nyugdíjazásáig a Berzsenyi Dániel Főiskola/ Nyugat-magyarországi Egyetem főállású oktatója volt. Kutatási területe elsősorban a településföldrajz, konkrétan városföldrajz, a városok morfológiájának, szerkezetének a kutatása.

**Császár Sándor** (1975) 1998 szeptembere és 1998 decembere között volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa kutatásszervezőként.

**Csizmadia Zoltán** (1976) szociológus, tudományos munkatárs, egyetemi docens. 2000 szeptemberétől 2015 decemberéig volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa. 2008-ban szerzett PhD fokozatot az ELTE TáTK Szociológia Doktori Iskolában. Jelenleg a Széchenyi István Egyetem Szociális Tanulmányok és Szociológia Tanszékének tanszékvezetője, tudományos dékánhelyettes. Kutatási területei: társadalmi kapcsolathálózatok, társadalmi tőke, településszociológia.

**Dőry Tibor** (1969) okleveles gépészmérnök, egyetemi docens. 1994 márciusától 2002 februárig dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél, ahol a regionális innováció és az innovatív KKV-k vizsgálatával foglalkozott. 2001-ben a Pécsi Tudományegyetem Regionális gazdaságtan és politika PhD programjában szerzett fokozatot, majd 2018-ban habilitált.

**Dusek Tamás** (1971) közgazdász, egyetemi tanár. 1997 júliusa és 2000 decembere között volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa kutatóasszisztensként. PhD fokozatot 2004-ben az ELTE TTK Földtudományi Doktori Iskolában szerzett. Jelenleg a Széchenyi István Egyetem Statisztika, Pénzügy és Kontrolling Tanszékének tanszékvezetője, valamint a Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola vezetője, a Statisztikai Szemle főszerkesztője.

**Edelényi Béla** (1974) geográfus. 2001 szeptembere és 2005 augusztusa között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Grosz András** (1975) közgazdász, 1998 szeptembere és 2011 augusztusa között volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa, kutatója. 2006-ban a Pécsi Tudományegyetem Regionális gazdaságtan és politika PhD programjában szerzett fokozatot. Fő kutatási területe a gazdasági tevékenységek területi koncentrációja, klaszteresedése és a regionális innovációs rendszerek működése, valamint az ezekre irányuló gazdaságfejlesztési politika volt.

**Grüber Károly** (1967) szociológus, egyetemi tanár. PhD fokozatot a University of Sussex, Brightonban szerzett 1999-ben. 1998 szeptembere és 1998 decembere között másodállásban tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél. Főállásban 1998-tól dolgozik a Külügyminisztérium állományában különböző beosztásokban. 2010 októbere óta nagykövetségként az Európai Unió melletti brüsszeli magyar Állandó Képviselőlet kül- és biztonságpolitikai hivatalát irányítja. A Széchenyi István Egyetem egyetemi tanára.

**Gyöngyösiné Sipák Tünde** (1966) 1993 novembere és 1995 októbere között kutatóasszisztensként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**György Katalin** (1966) 1992 októbere és 1993 szeptembere között kutatóasszisztensként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Havas Ágnes** (1950) 1986 szeptemberétől 2007 decemberéig, nyugdíjba vonulásáig volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa titkárnőként, majd titkárságvezetőként.

**Hegyiné Bolla Katalin** (1975) okleveles építőmérnök, 2019 decemberétől 2022 júniusáig dolgozott osztályunkon tudományos segédmunkatársként.

**Hermann Judit** (1974) 1997 februárja és 2001 márciusa között kutatóasszisztensként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Honvári Patrícia** (1988) nemzetközi tanulmányok szakon szerzett mester diplomát, majd 2019-ben PhD fokozatot a Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolában. 2012 és 2021 között volt osztályunk munkatársa. Jelenleg a Budapesti Gazdasági Egyetem Üzleti Gazdaságtan Tanszékének főállású oktatója. Fő kutatási témája: rurális innováció.

