

Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek Gazdaság-Régió-Társadalom

Strategic Issues of Northern Hungary Economy-Region-Society

Térgazdaságtani és az üzleti kutatások lektorált tudományos folyóirata.
A peer-reviewed academic journal of spatial economics and business research.

Megjelenik évente háromszor a Miskolci Egyetem Gazdaságtudományi Kara támogatásával.
It is published three times a year with the support of the Faculty of Economics of the University of Miskolc.

A folyóiratban megjelenő tanulmányokat két független szakértő lektorálta és ajánlotta közlésre.
The papers published in the journal have been edited and recommended for publication by two independent experts.

Magyar Tudományos Akadémia IX. Gazdaság- és Jogtudományok Osztály, Regionális Tudományok Bizottsága: C

A folyóiratot indexeli: EBSCO, REPEC, Magyar Tudományos Művek Tára (MTMT)
The journal is indexed by: EBSCO, REPEC, MTMT

Kiadó / Publisher:

Miskolci Egyetem Gazdaságtudományi Kar
University of Miskolc, Faculty of Economics

Szerkesztőség / Editorial Office:

Miskolci Egyetem Gazdaságtudományi Kar
University of Miskolc, Faculty of Economics
E-mail: strategiaifuzetek@uni-miskolc.hu

Felelős kiadó / Responsible publisher:

Veresné Dr. Somosi Mariann

Főszerkesztő / Editor-in-Chief:

Dr. Kocziszky György

Felelős szerkesztő / Editor:

Dr. Lipták Katalin

Szerkesztő bizottság tagjai / Editorial Committee Members:

Dr. Balaton Károly, Dr. Benedek József, Dr. Biró A. Zoltán, Dr. Elekes Tibor, Dr. Nagy Egon,
Dr. Nagy Imre, Dr. Nagy Zoltán, Dr. Ocskay Gyula, Dr. Péti Márton, Dr. Pulay Gyula,
Dr. Salamin Géza, Dr. Michael Schenk, Dr. Sebestyén Géza, Dr. Sikos T. Tamás, Dr. Suhányi
Ladislav, Dr. Szilágyi Ferenc, Dr. Tóth Géza, Dr. Varga Norbert, Veresné Dr. Somosi Mariann

Szerkesztőségi munkatárs / Editorial Assistant:

Orosz Dániel

Nyomdai munkák / Printing:

MAXIMA CS-A Nyomdai és Kereskedelmi Szolgáltató Kft

ISSN 1786-1594 (Nyomtatott)

ISSN 2560-2926 (Online)

Tartalomjegyzék / Contents

TANULMÁNYOK / STUDIES

<i>Beluszky Pál</i>	5
Rendhagyó városok a Hegyalján	
<i>Rechnitzer János</i>	14
Néhány iránymutatás Kelet- és Közép-Európa nagyvárosainak tanulmányozásához	
<i>Kozma Gábor</i>	27
A helyi önkormányzatok helyi adó kivetési gyakorlatának vizsgálata Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 1997-ben és 2020-ban	
<i>Gál Zoltán</i>	40
A pécsi városrégió innovációs rendszere: a tudásalapú fejlesztések korlátai a periférián	
<i>Piotr Raźniak – Sławomir Dorocki – Anna Winiarczyk-Raźniak – Csomós György</i>	56
A városok globális irányítás és ellenőrzés funkciójának változása 2006 és 2018 között: endogén fejlődés és relokáció	
<i>Varga Krisztina</i>	70
Részvételen alapuló társadalmi innováció Encs városban	
<i>Nagy Zoltán – Tóth Géza – Szép Tekla</i>	84
A magyarországi városok rezilienciájának vizsgálata	
<i>Gábor Brigitta</i>	100
Az intelligens közlekedési rendszerek szerepe az okos városok fejlesztésében	

KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEW

<i>Orosz Dániel</i>	117
Nemes Nagy József – Pálné Kovács Ilona (szerk.) (2022): A regionalizmus az elmélettől a gyakorlatig	

Szerkesztői előszó

Tisztelt Olvasó!

Az Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek városokkal foglalkozó tematikus számának tanulmányai sokszínű palettát kínálnak az érdeklődők számára a városok története, élete, gazdasági, innovációs kérdései, hálózatokban betöltött funkciói, fejlesztési lehetőségei területein. A sokszínűség érthető a tanulmányokban megjelenő városok méretére, itt Encs városától a magyar városhálózat tagjain, Kelet-Közép-Európa nagyvárosain keresztül a globális városokig, New Yorkig, Tokióig terjed a skála, és emellett változatos idődimenzió jelenik meg a kutatásokban, így Hegyalja majd ezer évtől az elmúlt évtizedek, vagy elmúlt évek vizsgálatáig láthatunk példákat. A városok, városhálózatok globalizált világunkban meghatározó szerephez jutottak, mindennapi életünk ezerféle szállal kötődik lakó- és munkahelyünkhöz, a pihenés, a szórakozás városi, nagyvárosi tereihez, a társadalom, a gazdaság és kultúra komplex és bonyolult térszíneire. Véleményem szerint a folyóirat XIX. évfolyama 3. számának segítségével egy nagyszerű utazást tehetünk a városok világában.

Utunk Beluszky Pál tanulmányával hazánk egyik gyönyörű, egyedi táján a Hegyalján kezdődik, ami a terület városainak rendhagyó fejlődésével, sajátosságaival foglalkozik a szőlőművelés és borkereskedelem hatásait bemutató. Majd ezer év település és városformáló szakaszait megjelenítve Professzor Úr bizalma érezhető Hegyalja helyi társadalmi felé, akik "még mindig magasabb státuszúak, innovatívabbak, aktívabbak, mint a legtöbb Borsod megyei tájon, a különböző fejlesztési programokban lehet számítani tevéleges részvételükre. S ez kétségtelenül az egykori „rendhagyó” városfejlődés hozadéka". Rechnitzer János tanulmánya Kelet- és Közép-Európa nagyvárosainak átalakulását vizsgálja, azokat a folyamatokat, amelyek révén karakteres és sok dimenziós versenyter alakul ki régiókban, az új erőforrások tömörítésével a fővárosok tartós és egyre látványosabb centrifugális hatást gyakorolnak az ország egészére, „főváros szindrómát” okozva. Rechnitzer Professzor Úr megállapítja, hogy az országokon belül a regionális különbségek számos esetben nőnek, tartós társadalmi, gazdasági, területi feszültségeket hordoznak, és a hatékony területfejlesztéshez szükséges decentralizációs fellángolások mellett érzékelhető megtorpanások jellemzik a fejlődés trendjeit.

Kozma Gábor Professzor Úr a helyi önkormányzatok helyi adó kivetési gyakorlatának vizsgálatát végezte el Borsod-Abaúj-Zemplén megye 1997-es és 2020-as adatai alapján, sokatmondó táblázatok és látványos térképek segítségével. A kutatásból kitűnik a helyi önkormányzatok helyi adó kivetési tevékenységének intenzívebbé válása, az országos és régiós adatoknál magasabb értékek megjelenése, valamint a településnagyság erőteljes hatása. Gál Zoltán a Pécsi Tudományegyetem Professzora a pécsi városregió innovációs rendszerét állította vizsgálatának központjába. Tanulmányában kifejti, hogy a vizsgált régióban az egyetemek (PTE, KE) eddig nem voltak képesek a helyi fejlesztésekre, és az innovációs tevékenységek főszereplőivé válni, többek között azért, mert nem jött létre "olyan ágazati és vállalkozói struktúra, amelyre az egyetem-ipar kapcsolat épülhetne." A szerző megállapítja, hogy az erős helyi vagy helyileg beágyazott vállalkozói ökoszisztéma és a vállalati igényeket is kielégíteni tudó, régiójában (és nemzetközileg) is beágyazott egyetem fejlesztése együttesen lehet a sikeres regionális és helyi innovációs rendszerek kialakításának kulcsa.

