

Összegzésként ismét MICHALKO GABORT érdemes idézni: „A könyv – tudásom szerint – az első kutatástörténeti mű, mely több diszciplina eredményeit foglalja össze, hazánk méretéhez képest egy szűk területre, a Zempléni-hegységre

és környékére koncentráltan. Ennek alapján az alkotók szándéka és teljesítménye tiszteletre és követésre méltó.”

BOROS LASZLO

HARDI TAMÁS:  
**Duna-stratégia és területi fejlődés.**  
Akadémiai Kiadó, Budapest, 2012. 294 p.

Hardi Tamás könyve az Európai Unió Duna-stratégiája apropóján megszületett, hiánypótló mű, amely a Duna-térség folyamatainak földrajzi és regionális tudományi szintézisét is adja. Az elmúlt két évtizedben magyarul nem született a vizsgált térséget ilyen összetetten taglaló mű (az MTA által kiadott *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései I-II.* című kötet némi makrorégiós kitekintéssel ugyan, de elsősorban a magyarországi Duna szakasz térformáló folyamatait elemezte). Összefoglaló művek külföldön is születtek a Duna-térség első világháborút követő politikai átalakulását követően, de ezek a munkák döntően történeti, geopolitikai és a makrogazdasági szempontokra koncentráltak, a régió „mélyfúrásokra alapozó” vizsgálata elmaradt. HARDI könyve ezt a komplex, és egyben interdiszciplináris szemléletet igyekszik pótolni, az által, hogy a folyó (multi) funkcionális szerep körét és térformáló erejét hangsúlyozva térség a földrajzi, térszerkezeti, történeti földrajzi, geopolitikai, társadalmi és gazdasági viszonyait, folyamatait elemzi. Mindehhez egyfajta rendezőelvet nyújt a Duna-régióknak, mint európai nagytérségnek az Európai Unió integrációs és szomszédosági politikájában játszott szerepe, illetve a térség komplex fejlesztési stratégiája, a Duna-stratégia. A könyv olvashatóságát számos szép kiállítású ábra, térkép és táblázat segíti.

A könyv kiemelten foglalkozik a Duna-térség európai uniós integrálódásának folyamataival, s ezt a folyamatot történeti és geopolitikai kitekintéssel alapozza meg. Kiemeli, hogy a Duna az egyetlen nagyobb európai folyó, amely nyugatról kelet felé folyik, összekötve a kontinens heterogén fejlettségű területeit. A szerző keresi a nyugat-keleti fejlettségi lejtő okait, s erre részben a térség történeti és térszerkezeti fejlődési ívének (periféria, határzóna, birodalmi integrációk) bemutatásával adja meg a választ. A megközelítés hangsúlyozza, hogy a Duna összekötő szerepe mellett a történelem során többször volt határ civilizációk, birodalmak, politikai rend-

szerek és államalakulatok között. A 15. századtól kezdve részben a Duna-menti török előrenyomulás, részben pedig a világ gazdasági centrumnak az észak-atlanti térségbe áthelyeződése hatására a Duna forgalmi jelentősége átértékelődött. Jelentős része a 16. században török folyóvá vált, s itt a hajózás elsősorban lokális katonai célokat szolgált. A törököknek a Közép-Duna-medencéből való kiűzését követően az Al-Duna vonala civilizációs (kereszténység, iszlám) határvonallá vált, elválasztva a nyugati civilizáció határrégiójának számító Közép-Európát a Balkántól, ami a 19. század második feléig Európa elszigetelt gazdasági periferiája maradt. A Duna-régiót élesen kettévágta a hidegháború korának vasfüggönye is, amely a korábbi periférikus helyzethez képest egy erős politikailag is zárt határvonalként metszette ketté a térséget.