**Ivány Viktória** (1981) 2005 júliusa és 2007 decembere között ügyvivő-szakértőként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Izsák Éva** (1969) geográfus, szociológus. 1998 májusa és 1999 áprilisa között félállású tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Jakab Andrea** (1975) 1999 februárja és 2000 januárja között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Kocsis Zsolt** (†) (1965) geográfus, a földrajztudomány kandidátusa, egyetemi docens. 1992 júliusa és 1995 júniusa között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Vas megyei Kutatócsoportjánál (Szombathely).

**Kováts Gyuláné Németh Mária** 1990 áprilisa és 1991 júniusa között tudományos munkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Kranter Edit** (1963) közgazdász, PhD fokozatot a West V Egyetemen szerzett. 1988 májusától 1996 márciusáig volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet tudományos segédmunkatársa. Jelenleg az USA-ban él.

**Lados Mihály** (†) (1961) közgazdász, a közgazdaságtudomány kandidátusa, intézetvezető, osztályvezető, egyetemi docens. 1986 szeptemberétől a NYUTI egyik alapítója, 1996-tól igazgató-helyettes, majd 2008-tól 2016-ig igazgató. A 2021-ben bekövetkezett haláláig tudományos főmunkatársként aktívan dolgozott osztályunkon, valamint 2018-tól a Széchenyi István Egyetem Regionális-tudományi és Közpolitikai Tanszék tanszékvezetője volt. Kutatási területei: területfejlesztési stratégiák és programok, határ menti együttműködések, önkormányzati gazdálkodás, nemzeti és helyi adózás, helyi gazdaságfejlesztés, közszolgáltató szervezetek menedzsmentje, okos városok.

**Magyar Márta** (1968) 1994 januárja és 2000 decembere között kutatásszervezőként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Vas megyei Kutatócsoportjánál (Szombathely).

**Máthé Mária** (1959) közgazdász. Az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetében 1993 augusztusa és 1997 decembere között tudományos segédmunkatársként dolgozott.

**Mezei Katalin** (1974) közgazdász, egyetemi docens. Az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetében 2003. szeptember és 2010. január között tudományos segédmunkatársként dolgozott. PhD fokozatot 2009-ben a Pécsi Tudományegyetem KTK Regionális gazdaságtan és politika Doktori Iskolában szerzett. Jelenleg a Széchenyi István Egyetem Területi Tudományi és Vidékfejlesztési Tanszékének tanszékvezetője.

**Molnár Balázs** (1977) geográfus. 2000 szeptembere és 2008. decembere között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Közép-dunántúli Kutatócsoportjában (Székesfehérvár).

**Monostori Ádám** (1989) 2014 októberétől 2016 júniusáig volt ügyvivő-szakértőként az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa.

**Nagy Erika** (1968) geográfus, a földrajztudomány kandidátusa, tudományos főmunkatárs. 1994 januárja és 1998 júniusa között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél. Jelenleg a KRTK RKI Alföldi Tudományos Intézet Békéscsabai Osztályának kutatója. Kutatási területei: a kereskedelem és a fogyasztás földrajza; az üzleti szolgáltatások és a tudásalapú gazdaság térfolyamatai; városföldrajz; a periferizálódás megjelenési formái és hatásai; az állam változó szerepe és annak térszerkezet alakító hatása; az európai újrapiarosodási folyamat szereplői egy félperifériás közegben, a folyamatok társadalmi és környezeti hatásrendszere.

**Nagy Gábor** (1967) geográfus, a földrajztudomány kandidátusa, tudományos főmunkatárs. 1994 szeptembere és 1998 júniusa között dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél, tudományos segédmunkatársként. Jelenleg a KRTK RKI Alföldi Tudományos Intézet Békéscsabai Osztályának kutatója. Kutatási területei: az információs társadalom földrajza; a gazdasági rendszerváltás területi hatásai Kelet-Közép-Európában eltérő földrajzi léptékekben; a lakáspiacok hosszabb és rövidtávú ciklusai és ezek hatása a térszerkezetre makro- és mikro-terekben; a globális gazdasági folyamatok (kiemelten a válságok) és az állami politikák hatása a lakáspiacok átalakulására.