Piotr Raźniak, Sławomir Dorocki, Anna Winiarczyk-Raźniak és Csomós György tanulmánya a városok globális irányítás és ellenőrzés funkciójának földrajzi változásait mutatja be az Irányítás és Ellenőrzés Index (IEI) számításával. A krakkói és debreceni kutatók vizsgálatai az ázsiai városok irányítás és ellenőrzés funkciójának erősödését mutatják, és Peking felemelkedését, és lehetségesnek tartják az európai vállalatok, és velük központjaik, nagyvárosaik további térvesztését. Az utazásunk a távoli kontinensek után Abaúj kisvárosában, Encsen folytatódik,

Varga Krisztina tanulmánya a részvételen alapuló társadalmi innovációs törekvések vizsgálatát mutatja be. A miskolci kutató a járás székhelyének helyi igényekre válaszoló programjainak hátterét, innovatív kezdeményezéseit, megoldásait jeleníti meg, a különböző társadalmi csoportok, civilek, vállalkozók, polgárok bevonásával, aktív közreműködésével megvalósuló újszerű fejlesztéseket.

Szép Tekla, Tóth Géza és Nagy Zoltán tanulmánya a magyarországi városok rezilienciájának vizsgálatát tűzte ki célul több módszer segítségével, többek között Komplex Reziliencia Index számításával, Local Moran I, shift-share elemzés alkalmazásával tett kísérletet rangsorok és csoportok azonosítására és ábrázolására. Az eredmények szerint a társadalmi, a gazdasági és a környezeti reziliencia komponensen alapuló települési reziliencia értékek alapján a magyar városhálózatban Budapest, egyes regionális központok, néhány megyeszékhely, és a budapesti agglomeráció valamint a Dunántúl legfejlettebb kis- és középvárosai a leginkább reziliens elemek. A városok világába vezető utazásunk utolsó fejezete Gábor Brigitta, szegedi doktorandusz tanulmánya, ami a nem túl távoli jövőbe, egyes esetekben már a jelenbe kalauzolja az olvasót. Az okos városok intelligens közlekedési rendszereinek világa egyre közelebb van mindennapjainkhoz, így ez a virtuális szakasz zárja le az Olvasó (Utazó) számára is remélhetőleg érdekesítő, sokszínű utazásunkat. Bízom benne, hogy a kedves Olvasó megtalálja az érdeklődésének megfelelő tanulmányokat, információkat, és élvezettel forgatja ezt a tematikus lapszámot!

Nagy Zoltán
Miskolc, 2022. augusztus

TANULMÁNYOK / STUDIES

Beluszky Pál¹

Rendhagyó városok a Hegyalján

Európában a városfejlesztő tényezők között az agrártevékenység csak kivételesen jelent meg. Hazánkban azonban az Alföldön és a Hegyalján jónéhány olyan városis jellegű település fordult elő, amelyet az agrártevékenység – a Hegyalján a szőlő és borgazdaság – emelt ki a falvak sorából. A szőlőművelés ugyanis a rendi korszakban különleges jogi keretek között folyt: a szőlőparcellák nem képezték részét a jobbágyteleknek, szabadon adhatták-vehették, a szőlőtelepítéssel a jobbágyok növelhették az általuk művelt földterület nagyságát. Ezt a lehetőséget kihasználva a szőlőtermelő települések bizonyosfokú autonómiára tehettek szert (mezővárosi jogállást szerezhettek). A szőlő- és borgazdálkodás egyébként is támogatta a városodást: élénk kereskedelmet, ipari tevékenységet vonzott a hegyaljai településekre, messzenyúló kapcsolatokat hozott létre, munkaerőigénye növelte a lakosságot a népsűrűséget. Ezen előnyök-értékek ma is hozzájárulhatnak a táj prosperálásához.

*Kulcsszavak: mezőváros, bortermelés, borkereskedelem, idegenforgalom
JEL kód: R29*

Unusual towns in Hegyalja

In Europe, agricultural activity has been an exception among the factors that have shaped urban development. In Hungary, however, there are a number of urban settlements in the Great Plain and the Upland which have been distinguished from the villages by agricultural activity - in the Upland by vineyards and wine-growing. The cultivation of vineyards in the monastic period was carried out within a special legal framework: vineyards were not part of the serfs' land, they were freely given and taken, and by planting vines the serfs could increase the amount of land they cultivated. By exploiting this opportunity, the vine-growing settlements were able to acquire a certain degree of autonomy (the status of a field town). In any case, vine-growing and wine-growing also supported urbanisation: it attracted lively trade and industry to the settlements in the valley, created far-reaching links, and its labour demand increased population density. These assets can still contribute to the prosperity of the landscape today.

*Keywords: farming town, wine production, wine trade, tourism
JEL code: R29*

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.31>

Bevezetés

A „rendet tartó” városok lényegi jegyeinek megragadására törekvő városfogalmak (városdefiníciók) sokféle szempontból – jogi, történeti, szociológiai, gazdasági, építészeti stb. – közelítenek a város „génuszához”. A területiséget vizsgálataik középpontjába állító tudományok, a településföldrajz, -tudomány, regionális tudomány a napjainkban leginkább elfogadott nézetei szerint a város a településállományon belül kialakult földrajzi munkamegosztás terméke, e munkamegosztásban a központi szerepkört betöltő település, olyan település, ahol a lakosság nem mindennapi igényeit kielégítő intézmények, tevékenységek

¹ DSc, nyugdíjas tudományos tanácsadó

tömörültek. Településhálózati szerepénél fogva tehát a város a csere, az érintkezés, a találkozás kítüntetett színtere a területi munkamegosztás által strukturált világban. Központi szerepkörére támaszkodva a város jelentős térszervező erővel rendelkezik s gyakorta döntési, hatalmi központ.

Természetesen a vezető városképző tevékenységek, tényezők, funkciók a történelem során változtak; az ókori birodalmakban az adminisztratív és a katonai szerepkör hozta létre a legtöbb várost; a közép- és kora újkorban a kézművesipar és a kereskedelem lépett a legfontosabb városfejlesztő tényezők élére; a modern korban a kereskedelem, a szolgáltatások – beleértve az igazgatási szolgáltatásokat is –, a közlekedés és közvetve a gyáripar voltak a városodás legfontosabb forrásai. A városállomány kialakításában és fenntartásában a mezőgazdasági termelés az esetek nagy többségében nem kapott számottevő szerepet. Megjegyzendő, hogy a magyar településföldrajz „atyja”, Mendöl Tibor a mezőgazdaság szerepét is felemlíti a városképző tevékenységek sorában, feltéve, ha az az illető településben a környezetéhez képest intenzív termelést folytat (Mendöl T. 1963).

A magyarországi városállomány kialakulása idején, a középkorban és a kora újkorban a városi lét elengedhetetlen kelléke volt lakóinak s magának a településnek a rendi társadalomban elfoglalt kedvező helyzete, függetlensége a feudális földesúri és vármegyei hatalomtól (a szabad királyi városok s polgárságuk), vagy legalábbis e függés lazább volta (pl. a robotterhek megváltásának lehetősége, az adókivetésnek és begyűjtésnek a településhez (vezetőséghez) való rendelése, esetleg lakóinak szabad költözködési joga vagy az ingatlanai feletti rendelkezés joga stb.). A magyar közép- és kora újkorban tehát a „rendet tartó” város polgárai elsősorban céhes kézművesek, kereskedők voltak, s kítüntetett helyet foglaltak el a rendi hierarchiában (szabad királyi városok, bányavárosok). Magyarországon azonban nagy számban találhattunk mezőgazdasági tevékenységet folytató s földesúri függésben élő, ennek ellenére városnak tekinthető településeket, a (jelentékenyebb) mezővárosokat. A főként agrártevékenységet folytató, városias jellemvonásokat mutató mezővárosok legnagyobb számban az Alföldön fordultak elő. De a Zempléni és abaúji Hegyalját is sűrűn ülték meg az ilyen jellegű települések, rendhagyó (mező)városok.

A Hegyalja markáns karakterű, *emberkéz alkotta táj*, különleges és páratlan a Kárpát-medence területén. Páratlan, mert az *opciók* (adottságok, lehetőségek, a választások kínálata) és a *ligatúrák* (gátak, fékek, kényszerek) a Kárpát-medencében sehol sem feszültek egymásnak ily erővel és változatosságban, mint a Hegyalján; az ellentétes hatások, erők sűrűsödése, küzdelme a táj történetét is „sűrűvé” tette, feszültségekkel telített, a felemelkedés-hanyatlás hullámvasúttjára kényszerítette a tájat, településeit és társadalmát, bonyolult kapcsolatrendszereket hívott életre, mely kapcsolatrendszerek messzi vidékekkel is folyamatos érintkezést biztosítottak. A Hegyalja a *történelmet csináló*, nemcsak azt elszenvedő táj, a csere és a *közvetítések* tája.