Két fejezet tárgyalja a Duna, mint szállítási folyosó szerepét, fejlődését. Az első a dunai hajózás fejlődését mutatja be. A 16. és a 20. század között a Duna mentén elhelyezkedő országok az iparosodó nyugat-európai térség agrártermékeinek szállítói voltak, a kereskedelemben eleinte a víziútnak, később a vasútnak jutott döntő szerep. Az egységes Duna-hajózás megteremtésében a 19. században Ausztria–Magyarország játszott vezető szerepet, amelynek egységes vámterülete megteremtette az iparosodás és modernizáció kedvező feltételeit. Az osztrák Első Dunagőzhajózási Társaság 1830-tól meginduló hajójáratok Regensburgtól a deltáig hosszabbították meg a személy- és teherszállítást, de a cégnek a térség bányászatának fejlesztésében, a vasútépítésekben, illetve a kulturális áramlatok kelet felé közvetítésében is jelentős szerepe volt. A Duna hajózási hatóságának alapfeltétele volt – az orosz-török hatalmi vetélkedés által sokáig nehezített – szabad hajózás biztosítása, amelyet a térségben érdekelt nagyhatalmak és parti államok nemzetközi szerződésekben biztosítottak. A kereskedelmi forgalom növekedésében akadályt jelentett

az, hogy a Duna délkeleti irányban a gazdaságilag egyre elmaradottabb, iparilag fejletlen agrártérségeken keresztül a nemzetközi kereskedelem fő útvonalaitól távol eső, zárt Fekete-tengerbe torkolt. Már 1913-ban probléma volt, hogy az egész Dunán nem volt akkora forgalom, mint a Rajna alsó szakaszán. A dunai szállítás teljesítménye még inkább lecsökkent az I. világháborút követően. Ausztria–Magyarország egységes vámterülete feldarabolódott, s a gazdasági autarkia törekvő utóállamok immár 7 önálló vámterületen magas védővámokat vezettek be egymással szemben. A dunai szállítás első csúcsidejét a háborús nagyterg gazdaságot Délkelet-Európára kiterjesztő náci Németország gazdasági és katonai expanziója jelentette, ami egyúttal a szabad hajózás felfüggesztésével is járt. Az import élelmiszer, a román kőolaj és a hadiipari nyersanyagok szállítása nagyrészt a Dunán bonyolódott le Németország irányába, és az 1939–1940-es évek fordulóján rekordot ért el a teherforgalom. A szovjet hatalmi blokk kialakulásával leereszkedő vasfüggöny megosztotta a Duna-térséget. 1945 után Németország és Ausztria kivételével a térség államai, így a folyó hosszának 80%-a szovjet érdekszférába került, amely nemcsak a keleti irányú gazdasági-szállítási kapcsolatok erőltetését jelentette, hanem paradox módon a Duna-folyósó gazdasági alapú funkcionálását is eredményezte; a dunai hajózás ekkor élte második virágkorát. A hidegháborús hadi gazdaság gerjesztette nehéziparosítás közepette mindegyik vazallus országban kiépültek a Duna menti kohászati, vegyipari központok, kőolaj-finomítók, amelyek szovjet nyersanyaggal való ellátása az 1960–1980-as években a felfelé irányuló forgalmat növelte meg.

A szerző részletesen elemzi a hajózás és a vízi szállítás szerepét, illetve a Dunához kötődő hajózási útvonalak és infrastruktúra jelentősége csökkenésének főbb okait. A folyó vízi szállításban betöltött szerepe időről-időre változó volt (az egyes Duna szakaszok a hajózás változó technikai igényeinek is különbözőképpen feleltek meg). Paradox módon a Duna-térség erősebb európai integrálódásának elmélyülésével lecsökkent a vízi szállítás jelentősége és ezzel a folyó gazdasági potenciálja is. Ezt a folyamatot csak tovább erősítette a jugoszláv háborús konfliktus, ami évekig elvágtá egymástól a folyó alsó és felső szakaszán fekvő területeket.

A gazdasági egység intenzívebb kialakulását jelenleg is több tényező hátráltatja. A Duna, mint víziút hanyatlása nemcsak a jugoszláv vál-

ság következménye, ugyanis az ipari összeomlás, szerkezetváltás következtében a vízi szállítás mennyiségének csökkenése már az 1980-as évektől megfigyelhető volt (1980–1994 között a teherforgalom 1/4-ére esett vissza), s az infrastruktúra leromlása mellett a Duna–Majna–Rajna-csatorna megnyitása csak fokozta a dunai hajózás visszaesését. Külön alfejezet vizsgálja a Duna-hidak térszerkezet-alkító szerepét, az átkelőhelyek sűrűségével és hinterlandjával kapcsolatos összefüggéseket, s bizonyítja az alsó szakasz tértextúrájának alacsony sűrűségét. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a Duna közel 1000 (pontosabban 996) km-en, a teljes hossz 36%-án országok közötti határt is képez, a dunai együttműködés tehát két- (vagy három-) oldalú határ menti együttműködés is. Ugyanakkor ezen az 1000 km-nyi határvonalon mindössze 8 híd található!