**Németh Krisztina** (1976) közgazdász. 2003 februárja és 2009 szeptembere között volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa kutatás-szervezőként.

**Palkovits István** (1966) közgazdász, főiskolai docens. 1997-ben szerzett PhD fokozatot a PTE KTK Gazdálkodástani Doktori Iskolában. 1993 januárja és 2000 decembere között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Vas megyei Kutatócsoportjánál (Szombathely).

**Patakyné Bathyányi Pirooska** (1953) ügyviteli alkalmazott. 1988 májusától 2012-ig, nyugdíjazásáig dolgozott a MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Reisinger Adrienn** (1981) közgazdász, egyetemi docens, tudományszervezési dékán-helyettes. Az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél 2006 márciusa és 2007 májusa között tudományos segédmunkatársként dolgozott. PhD fokozatot a Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolájában szerzett 2010-ben, majd ugyanott 2017-ben habilitált. Jelenleg a Széchenyi István Egyetem főállású oktatója, a Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar docense és 2016 óta dékánhelyettese. 2018-tól a Tér-Gazdaság-Ember folyóirat főszerkesztője. Kutatási területei: a vállalatok és a társadalom kapcsolódási pontjai, különböző szereplők társadalmi felelősségvállalása.

**Sas Béla** (†) közgazdász. Az intézet alapító tagja. 1987 januárja és 1990 márciusa között dolgozott a MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetben tudományos munkatársként.

**Schuchmann Júlia** (1982) okleveles terület- és településfejlesztő geográfus, regionalista, egyetemi docens. Az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet székesfehérvári, majd győri osztyályában 2012–2016 között dolgozott, mint tudományos segédmunkatárs. PhD fokozatát 2015-ben szerezte a Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolában. Jelenleg a Neumann János Egyetem Gazdaságföldrajz és Településmarketing Tudásközpont egyetemi docense. Kutatási területe: az európai és hazai urbanizációs folyamatok, városterjeszkedés, lakóhelyi szuburbanizáció, területi társadalmi egyenlőtlenségek.

**Szabó Imréné** (†) (1944) könyvtáros. 2006. júniusától 2013. júniusáig volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa.

**Szedlák Viktória** (1974) 1995 szeptembere és 1997 márciusa között kutatásszervezőként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Szépölggyi Ákos** (1975) geográfus, Az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Közép-dunántúli Kutatócsoportjában 2000. szeptember és 2008. január között tudományos segédmunkatársként dolgozott.

**Szirmai Viktória** (1944) Széchenyi-díjas szociológus, tudományos tanácsadó, egyetemi tanár, a szociológiai tudományok doktora. Az ELKH Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet kutatóprofesszora, 2000-től 2011-ig dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél, mint a Közép-dunántúli Kutatócsoport vezetője. Kutatási területei: regionális település- és városszociológia, környezetszociológia, társadalmi konfliktuskutatás.

**Telekes Annamária** 1989 februárja és 1990 júniusa között kutatásszervezőként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Tóth Henrietta** (1980) 2003 és 2018 között az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet könyvtárosa és könyvtárvezetője.

**Tóth Marcell** (1988) 2015 áprilisától 2016 júniusáig volt ügyvivő-szakértőként az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa.

**Tóth Péter** (1977) szociológus, történész, civil közösség-szervező, egyetemi docens. 2005 szeptemberétől 2008 augusztusáig volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa kezdetben gyakornokként, majd tudományos segédmunkatársként. 2008 szeptemberétől a Széchenyi István Egyetem főállású oktatója, jelenleg a szociológia szak szakvezetője az egyetem Apáczai Csere János Pedagógiai, Humán- és Társadalomtudományi Karán.

**Uszkai Andrea** (1989) okleveles közgazdász, 2012 és 2017 között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél. 2019-ben PhD fokozatot szerzett a Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskolában. Fő kutatási területe a határ menti térségek integrációja, amelyet doktori értekezésében és az Intézetben folyó kutatási projektek keretében egyaránt vizsgált.