A Hegyalja tehát hangsúlyozottan „csinált táj”. Természetesen minden társadalmi (társadalomföldrajzi) táj, körzet, téregység a társadalom munkája nyomán született, formálódott, tehát „csinált táj”, de a Hegyalja esetében az emberi munka nyomán „választódott le” a Zempléni-hegység (nevezik Tokaji-hegységnek is) területéről, mindenkori határait is a „kultúrunka” – nevezetesen a majd monokultúras szőlőtermelés – rajzolta-rajzolja ki. A Hegyalja általt teremtődött meg, hogy a Zempléni-hegység arra alkalmas térszíneit különleges *termelési tájjá, borvidékké* „építették” lakóik, s az ez által előnyössé vált helyzetét versenytársaival szemben biztosítandó, monopolizálendő, törvényekkel, rendeletekkel körül határolta azt, s a szőlő- és bortermelést rendtartásokkal szabályozta. A Hegyalja területét a számottevő minőségi bortermelést *folytató települések és azok „életterei” jelölték ki*. Írott forrásaink szerint a tájjá formálódó vidék csak fokozatosan töltötte ki a Szántó-Tokaj-Újhely háromszöget. A szőlőművelés és borkészítés szabályozásának, tehát a minőségi *bortermelés* biztosításának igénye s a „táj-tudat” szülőhelye Tállya, Mád, Tarcal, Tokaj, Tolcsva környékén keresendő. Már 1613-ban összegyűltek a jelentősebb bortermelő települések Mádon, s jóváhagytak egy rendtartást s az 1641-es, szintén Mádra összehívott tanácskozás határozatait már 13 település fogadta el. Ezután egy 1737-es helytartótanácsi bizottság foglalkozott ismét a

borvidék elhatárolásával, jelentősen bővítve az 1641-es listát, 22 települést sorolván a Hegyaljához (Patak és Újhely is a borvidék részévé vált). Ma az 1997. évi XXXI. törvény által megnevezett 27 település alkotja a hegyaljai (falusi) borvidéket. Hangsúlyozzuk, hogy „nemcsak térkép e táj”, a bortermelés sokfelé ágazó, egységesítő hatásán kívül a Hegyalja lakóinak *markáns „mi” tudata*, *„Hegyalja- tudata”* van.

Ha meg akarjuk érteni a hegyaljai mezővárosok kialakulásának körülményeit, meg kell ismernünk a táj történetét, a mezővárosok és a bortermelés összefonódó, egymástól elválaszthatatlan fejlődéstörténetét. Előjáróban megjegyezzük, hogy a hegyaljai folyamatok, történések legáltalánosabb jellegzetessége a minőségi bortermelésben való újabb és újabb előrelépés, s az ellenkező hatású „sorscsapások” rendszeres felbukkanása. Ezt a hosszú távú tendenciát a következő etapokra tagolhatjuk:

A felkészülés kora; a kezdetektől kb. 1550-ig

A Felföld keleti szárnya s az Alföld közötti átmeneti zóna kedvező feltételeket kínált a letelepedő honfoglalóknak; a délies hegylábakat, a „laza”, tisztásokkal tarkított tölgyeseket, a változatos élettereket nyújtó ártérperemeket vették birtokba. Az idetelepülők feltehetően csakhamar szőlőt is telepítettek-műveltek, noha erről az 1200-as évek közepéig írásos források nem szólnak. Ezt a feltételezést támasztja alá a szőlőművelésben jártas vallonok letelepítése a Hegyalján, a felföldi városok szőlővásárlásai (Kassa: 1382, Bártfa: 1476 stb.) s borkereskedése. Mindez ösztönözte a minőség javítására irányuló törekvéseket: a 13-15. században terjedt el a természetett szőlőfajták szelektálása, a szőlők karózása, a rendszeres évi kétszeri, majd a középkor végén már háromszori kapálása, trágyázása, későbbre tolták a szüret idejét is; korszerűsödött a bor készítése, kezelése, tárolása: pincéket ástak, fahordókban érlelték-tárolták a bort stb.

A középkor végén tehát a Hegyalja lakói már piacképes borokat termeltek – ha még nem is a később elhíresült „nagyborokat” –, azokat rendszeresen piacra vitték; a táj messze távolodott az autarkias állapotoktól, élénk árucserét folytatott. Nyilvánvaló, hogy mindez a hegyaljai településállományra s azok lakóira is hatást gyakorolt: a borgazdaság, a települések és a helyi társadalom szoros szimbiózisban élt egymással. Különösen messzemenő hatást gyakorolt a táj társadalmára a szőlőparcellák birtoklásának módja: a szőlők ugyanis nem tartoztak a jobbágytelki állományhoz (noha tulajdonosa feudális szolgáltatásokkal tartozott utána földesúrnak). Ez lazította a jobbágykötelekeket, a tehetősebb jobbágyok szőlőt vásárolhattak, gyarapodhattak, adóikat pénzben róhatták le (tehát nem robotoltak), sokan közülük az ún. taksás nemeseik közé emelkedtek.

A szőlők szabad forgalma szőlőbirtokokat vásárlók tömegeit csábította a Hegyaljára (ez a helyi jobbágytársadalmakat is fellazította); a szőlőtermelés nagy munkaerő-igénye, a betelepedés szabadsága népes községek kialakulását, nagy népsűrűséget eredményezett. Mindez hathatósan támogatta a *mezővárosok kialakulását-fejlődését* a Hegyalján. Tolcsva, Abaújszántó, Tállya, Szerencs, Tarcal, Tokaj, Olaszliszka, Erdőbénye, Mád és Bodrogkeresztúr bortermelésének köszönhette mezővárosi kiváltságait.

A minőségi bortermelés kezdetei, a Hegyalja „kiteljesedése”; kb. 1550-1711

A 16. század derekától a 18. század elejéig eltelt időszak történéseit két fő jellegűekre oszthatjuk. Miközben a szőlő- és borkultúra tovább fejlődik, s a Hegyalja Európa-szerte ismert és magas presztízsű borvidékké válik, addig a „nagy történelem” a tájat sem kímélte.

A Hegyalja ugyan nem vált a Hódoltság részévé (de nem egyszer kényszerült a „töröknek” is adózni), ám a királyi Magyarország, az Erdélyi Fejedelemség és az Oszmán Birodalom ütközőzónája lett. Különösen heves összecsapásokra került sor a Habsburg-párti és a Habsburg-ellenes erők között e tájon; Tokaj vára a 16. században tizenkétszer cserélt gazdát. Ez a geopolitikai pozíció növelte ugyan a Hegyalja súlyát, *történelemformáló tájjá* emelte (tokaji,

szerencsi, ónodi országgyűlések, a Rákócziak pataki udvara, a pataki kollégium kulturális kisugárzása, az ún. hegyaljai felkelés stb.), de a hadak állandósult járása, a zsákmányszerző rajtaütések, a hadisarcok újra és újra felélték-felprédálták a táj produktumát.

Mert mindeközben a borkultúra kiteljesedett, a Hegyalja mint táj *manifesztálódott*, kialakult a táj lakóinak identitás-tudata. A korábban említett új eljárások elterjedtek Hegyalja-szerte; az igazi áttörést a minőségi bortermelés terén az aszúbor „felfedezése” (16. század dereka), majd rendszeres előállításuk jelentette; az aszú ismerté, kedvelté vált az igényes fogyasztók körében. Rendszerré szerveződött a borkereskedelem. A kedvező folyamatok „ellenzői” között említettük már a háborús állapotokat. De ugyanilyen korlátozó hatást gyakorolt a Hegyalja gyarapodására, hogy a borgazdaság haszna egyre nagyobb mértékben került „kívülállók” kezébe. A szőlőbirtoknak szabad forgalma következtében az extraneusok (külbirtokosok) aránya növekedett, a borkereskedés haszonélvezői távolabbi városok borkereskedő polgárai voltak (Kassa, Bártfa, Késmárk, Krakkó stb.). Épp a „kívülállók” elleni védekezésül léptek fel közösen a bortermelő mezővárosok tanácskozáson; az ott megalkotott rendtartások elsődleges célja a külbirtokosok tulajdonszerzésének korlátozása volt, valamint a szőlőbirtoklás és bortermelés „rendjének” egységesítése. E tanácskozások nyomán vált a Hegyalja” deklarált” tájjá.