A gazdasági fejlettségben és az urbanizációban jelentkező területi különbségeket önálló fejezetben összegzi a szerző. A Duna-régió a szélsőséges gazdasági fejlettségi különbségek régiója is, hiszen e térségben vannak egyrészt Baden-Württemberg és Bajorország, amelyek a gazdag Németországon belül is annak leggazdagabb régiói, másrészt Európa legszegényebb régiói is. Felső-Bajorország és a romániai Teleorman megye között húszszoros GDP-különbség van. Az együttműködést ezek között a keretek között kell elképzelni.

A szerző a térség urbanizációs fejlődésének evolúciós folyamatát, illetve a dunai városok tipológiáját is bemutatja. Külön elemzi a városiasodottság tekintetében megfigyelhető területi eltéréseket. A városi lakosság 50-30%-os arányai az ausztriai és a magyarországi, ill. 5-10%-os arányai a bolgár és román Duna-menti régiókban az ipari fejlettség és a modernizáció tekintetében meglévő éles regionális különbségeket jelzik. A Duna „fővárosképző” funkciójáról is megemlékezik a szerző, s külön kiemeli a folyó a településfejlődésben játszott jelentős szerepet, és azt a fontos tény, hogy több jelentős főváros (Bécs, Pozsony, Budapest, Belgrád) is a folyó mentén helyezkedik el.

A könyv utolsó, a címben is megjelenített hangsúlyos része a Duna-térség európai integrációjával foglalkozik. Az 1990-es években az európai integráció kereteinek és belső regionális struktúráinak kialakítása, az Európai Unió keleti bővítése jelentős változásokat eredményeztek a Duna-régió politikai struktúrájában: a régió jelentősebb része napjainkra az Unióba

integrálódott. A 20. század történései a térség számára azt sugallják, hogy igazán látványos modernizációs fejlődés keretétől csak a nemzetállami kereteket meghaladó, a nagytérségi együttműködések alapuló struktúrák szolgálhatnak. Az első világháború előtt az ilyen típusú szupranacionális szerveződések mintájaként szolgált a „Dunai Monarchiának” is nevezett Osztrák–Magyar Monarchia, amelynek berendezkedésétől eltérő integrálódási lehetőségeket villantottak fel a Duna-menti államok konföderalista szerveződését propagáló teoretikusok, illetve a térségben gyakorta megjelenő nagyhatalmi indítatású integrációs tervek. A Duna mentén történetileg formálódó állami-birodalmi képződmények részéről többször történt kísérlet a Duna-völgy egészének, vagy legalább jelentős részeinek integrálására. A Duna-menti térség Európa etnikailag legváltozatosabb területe, a nemzeti, nemzetiségi konfliktusok hordozója is egyben. A nemzeti rivalizálások legtöbbször az államok hatalmi szerepvállalásaival fonódtak egybe.

Az 1990-es években konfliktusoktól sem mentesen újraformálódó térség számára a nagytérségi kapcsolatok alapvető változása új történelmi helyzetet, lehetőségeket, kihívásokat és kockázatokat jelent. Amíg Nyugat-Európában a regionális együttműködés valójában egy átfogó integrációs folyamat része, a nagytérségi együttműködések a fő folyamatnak – az országok integrálódásának – részei, addig a kelet-közép-európai nagytérségi együttműködések a belső decentralizációs folyamatok és az interregionális kapcsolatok erősítésével az Európai Unió csatlakozás „gyakorló pályáinak” tekinthetők. A nagytérségi fejlesztési együttműködések csak a legutóbbi időkben nyertek elismerést az Európai Unióban. A CADSES Vision Planet az 1990-es években a programtérség egyre több országát igyekezett bevonni a transznacionális tervezés és fejlesztési együttműködések folyamatába. Ennek jegyében született meg az Unió határ menti térségeinek fejlesztését szolgáló INTERREG C program.