**Vasvári Bálint** (1979) műszaki menedzser, közgazdász. 2001 februárja és 2006 áprilisa között volt az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet munkatársa kutatásszervezőként. Jelenleg műszaki igazgató az INNONET Nonprofit Kft.-nél.

**Winkler Anett** (1978) 2001 szeptembere és 2002 júniusa között tudományos segédmunkatársként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.

**Zagyva Anita** (1981) 2005 júliusa és 2007 novembere között ügyvivő-szakértőként dolgozott az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetnél.



---

## **35 PILLANAT AZ ELMÚLT 35 ÉVBŐL**

---





1. kép: NYUTI a kezdetek (1986, Győr)



2. kép: NYUTI a kezdetek (1986, Győr)



3. kép: II. Ifjú Regionalisták konferenciája (2000, Győr)



4. kép: II. Ifjú Regionalisták konferenciája (2000, Győr)



5. kép: II. Ifjú Regionalisták konferenciája (2000, Győr)



6. kép: Hedonista Konferencia (2000, Győr)



7. kép: 15 éves a NYUTI (2001, Győr)



8. kép: 15 éves a NYUTI, Magyar Tudományos Akadémia székháza  
(2001, Budapest)



9. kép: 15 éves a NYUTI, Magyar Tudományos Akadémia székháza  
(2001, Budapest)



10. kép: NYUTI évnyitó (2002, Székesfehérvár)



11. kép: NYUTI évnyitó (2002, Székesfehérvár)



12. kép: Leonardo-Euracademy zárókonferencia (2003, Győr)



13. kép: NYUTI évnnyitó (2006, Bükfürdő)



14. kép: Pro Urbe Díj (2006, Győr)



15. kép: NYUTI évnyitó (2007, Sopron)



16. kép: NYUTI évnyitó (2007, Sopron)



17. kép: NYUTI Karácsony (2007, Győr)



18. kép: MRTT Konferencia (2009, Szabadka)



19. kép: NYUTI évnyitó (2010, Somorja)



20. kép: RKK napok (2010, Gyula)



21. kép: NYUTI Mikulás (2010, Győr)



22. kép: Innováció és együttműködés – A kapcsolathálózatok innovációra gyakorolt hatása könyvbemutató és konferencia (2011, Budapest)



23. kép: 25 éves a NYUTI (2011, Győr)



24. kép: 25 éves a NYUTI (2011, Győr)



25. kép: Rechnitzer János születésnap (2012, Győr)



26. kép: ESPAN Záró konferencia (2013, Győr)



27. kép: INNOVAL Záró konferencia (2014, Győr)



28. kép: INNOVAL Záró konferencia (2014, Győr)



29. kép: RKK napok Nyíregyháza – Ukrajna (2014, Munkács, Ukrajna)



30. kép: NYUTI Évzáró bowling (2014; Győr)



31. kép: Tanulmányút Nagypáliba (2015, Nagypáli)



32. kép: INVOLEN Workshop (2015, Győr)



33. kép: Smart City, mint városfejlesztési modell a Felső-Dunántúl nagyvárosaiban konferencia a Magyar Tudomány Ünnepe alkalmából (2015, Győr)



34. kép: 30 éves a NYUTO (2016, Győr)



35. kép: MUT Győr-Moson-Sopron megyei területi csoport Smart City rendezvénysorozat (2020, Győr)



Dr. Lados Mihály (1961–2021)

*Emléked szívünkben örökké élni fog!*



Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont • 1097 Budapest, Tóth Kálmán utca. 4.; [krtk.hu](http://krtk.hu) • A kiadásért felel: Dr. Fertő Imre főigazgató • A kötet szerkesztői: Jóna László (KRTK RKI NYUTO), Nárain Márta (KRTK RKI NYUTO) • Műszaki szerkesztő: Kasztnerné Kőműves Mária • Nyomdai kivitelezés: Palatia Nyomda és Kiadó Kft. Győr, Felelős vezető: Radek József • Borító: Jóna László, Kupi Marcell

ISBN 978-615-5754-48-7



*2022*