A bortermelésre alapozva a 16-17. században

- a Hegyalja településeinek többsége *mezővárosi autonómiát* szerzett,
- a mezővárosok autonómiája bővült, lakosságuk növekedett (az 1600-as évek utolsó harmadáig),
- a külbirtokosok tulajdonában álló szőlők területe növekedett,
- a táj kulturális gyarapodása egyértelmű.

Ám a kb. 1670 és 1711 közötti évtizedekben a Hegyalja talán legsötétebb időszakát élte át. A hadiállapot szinte folytonos volt, a háború pusztítása mellett pusztító járványok ütötték fel fejüket (mint pl. az 1780-as pestisjárvány). A lakosság erősen megfogyatkozott, a házak-telkek jelentékeny hányada pusztán állt (1704-ben a sárospataki telkek 56,2%-a lakatlan). A szőlők egy része műveletlen, az „értékesítési-lánc” működése akadozott. A békésebb kor hajnalához (1711, Szatmári béke) a Hegyalja népe megfogyatkozva, elszegényedve érkezett. A borgazdálkodás virágkorának eredményei, hozadéka részben elenyészett.

Ám a hegyaljai városias jellegű települések jellemző vonásai e korszakban alakultak ki, akkor, amikor a várossá fejlődés egyik, talán legfontosabb feltételét a rendies függelem hiánya vagy lazább volta jelentette. E lazább függés forrása a szőlőbirtokok jogi helyzetében keresendő. A szőlő(birtok) ugyanis különleges helyet foglalt el a feudális birtoklási rendszerben. Forgalmuk – a jobbágyok részéről való adása-vétele – ugyanis szabad volt, ha tulajdonosa a feudális járadékokat megfizette földesurának (de robottal nem tartozott neki). Ez sokkal lazább feudális függést jelentett, utat nyitott az egyéni iparkodásnak: aki parlagföldön vagy irtványterületen új szőlőt „épített”, annak az a tulajdonába került, egy ideig adómentességet is élvezett. Ez a társadalmi fejlődést bizonyos polgári vonásokkal gazdagította. A szőlő- és bortermeléshez kapcsolódó egyéb tevékenységek, mint a kereskedelem, a piaci tevékenység, az iparfejlesztő hatás, a nagy népsűrűség a Hegyalja jelentősebb településeinek lehetővé tették a mezővárosi fejlődést. A mezővárosok pedig tovább lazították a feudális függést, jelentős önállóságot, autonómiát biztosítottak lakóinknak, a paraszti polgárosodás lehetőségét teremtették meg számukra.

Ennek az autonómiának beszédes megnyilvánulása volt a 16. század végén, a 17. században a hegyaljai mezővárosok és jobbágyfalvak közös fellépése, a szőlőbirtoklás és bortermelés „rendjének” egységesítése. Ezekben a törekvésekben, tanácskozásokban, az elfogadott intézkedéseket rögzítő rendtartásokban manifesztálódott a Hegyalja, mint markáns, „törvényileg” is lehatárolt térség, formálódott a táji identitás tudata. E törekvések legismertebb dokumentuma az 1641-ben Mádton tartott tanácskozás által elfogadott rendtartás, amely az évtizedes szokásjogot, illetve a korábban alkotott rendtartások előírásait vette alapul. E rendtartás(ok) legfontosabb törekvése a külbirtokosok (felvidéki, sőt lengyelországi városok, nemesek, egyházak stb.) beáramlásának fékezése volt (amit a szőlőbirtokok szabad adásvétele

tett lehetővé); a „bebírók” a Hegyalja által megtermelt extra jövedelmek egy részét „kivitték” a tájról; eszköze pedig elsősorban a hegyaljai településekben eladásra kerülő szőlőbirtokokra vonatkozó elővásárlási jog biztosítása volt.

A vázolt folyamatok további városi funkciókkal, jellemvonásokkal gazdagították a hegyaljai mezővárosokat. Az árutermelő borgazdaságok ösztönözték a kereskedelmet, noha a jelentős borkereskedő városok a Hegyalján kívül alakultak ki; az itt termelt borok legnagyobb empóriumuma a 15-16. században az árumegállító joggal rendelkező Kassa volt, de Eperjes, Bártfa, Kisszeben, Lőcse, Késmárk, Ólubló, sőt a lengyelországi Krakkó is vásárolta-közvetítette a hegyaljai borokat. De így is már a 14-15. században több vásártartási joggal rendelkező mezőváros kereskedett a Hegyalján, s Frisnyák Sándor adatgyűjtése szerint a 18. században már évente 52 vásárt tartottak a Hegyalján (Frisnyák S. 2004). A mezővárosokban felszaporodott a kézműves iparosok száma és aránya is; a becslések szerint a 16. század derekán a háztartások mintegy 20%-át tették ki a kézművesek háztartásai.

Végül is a 13-17. század folyamán 12 hegyaljai település nyert mezővárosi kiváltságokat: a 15. század előtt Sátoraljaújhely, Patak és Tolcsva, a 15. században Tokaj, Tállya, Tarcal, Szerencs, Olaszliszka, Abaújszántó, a 16-17. században pedig Mád, Erdőbénye és Bodrogkeresztúr.

A hegyaljai mezővárosok közül városiaságával kiemelkedett Patak, a szokványos mezővárosi funkciók mellett a település főúri rezidencia, uradalmi központ, katonai erősség, szellemi műhely-iskolaváros, jelentős a kézműipar s belvárosának településképe is városias. Tokaj a bortermelés mellett szintén kézműipari központ, forgalmas tiszai átkelője s sókamrája révén forgalmi központ, vára katonai jelentőséget is biztosított számára. Szerencs hajdúszabadsággal rendelkezett, a Rákócziak kezén lévő vára a család egyik lakóhelye, erősség, uradalmi központ. Újhely a 17. században fokozatosan a Hegyalja legjelentősebb borkereskedő helyévé vált.

Szelidülő történelem, gyülekező fellegek (1711- az 1700-as évek vége)

1711 után békés korszak következett, a Hegyalja lassan újjáépült, növekedett a lakosság száma (szervezett telepítési akciók nyomán is érkeztek jövevények a Hegyaljára, pl. Rátkára, Herceggútra, Károlyfalvára a németajkúak), újratelepítették a szőlőket, helyreállt a borkereskedelem „logisztikai lánc”; *gyarapodott* a Hegyalja. Érthető, hogy a Hegyalja egyes kutatói a 18. századra teszik a táj fénykorát. Ám a 18. század derekától egyre sűrűbb felhők gyülekeztek a Hegyalja egén.

A bortermelés terén újabb *áttörő innovációra* – mint volt az aszúkészítés „felfedezése” – már nem volt képes a Hegyalja. Egyre több nehézséggel küzdött a borkereskedelem; a Habsburg birodalom Poroszország ellen vívott háborúi (osztrák örökösödési háború, 1741–48, hétéves háború, 1756–1763) miatt Poroszország megtiltotta az osztrák-(magyar) áruk importját, így az „északi piacok” egy része elveszett a Hegyalja számára. A „bécsi udvar” merkantilista politikája is szemet vetett a Hegyalja produktumaira (egyre magasabb kiviteli vámok, a borkereskedők kötelezése „magyar” borokhoz hasonló mennyiségű „osztrák” bor kivitelére, a borkereskedelemben is érdekelt görög kereskedők kiszorítása az országból stb.). Lengyelországban – a hegyaljai borok legfontosabb fogyasztójában – a 18. század második felében kaotikus állapotok alakultak ki, hanyatlott az ország gazdasága, végül az országot 1772-ben felosztották a cári birodalom, Poroszország és a Habsburg Birodalom között; a lengyel felvevőpiac kereslete drasztikusan csökkent; a 18. század súlyos értékesítési válsággal búcsúzott, csökkent az értékesíthető borok mennyisége, csökkentek az árak; megtört a hegyaljai borgazdaság fejlődését trendje.