A Duna-stratégia tárgyalása kapcsán a szerző nemcsak a politikai kezdeményezés hátterét és a stratégia elemeit vizsgálja, de összegyűjti azokat a szempontokat is, melyek alapján a Duna-térség európai nagyrégióként jelenhet meg. Emellett azonban az akadályozó tényezőkről sem feledkezik meg a mű. Az Európa 14 országát érintő Duna-völgy fejlődési potenciálja, gazdasági szerkezete jelentős térbeli differenciákat mutat, a folyó hasznosításában, a környezet állapo-

tában is jelentős különbségek tapasztalhatók; emellett az érdekartikulációk összehangolását és az egység valódi megteremtését a gazdasági heterogenitás mellett számos politikai, illetve az együttműködést serkentő tényező hiánya hátráltatja. A könyv nem szentelt elég teret az elmúlt néhány évtized nagytérségi kohéziót erősítő folyamatainak. Ezt vizsgálva külön kell választani az együttműködés potenciálisan elősegítő, a térség országait, régióit összekötő (uni-formizáló) tényezőknél (korábban a hasonló politikai, gazdasági rendszerek közös történelmi tapasztalata, szellemi vasfüggönyön belüli szolidaritás, egymás megismerése, értelmiségi párbeszéd), amelyek közül napjainkban a legerősebb az európai integráció kohéziós ereje. Ugyanakkor a törésvonalakat mélyítő (megosztó) tényezők is jelentkeztek az elmúlt évtizedekben, pl. az EU- és a NATO-tagságért folytatott verseny, az egységesítő nyugati blokk szemlélet, a Duna-völgyi térséget jellemző erős gazdasági és szociális egyenlőtlenségek, a térségben zajló jelentős fegyveres és politikai konfliktusok, a decentralizáció alacsonyabb szintje, és az átfogó integrációs folyamat hiánya.

A szerző a Duna-régióra vonatkozó uniós stratégia céljait egyfajta „policy” szemléletben foglalja össze. A stratégia legfőbb célja, hogy lendületet adjon a legkülönbözőbb helyi problémák kezelését, a gazdasági fejlődés ösztönzését, a közlekedés és szállítás, valamint az energiahálózatok javítását, a környezet védelmét és a biztonság növelését célzó hosszú távú együttműködésnek. A Duna menti területek eltérő fejlettsége, társadalmi-gazdasági szerkezete nem zárja ki a szélesebb körű nagytérségi együttműködés lehetőségét, de minden bizonnyal megnehezíti azt. A Duna-stratégia hatékonyságát korlátozza az a tény, hogy a stratégiához nem rendelődik új intézmény, új jogszabály, vagy pótlólagos új forrás, ami nehezíti az együttműködések gyakorlati megvalósulását.

A könyv címéből következik, hogy a szerző hangsúlyos szerepet szán a Duna-stratégiának, ugyanakkor a műnek csak kisebb része tárgyalja ezt a kérdéskört. Nem pusztán egy stratégia bemutatásáról van szó, hanem a Duna-régió geográfiai, integrációs és fejlesztéspolitikai jellegzetességeit, múltbeli és jelenkori folyamatait komplex módon bemutató kismonográfiát tarthat kezében az olvasó. A szerző ráértett arra a kérdéskör szempontjából meghatározó sajátosságra, hogy a Duna és régiója nemcsak geográfiai fogalom, de közlekedési folyosó, számtalan ökológiai,

politikai és gazdasági konfliktus ütközőpontja is. A Duna-stratégia eredményességéről ma még korai nyilatkozni, s erre a könyv sem vállalkozhatott, de elolvasásával az olvasó szakavatott

szerző tollából ismerheti meg a stratégia hátterét és a stratégia névadójául szolgáló folyó régióját.

GÁL ZOLTÁN

ILLÉS SÁNDOR:

### **Időskori nemzetközi migráció – magyar eset.**

Tullius Kiadó, Budapest, 2013. 240 p.