Az állandósult háborús állapotok megszűntével a Hegyalja települései a mennyiségi gyarapodás korszakába léptek. Új városfejlesztő tényezők nem léptek színre, a mezővárosok gazdaságának bázisát továbbra is a bortermelés biztosította. Növekedett lélekszámuk (1784/87-ben Tállyán több, mint 4 ezer[!], Mádon 3 ezer, Tarcalon, Tolcsván és Tokajban több, mint 2 ezer lakost számoltak össze a népszámlálás összeírói), gazdagodott épületállományuk, jogi-társadalmi helyzetükben sem történt érdemleges változás. Mindaddig, amíg az ország kedvező helyzetű

városai nem léptek a modern városfejlődés útjára, a Hegyalja mezővárosias régiójának országos pozíciói nem változtak érdemben.

Az 1700-as évek végétől a „filoxéraiág” (1885-ig)

Az értékesítési válság kezdetét követő 19. századot a stagnálás, majd a katasztrófa századának nevezhetjük. A bortermelésnek nem csak az értékesítési nehézségekkel, a csökkenő borárakkal kellett szembenéznie, hanem pl. a minőség romlással, a „tokaji” presztízsének csökkenésével. Ennek okai között a magasán fekvő, a legjobb minőséget adó, de legnehezebben-legdrágábban művelhető táblák művelésének felhagyását, a borhamisítást, a konzervatívra váló felfogást kell említenünk. Ezt a fokozatos „lecsúszást” aztán egy drasztikus esemény tetőzte be. 1885-ben a Hegyalján is megjelent a filoxéra, s néhány év alatt a borvidék szőlőterülete 6900 hektárról 860 hektárra csökkent. A Hegyalja gazdaságának alapja gyakorlatilag megszűnt.

Ebben a Hegyalja bortermelésre nézve tragikusan végződő évszázadban a mezővárosok s lakóik életét ellentétes hatások alakították. A jobbágyfelszabadítás nyomán a mezővárosok jobbágyi jogállású lakói szabad polgárokká váltak, ám maguknak a mezővárosoknak a környező jobbágyfalvakhoz képest kedvezőbb jogi-társadalmi helyzete megszűnt. A borgazdaság összeomlása nyomán nagyfokú munkanélküliség lépett fel, a lakosság elszegényedett. Egyes települések lélekszáma csökkenni kezdett. Néhány településben viszont új városfejlesztő tényezők jelentek meg: a vasút, a gyáripar, a polgári közigazgatás térségi hatáskörű intézményei. Ezek megjelenéséből elsősorban Sátoraljaújhely profitált: népes vármegyéjének igazgatási-szolgáltató központjává, vasúti csomóponttá vált, gyáriparra tett szert, lakossága gyorsan növekedett (1870: 11579, 1910: 21576 lakos). Szerencset járási székhellyé válása, vasúti forgalma, cukorgyára támogatta városi fejlődésében (1784/87: 4037, 1870: 2406, 1910: 6772 lakos), Patak pedig iskolavárossá, kistáji központtá vált. E három város népessége az 1870-es 19 ezerről 36 ezerre növekedett. Ugyanakkor elvesztették bortermelő mezővárosi karakterüket.

Az elhanyaglás kora (19. század vége, 1990/2000)

A korszakot a táj bortermelési jelentőségének csökkenése, presztízsének megtépázása, településeinek profilváltása jellemzi. A bortermelésről annak ellenére elmondható ez, hogy a 19. század végén elkezdődött a filoxéra-pusztította szőlőterületek *rekonstrukciója*. 1907-re az 1870-es szőlőterületnek 62%-án díszlett újra szőlő. Az újjáépítést megszakította az első világháború, s súlyos csapást mért a tájra a *trianoni határmegvonás*: fő – korábban belföldi piacukat – a Felföld városait immár ország- és vámhatárok választották el a Hegyaljától, Sátoraljaújhely pedig elvesztette városi vonzáskörzetének nagyobb hányadát. A két világháború között állandósultak az értékesítési nehézségek. A kis szőlőparcellákon gazdálkodók egyre kevésbé tudtak megélni a szőlőtermelésből, hagytak fel a borkészítéssel. Aztán 1944-ben a Hegyalja nagyszámú zsidó lakosságának elhurcolása és elpusztítása zárta ezt a táj számára különösen tragikus korszakot. (A Hegyalja népességének 12,5%-a volt izraelita vallású 1930-ban, több mint 10 ezer fő. Sátoraljaújhelyen a lakosság 15,4, Bodrogkeresztúron 23,5, Tokajban 16,4%-át tették ki az izraelita vallásúak.)

Az ún. szocialista korszak pedig az oktrojált modernizáció korszaka. Már 1949-ben megjelentek az állami tulajdonú borgazdaságok a Hegyalján, hogy aztán sorozatos összevonásokkal 1971-ig kialakuljon a Borkombinát (Tokaj-Hegyaljai ÁG Borkombinát), s „élet-halál ura” legyen a tájon. Tagadhatatlan, hogy az állami borgazdaságok, termelészövetkezetek, szakcsoportok gyarapították – modernizálták? – a Hegyalja szőlő- és borgazdaságát. Jelentős telepítéseket hajtottak végre, a megvásárolt-megszerzett parcellákat alkalmassá tették a nagyüzemi (gépi) művelésre (a korszak végén a Borkombinát 1139 ha saját szőlőterülettel rendelkezett); szőlőfeldolgozókat, palackozót, lepárlóüzemet hoztak létre, felvásárolták a kistermelők termését, nagyarányú külkereskedelmi tevékenységet folytattak. Ugyanakkor a legnagyobb volumenű felvevőpiac, a Szovjetunió borkereskedői és fogyasztói igénytelenek voltak a minőséggel

szemben, így a Borkombinát is a mennyiségi termelést szorgalmazta. Az új telepítések egy részét a hegységet övező sík, így gépileg művelhető s nagyobb termést adó területeken végezték, ami eleve minőségromlással járt; a kordonos művelési mód is termélnövekedést, de egyúttal minőségromlást eredményezett; engedélyezték a nem a Hegyalján termett szőlők feldolgozását is; manipulációkkal „hozták létre” a kívánt fajtájú borokat.

Így a „tokaji” minősége és presztízse mélyre süllyedt, teljesen érzéketlenné vált a nyugati piacok igényeivel szemben. A táj településeit pedig a sajátos” rendhagyó” voltak fokozatos elvesztése, az országos képhe való belesimulásuk jellemzi, valamint a stagnálás állapota.

Utóélet

A Hegyalja borgazdaságának jelenleg legfontosabb feladata a „tokaji” megtépzott hírnevének s az elvesztett nyugat-európai piacainak visszaszerzése. Ezt, jelentős részben külföldi tőkét is igénybe véve számos modern pincészet munkája szolgálja. Új borkészítési-kezelési eljárásokat vezettek be – nem kevés vitát gerjesztve a hagyományos borkészítés és a modern borászkodás hívei között –, új szőlő- és borfajtákat vezettek be – pl. a jégbor készítést –, marketing-munkájuk sikeres.

Ugyanakkor a kis gazdaságok – a Hegyalján évszázadokon át a kis, 1-2 hektáros gazdaságok adták az előállított bor zömét –, helyzete megrendült, tulajdonosaik nem tudnak megélni kis szőlőjükből, csak mellékfoglalkozásként gazdálkodnak, illetve már nem készítenek bort, a megtermelt szőlőt a nagyobb pincészeteknek adják el.

A bortermelés, különösen a gépi művelés és a modern technológiák mellett egyre kevesebbeknek nyújt megélhetést. Ráadásul a rendszerváltozás után a táj nagy munkáltatói megszűntek – szerencsi cukorgyár, újhelyi dohánygyár, az ásványbányászat üzemei –, a táj továbbra is stagnál-hanyatlík.

Tehát a Hegyaljára ma is érvényes az *évszázados talány*: kedvező adottságai ellenére ma is több, markánsan kedvezőtlen folyamat figyelhető meg a tájon; a Hegyalja *nem nevezhető egyértelműen prosperáló térségnek* (sokak véleményével szemben); ez különösen azért aggasztó, mert egy (korábban) magas presztízsu és kedvező helyzetű táj hanyatlásáról van szó, egy olyan tájról, melynek a „lecsúszó” megyében a „zászlóshajó” szerepét, a példaadó, prosperáló vidék szerepét kellene betöltenie.

A táj *kedvező adottságai* közé sorolhatók a következők:

- A táj évszázados teljesítményéből, társadalmi-gazdasági fejlődéséből fakadó *presztízis*, *hírnév*, illetve a táj, a helyi társadalom materiális, szellemi-kulturális, mentalitásbeli öröksége. Ennek a hírnevének (Tokaj, illetve a „tokaji” név némi túlzással világhírű) jóval nagyobb mértékben kellene tudni „eladni” a tájat, a táj produktumait, különösképp idegenforgalmát, rendezvényeit, a bor mellett egyéb termékeit; ez a hírnév segítheti a Hegyalját a „tájak versenyében” (pl. a fejlesztési forrásokért folytatott versenyben). A szellemi-kulturális örökség rendkívül sokrétű; részét képezi pl. a *kultúrtáj* sajátos karaktere – megkapó szépsége, az *építészeti örökség*, a „történelem” materializálódott emlékei – a pataki vártól a zsinagógákon, a pincevárosokon, várakon át a tokaji görög polgárok lakóházaig –, a „pataki szellem”, a sváb falvak – Herceggút, Rátka, Károlyfalva – munkakultúrája, a vendégforgalmat is generáló szellemi örökség, mint a Vizsolyi Biblia, a csodarabbik emléke-sírhajai, Árpádházi Szent Erzsébet kultusza stb. De ennek az örökségnek a része a táj lakosságának viszonylag magas iskolázottsági szintje is. Pl. a lakosság 11,0%-a végzett egyetemet vagy főiskolát; ez az érték az általunk kijelölt tájak között a miskolci agglomeráció után a legmagasabb. Ugyancsak részben ezen örökség hatása tükröződik a táj megyén belüli magas urbanizáltságának; a lakosság bő 60%-a él városokban; ugyanakkor ez az arány pl. a Bodrogközben 16,0%, a Cserehát–Tornában 17,4%.
- A Hegyalja forgalmi *fekvése* előnyös: a táj része az Alföld és a Kárpát-medence hegységkerete között húzódó, a két eltérő termelési struktúrájú nagytájak határán

kialakult vásárvonalnak, kontakt-zónának. A táj előterében, határain az államalapítás óta nemzetközi jelentőségű útvonalak vezetnek; a tokaji révnél kelt át a Tiszán az ország centrumából az Észak-Tiszántúlra és Észak-Erdélyben vezető útvonal, ebből ágazik ki a Hernád völgyén a Felföldre, majd azon túl Lengyelországba vezető útvonal, míg a Zempléni-hegység keleti oldalán az ugyancsak Lengyelországba, illetve Kelet-Európába futó útvonal. Mindezen útvonalak kiemelkedő stratégiai jelentőséggel is bírtak (ez ugyan háborús időben nemegyszer pusztító hadjáratokat is „vonzott” a Hegyaljára és környékére), s lehetővé tették, hogy a táj produktumai viszonylag könnyen jussanak el felvevőpiacokra. A Tisza vízi útjának fontos állomása alakult ki a tokaji átkelőnél. Az útvonalak nemcsak a „tokaji” exportját könnyítették meg, rajtuk nemcsak árukat szállítottak, nemcsak utazók rótták azokat, hanem eszmék, ismeretek, újítások áramlottak, tették nyitott, befogadó tájjá a Hegyalját, vezették ide távoli vidékek lakóit, vallonokat, svábokat, görög kereskedőket, szlovák és ruszin napszámosokat, lengyelországi zsidókat, anabaptistákat (habánokat), protestáns prédikátorokat, tudósokat.

- A Hegyalja életében évszázadok óta kiemelkedő szerepet játszott a *bortermelés*; ez tette ismertté, juttatta lakóit biztos jövedelmekhez, erre alapozva vált a táj lakossága sokszínűvé, mezővárosi polgárrá. A rendszerváltozás nyomán megteremtődött a lehetősége annak, hogy a Hegyalja bortermelése bekapcsolódjon a világpiacon, igyekezzen megfelelni annak kívánalmainak; ért is el sikereket a megtépzott hírnév visszaszerzésében, külső (hazai és nemzetközi) tőkét vonzott a tájra, érződik katalizátorhatása is, mindenekelőtt az idegenforgalom terén. Vagyis a *minőségi bortermelés* jelenleg is a táj „felvirágoztatásának” potenciális alapja lehetne.
- A táj még ma is *kisvárosi-középfalvas települészerkezetű*; igaz, 10 településének lélekszáma nem éri el az ezer főt, az „aprófalvas-szindróma” nem lépett fel a Hegyalján.
- Az *idegenforgalom* adottságai, vonzó tényezői sokrétűek, közismertek, e téren is kiemelkedik a Hegyalja a megye más tájai közül. Más kérdés, hogy kellően él-e a táj ezen adottságokkal (megítélésünk szerint nem).
- Gazdag a táj kulturális öröksége; ma is egy sor működő tudományos, kulturális intézménnyel rendelkezik (pataki főiskola, tudományos műhelyként is funkcionáló múzeum, levéltár, szőlészeti kutatás, színvonalas középiskolák stb.). Ehhez járul a lakosság identitás-tudata, közéleti aktivitása. Alig van olyan tája az országnak, amelyről annyi tudományos publikáció jelenne meg, nem ritkán ott élő szerzők tollából, mint a Hegyalján.

Mindezekkel szemben állnak a tájra jellemző felemás demográfiai, gazdasági, társadalmi folyamatok.

- Mindezek közül „legbeszédesebbek” a *demográfiai folyamatok*, melyek egyrészt jelzik a térségben folyó kedvezőtlen társadalmi-gazdasági állapotokat, másrészt maguk is a kiváltói lehetnek azoknak. A táj *népesedési csúcsa* 1970-re esett (91.414 lakos), azóta a lakosság száma *gyorsuló ütemben csökken*. Még a népesedési csúcst követő évtizedben évente csupán 37 fővel csökkent az itt élő népesség száma, addig ma már évente a kisebb falunyi lakosság (876 fő) „hiányzik” a térségből. A népességszám-változás városok-falvak közötti megoszlása utal a változások okaira is. A dualizmus korában 1870 és 1910 között mind a községek, mind a városok (a mai városi jogú települések!) népességszáma növekedett, de a városoké lényegesen gyorsabb ütemben (a falvaké 11,3%-kal, a városoké több, mint 60%-kal); vagyis a „falusi tevékenységek” népesség-eltartó képessége is növekedett, mindenekelőtt az agrártevékenységé, habár a 19. század végi filoxavész súlyos csapást mért a szőlőtermelésre, s a rekonstrukció 1910-re még nem fejeződött be. Így feltehetően a „tercier szektor” munkaerő-igényének növekedése áll részben a népesség-gyarapodás mögött. De csökkenhetett a rendelkezésre álló munkaerő kihasználásának a mértéke, a szőlőtermelő kisgazdaságok

jövedelmezősége is. Megrendült a táj gazdasági bázisa. A lakosság gyarapodását a városok produkálták.

A népességszám-változás mellett egyéb demográfiai folyamatok is hátrányosan érintik a Hegyalját. A vándormozgalom nemcsak apasztja a lakosságszámot, hanem kedvezőtlenül hat a lakosság demográfiai-társadalmi szerkezetére is; az elköltözők ugyanis többnyire az iskolázottabbak, magasabb szaktudással rendelkezők, tehetősebbek, a másutt új egzisztenciát teremteni képesebbek közül kerülnek ki, a táj környezetéből (a Bodrogeközéből, Szabolcsból, a Taktaközéből stb.) érkezők viszont többségükben „menekülők”, alacsonyabb társadalmi státuszúak. A demográfiai szerkezetet ugyan javítják (kormegoszlás, természetes szaporodás), de a társadalmi szerkezetet nem. A Hegyalja tehát mintegy a társadalmi kapillaritást szolgáló „szivattyú” működik a megyében. A migráció demográfiai hatásai ellenére a lakosság demográfiai szerkezete kedvezőtlen: magas az időskorúak aránya (2016-ban a 65-X éveseké 19,6%), s a megye tájai közül a Hegyalján a legmagasabb a *természetes fogyás*.

A vázoltak ellenére a Hegyalja helyi társadalmi még mindig magasabb státuszúak, innovatívabbak, aktívabbak, mint a legtöbb Borsod megyei tájon, a különböző fejlesztési programokban lehet számítani tevéleges részvételükre. S ez kétségtelenül az egykori „rendhagyó” városfejlődés hozadéka.