Néhány évvel ezelőtt Hollandiában jártam vendégségben egy idős házaspárnál. A látogatás kettős érzéseket váltott ki belőlem, mert a házaspár egy olyan faluban lakott, amelyet kifejezetten az időskorúaknak és az esetlegesen ápolásra szorulóknak terveztek és építettek. Nekem „gettónak” tűnt, bár azt is észleltem, hogy az ott lakók kifejezetten jól érezték magukat és elégedetten száguldoztak elektromos mopedjeiken. Liebergenben minden szolgáltatás a nyugdíjasok igényei szerinti volt, kissé emlékeztetett az óvodai környezetre, amit a kisgyermekek számára alakítanak ki. ILLES SÁNDOR tudományos és rendszerező művét olvasva, amely több éves, átfogó kutatási eredmények összegzése, újra elgondolkoztam az időskori léten, az egyre hosszabb és remélhetőleg egészségesebb nyugdíjas életszakaszon, amelyre ajánlott tudatosan felkészülni. A migráció és cirkuláció kutatási körén belül az időskori vándorlás még mindig a viszonylag kevésbé kutatott területek közé tartozik, annak ellenére, hogy a posztmodern társadalmakat érintő népességelöregedési problémák és kihívások sürgetővé váltak. A nemzetállamok általi „kívánatos vándor” megálmodott ideáltípusának leginkább a nyugdíjas migráns felel meg, hiszen a szerző szerint a saját jövedelemmel, teljes körű egészségbiztosítással rendelkező inaktív egyének és párok fogyasztásaikkal és beruházásaikkal egyértelműen hasznot hajtának a fogadó ország számára.

A gazdag külföldi és hazai szakirodalomra építő monográfia a fogalmak és elméletek tisztázásán túl hat fejezetben (1. Tülnépesedés, időszedés, vándorlás; 2. Öregedés és nyugdíjas évek; 3. A nyugdíjasok áramlása; 4. Magyarországot érintő időskori nemzetközi migrációs áramlások; 5. Magyar hallgatók elképzelései saját sikeres öregedésükről; 6. Migrációs elméletek és politikák időskori vonatkozásai; 7. Összefoglalás) elemzi az időskori migráció, elsősorban európai és magyarországi térbeli és időbeli vetületeit, valamint e szegmens vándorlási sajátosságait. Részletesen és kritikusan elemzi a migrációs

elméleteket és politikákat (restriktív irányú vagy ösztönző vándorlási politikák), továbbá kifejti ezek időskori vándorlással kapcsolatos sajátos következményeit. A gazdag statisztikai adatfeldolgozás, táblázatok és ábrák, valamint az egy-egy kérdést részletesebben elemző szövegdobozok lehetőséget adnak a téma mélyebb megértésére, valamint az időskori migráció átfogó hatásainak felismerésére.

A szerző a kötetben kitér az öregedés társadalmi kihívásainak területi jellegzetességeire, a település-hálózati és térszerkezeti gondok számbavételére, az alapszintű szolgáltatási anomáliákra (pl. társadalombiztosítási feszültségek), a nyugdíjas vándorok általi ingatlanpiaci keresleti és kínálati sajátosságokra, a fogyasztás szerkezetének megváltozására, a népesség területi átrendeződésének (pl. a centrumból a periféria felé történő mozgások) felgyorsulására. Ugyanakkor az időskori migrációval kapcsolatos újdonságként megemlíti az igény szerinti települések kialakítását (pl. Hollandiában), a csökkentett jövedelem által indukált könnyebb megélhetés keresését, az alternatív életformák kipróbálását, valamint a tényt, hogy a nyugdíjas vándorok magas fokú tudatossággal érvényesítik jogaikat a fogadó országban.

A kötetben elemzésre kerül Magyarországnak mind a kibocsátó, mind a fogadó állam szerepe. A hazánkban élő külföldi nyugdíjas migránsok (2010-ben 14,2%-ban voltak időskorúak az összes bevándorló között), valamint a világ minden táján fellelhető magyar nyugdíjat is igénylő időskorúak eltérő gazdasági hatást gyakorolnak az egészségügyi és társadalombiztosítási rendszerre. A könyv ugyanakkor lebontja a téma zsurnalisztikus sztereotípiáit, és a valós helyzetet illetően statisztikai adatokkal alátámasztva tiszta vizet önt a pohárba. A „jólétet és kellemet kereső” nyugdíjas vándor típusa a magyar esetet illetően, sem mint fogadó, sem mint küldő fél egyelőre nem jellemző, ugyanakkor olyan csábító lehetőség, amelyet az időskorra tudatosan készülőknek már érdemes