Irodalomjegyzék

- BELUSZKY P. (2001): A Nagyalföld történeti földrajza. Dialóg-Campus Kiadó. Budapest-Pécs. 274 p.
- BELUSZKY P. (2009): Hegyalja – A páratlan táj. In: Gál A.- Hanusz Á. (szerk.): Tiszteletkötet Dr. Frisnyák Sándor professzor 75. születésnapjára. Nyíregyháza–Szerencs. pp. 13-26.
- BELUSZKY P. (2018): A települések világa Magyarországon. Dialóg-Campus. Budapest. 328p.
- BOROS L. (1996): Tokaj-Hegyalja szőlő- és borgazdaságának földrajzi alapjai és jellemzői. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Pedagógiai Intézet. Nyíregyháza. 322p.
- BOROS L. (2012): Tokaj-Hegyalja szőlőterületének idő- és térbeli változásai a 18–20. század folyamán. – In: Frisnyák S. – Gál A. (szerk.): Tokaj-hegyaljai borvidék. – Nyíregyháza-Szerencs. pp. 41-55.
- FRISNYÁK S. (2004): Tokaj-Hegyalja gazdasági térszerkezete a 16–19. században. – In: Hanusz Á. (szerk.): A kultúrtáj kialakulása a Kárpát-medencében. – Nyíregyháza.
- FRISNYÁK S. (2007): Szőlő- és borkultúra Tokaj- és Abaúj-Hegyalján. – In: Baráz Cs. – Kiss G. (szerk.): A Zempléni Tájvédelmi körzet Abaúj és Zemplén határán. – Bükk Nemzeti Park Igazgatósága. Eger. pp. 295-303.
- FRISNYÁK S. - GÁL A. (2012) (szerk.): Tokaj-hegyaljai borvidék. – Nyíregyháza-Szerencs. 276 p.
- MENDÖL T. (1963): Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó. Budapest. 567p.
- OROSZ I. (1995): A hegyaljai mezővárosok társadalma a XVII. században. – In: Orosz I.: Hagyomány és megújulás. Csokonai Kiadó. Debrecen. 295p.
- TAMÁS E. (2012): Tokaj-Hegyalja népessége (1784/87–2001). – In: Frisnyák S. – Gál A. (szerk.): Tokaj-hegyaljai borvidék. – Nyíregyháza-Szerencs.

Rechnitzer János²

Néhány iránymutatás Kelet- és Közép-Európa nagyvárosainak tanulmányozásához

A magyar regionális tudomány a kilencvenes évek kezdett el foglalkozni Kelet-Közép-Európa területi folyamataival. A kutatások első fázisában rendszerváltozások előtti és utáni időszak összehasonlítása történt meg. A témakör kutatásának elindítója Enyedi György volt, aki rendszerezte a legfontosabb változásokat a területi szerkezet átalakulásában. Illés Iván monográfiájában mutatta be a nagytérség sajátosságait. Vizsgálataiban nagy hangsúlyt kapott a nagyvárosok átalakulása, így a privatizációs folyamatok, a külföldi működő tőke megjelenése, a gazdasági szerkezet átalakulása, a népesség mozgás mérséklődése, valamint a városszerkezet átrendeződése. Horváth Gyula kutatási már a regionalizáció szempontjai alapján elemzi a nagytérséget és annak városhálózatát. Kutatási hívják fel a figyelmet a felsőoktatás és kutatás-fejlesztés különbségeire a kelet-közép-európai országokban, azok nagyvárosaiban. Két fontos tényezőt elemünk ki a széles magyar irodalmi bázisból. Az első fővárosok helyzete, hiszen ezen országközpontok kerülnek be lényegében az európai városhálózat rendszerébe. A fővárosok gazdasági, társadalmi és intézményi aktivitása kiemelkedő az elmúlt harminc esztendőben, így a városok közötti különbségek is jelentősen növekednek. A másik a társadalmi szerkezet változása, ebben sok azonosság figyelhető meg a nyugat-európai nagyvároshálózattal. A dolgozatban összefoglaljuk az alapvető megállapításokat a kelet-közép-európai nagyvárosi hálózatra vonatkozóan.

Kulcsszavak: Kelet-Közép-Európa, nagyváros, fejlődési pályák
JEL kód: R10

Guideline for studying the big cities in Eastern and Central Europe

In the 1990s, Hungarian regional science started to deal with the territorial processes of East-Central Europe. In the first phase of research, a comparison of the pre-and post-regime changes was made. The research on this topic was initiated by György Enyedi, who systematized the most important changes in the transformation of the territorial structure. Iván Illés presented the characteristics of the metropolitan area in a monograph. In his studies, great emphasis was placed on the transformation of metropolitan areas, including privatisation processes, the emergence of foreign working capital, changes in economic structure, the reduction of population movement and the reorganisation of urban structure. Gyula Horváth's research has already analysed the metropolitan area and its urban network from the perspective of regionalisation. His research draws attention to the differences in higher education and research and development in Central and Eastern European countries and their metropolitan areas. Two important factors are selected from the broad Hungarian literature base. The situation of the first capitals, as these country centres are essentially integrated into the European city-network system. The economic, social and institutional activity of the capitals has been outstanding over the last thirty years so the differences between the cities are increasing significantly. The second is the change in the social fabric, where there are many similarities with the metropolitan network in Western Europe. Recent paper summarises the main findings on the metropolitan network in Central and Eastern Europe.

Keywords: Eastern and Central Europe, major cities, development trajectories
JEL code: R10

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.32>

² DSc. professor emeritus, Széchenyi István Egyetem

Bevezetés

A hazai regionális tudományi kutatásokban a Kelet-Közép-Európa, annak térszerkezetének és településhálózatának vizsgálata az ezredforduló után kapott nagyobb lendületet. Magunk egy kutatási program keretében³ ennek a nagytérségnek a nagyvárosait, azoknak a területi tőke állományok alapján történő elemzésére tettünk kísérletet. 10 ország 95 100 ezer főnél nagyobb városát választottuk ki, ezekre a centrumokra vonatkozóan végeztünk adatgyűjtés, vizsgáltuk a térszerkezetben betöltött szerepüket, illetve az egyes fejlődési típusokra tettünk ajánlásokat. Tanulmányomban azokat az általunk fontosabbnak tekintett hazai szakirodalmi feldolgozásokat tekintjük át, amelyek kutatásunkhoz eligazító jellegűnek tekinthető, egyben inspirálták vizsgálatainkat, formálták a nagyvárosokra vonatkozó kutatási szempontjainkat, vagy éppen a megállapításait megerősíteni tudtuk.

A nagy elődök és előzmények

Kelet- és Közép-Európa földrajzi és egyben térszerkezeti elemzése a hazai irodalomban, de egyben a nemzetközi szinten is Enyedi (1978) alapvető munkájához köthető. A monográfiát inspirálta a Berend T., Ránki könyve (1976), amiben elsőként került feldolgozásra ennek a nagyrégiónak a gazdaságtörténete. Az adott kor lehetőségei között grandiózus mű született, hiszen nyolc ország (NDK, Lengyelország, Csehszlovákia, Magyarország, Jugoszlávia, Románia, Bulgária, Albánia) alapos elemzését olvashatjuk a kialakulásuktól kezdve a gazdaság működésének feltételein át (földrajzi tényezők, természeti kincsek, népesség szerkezete és alakulása), a gazdaság domináns szektorait bemutatva (ipar, mezőgazdaság, közlekedés, idegenforgalom, nemzetközi munkamegosztásban elfoglalt hely), egészen a területi szerkezetéig, így a fejlesztés politika, a településhálózat és a gazdaság térbeli egységig. Témánk szempontjából fontosnak tartjuk a városhálózatra vonatkozó megállapításokat, ahol is egyértelműen kiemeli a szerző a rendszer megosztottságát. Részben az akkori NDK, Csehország, Dél-Lengyelországban és hozzákapcsolja Jugoszlávián belüli Szlovéniát, mint a „korábban urbanizált, polgárosult területeket” (Enyedi 1978. 235). Jelzi, hogy nem történtek ezekben az országokban, nagyrégiókban jelentős koncentrációs folyamatok, a középvárosok hálózat életképes maradt, ezekben az életkörülmények kedvezően alakultak, de képesek voltak megtartani és befogadni kis- és közepes méretű ipartelepeket. A nagyrégió többi országában már a városhálózat egyenlenségeit hangsúlyozza, kiemeli a nagycentrumok hiányát, részletesen elemezve a fővárosok népesség és intézményi funkcióinak koncentrációját. (Egyedül Romániában jelzi a 100 ezer nagyobb városok arányosnak vélt területi elhelyezkedését, akkor 12 centrumot regisztrált a szerző.) A kidolgozott városkategóriái között a nagyvárosi agglomerációként mutatja be a fővárosokat. Érdekes, hogy nem elemzi a regionális központokat, azokra a kötet nem tesz utalást, helyette a kisvárosok sajátosságait értékeli és iránymutató eligazítást ad az ún. szocialista városok sajátosságaira (bevándorlók, többségében fiatalok; nagy ipari egység a létrehozó és foglalkoztató; várostest tervszerű kiépítése; városközpont funkciója; lakásállomány, városkép, beépítettség). Kiemelendő ezen új város kör a problémáinak kritikus hangsúlyozása. Az első kedvezőtlen hatás a városhálózatba való integrációnak a hiánya, azaz nem épültek be szervesen a településhálózatba, azok egy-egy ipari központra, vagy nyersanyag kitermelőhelyhez köthető új városok. A másik hiányosság a társadalom sablonos, mondhatni idealisztikus kezelése, hiszen a lakótömbökben, kis közösségekben gondolkodtak a várostervezők és építők, így aztán elmaradtak a városi élet szükségesszerű kellékei, mint az

³ OTKA 128747 A Kelet- és Közép-Európa nagyvárosok a hazai területi kutatásokban. A Kelet- és Közép-Európa nagyvárosok innovációs környezete és területi tőke szerkezete. (2018-2022), aminek keretében készült a jelen tanulmány.

üzletek, a szórakozóhelyek, a találkozási pontok, a különféle fórumok. Napjainkban tapasztaljuk, hogy milyen nagy idő igénye van ezen új városoknak a tényleges kiépüléséhez, igazi várossá válásához.

Enyedi (1978) műve alapvető jelentőségű a Kelet- és Közép-Európa tanulmányozásához, hiszen elsőként nyújtott az akkori tudományos szintet meghaladó áttekintést a nagyrégióról, annak szerkezetéről, de egyben a fejlődését generáló tényezőkről. Ugyan nem foglalkozik a nagyvárosok funkcióival, azok hálózatával, vagy éppen a gazdaságban és a térség szervezésben betöltött szerepükkel, ám érzékeltette a településhálózat második szintjének fontosságát, s meghatározó szerepét.

Enyedi a 2012-ben megjelent Városi világ című utolsó, egyben az urbanizáció globális folyamatait összefoglaló művében áttekintve a kontinensek városodási folyamatait, amiben kitér Kelet- és Közép-Európára is (Enyedi 2012, 145-149). Fontos - egyben egy hosszú vita lezárását is jelentő - megjegyzése, hogy olyan, mint szocialista urbanizáció⁴ nem kimutatható, helyette érzékelhető Európában a Nyugat és a Kelet fejlődésének különbségei az államszocializmusok időszakában, lényegében 1990-ig. Ennek jellegzetessége volt, hogy a városi területek, ingatlanok többsége kollektív (állami, önkormányzati) tulajdonban volt, a városi társadalomban a tulajdonosi polgárság hiányzott, végül a települések fejlesztésének, de számos esetben a működésének (üzemeltetésének) forrásainak biztosításában a központi kormányzat döntő szereppel bírt, ugyanakkor létezett és működött is az átfogó település- és településhálózat tervezés. A két politikai és gazdasági rendszer közötti különbség a piacgazdaságoknak a kelet- és közép-európai megjelenésével csak lassan mérséklődtek, annak jellemzői változatos intenzitással, vagy éppen különböző formában, de fennmaradtak. Ugyanakkor a nagyrégió polgárainak a várossal, a városhasználattal kapcsolatos elvárásai nem különböznek Európa más – haladó – nagytérségeiben élőkétől. Hiszen térségünkben is az európai kultúra modelljének egésze és egyes elemei megtalálhatók. Időszakonként, mint azt tapasztaljuk a centralizációt visszaállítani szándékozó politikai erők jutnak hatalomra az egyes országokban, de ezek nem képesek megtörni – valamelyest persze lassítják - az európai urbanizációs folyamat terjedését a Kelet- és Közép-Európa városhálózatában.

Kutatásunk számára Enyedi megállapítása hasznosak és iránymutatók. Elméleti támaszt kapunk a szerzőtől, egyben a szakmai mentorától, hogy minél mélyebben fel kell tárunk a Kelet- és Közép-Európa urbanizációs folyamatait, azon belül is a nagyvárosok sajátosságait, mert ezzel is hozzájárulhatunk a globális és kontinentális különbségek regisztrálásához, miközben megérthetjük a nagyrégió működését éppen egyik sarokpontjain a nagyvárosokon keresztül. Mindehhez iránymutatásként álljon itt Enyedi víziója: „Kétségtelen azonban, hogy a „Régiók Európája” kifejezést lassan kiegészíthetjük „A metropoliszok Európája fogalommal.” (Enyedi 2012).

Kelet- és Közép-Európára vonatkozó magyar területi kutatásokban megkerülhetetlen Horváth Gyula munkássága⁵. Már a kilencvenes években elkezdte a nagytérség szisztematikus feltárását,

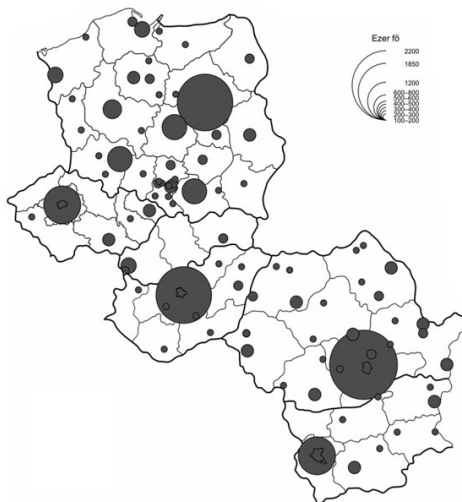
⁴ A szocialista urbanizáció jegyeit Enyedi (2010) az alábbiakban foglalja össze. Dezintegrált városi társadalom, ahol a munkahely volt a meghatározó tényező, elit kicserélődik és a társadalom egalitáriánus marad, túlzottan magas a városok ipari jellege (lassú az ipari városból a szolgáltató városba való átmenet), városfejlesztés forrásai a központi költségvetés újraelosztására épült, városok be voltak zárva nemzeti terükben (határ menti kapcsolatok, városok együttműködése), épített környezet és városi tér sajátossága: elővárosi környezet félrurális jellegű, vagy annak bekebelezése történik meg a városokba, kis kiterjedésű üzleti negyed, munkás negyedek fennmaradása, belső városnegyed slumosodása, nagy lakótelepek kiépülése, annak használata és igénybevétele általános. „Mondhatnánk megállt az idő: a szocialista modernizáció oly kizárólagosan az iparosítással törődött, hogy ezzel végül is egy eltűnt korszakot, az ipari forradalmat utánozta.” (Enyedi 2010)

⁵ Emlékkonferencia és könyvbemutató Horváth Gyula születésének 70. évfordulójára c. Konferencián elhangzott előadás alapján. (http://www.rkk.hu/hu/vezeto_hirek/emlekkonferencia-es-konyvbemutato-horvath-gyula-szuletésenek-70.-evfordulojara.html)

különös figyelemmel az rendszerváltozásra, majd a lehetséges EU csatlakozásra való felkészülésre, annak a területi vonatkozásaira (Horváth, 1998). Elsőként mutatja be a regionális különbségeket a rendszerváltozás után, kiemelve az egyes országokban tapasztalható centrum és periféria viszonyokat (Horváth 2001). A decentralizációs folyamatok elemzésében a régiók kialakulását és működési mechanizmusainak lehetséges irányait adja meg, a nagyváros hálózat szerepét csak megemlíti, elemzéseket ebben a területi dimenzióban nem végez.

Külön tanulmány szánt (Horváth, 2007) a regionális központok funkcióinak bemutatására döntően az Unió országaiban. Egy röpke bekezdésben említi a Kelet- és Közép-Európa országait (1. ábra), kiemelve azt, hogy elindult a verseny a régióközpont funkciók (pl. fejlesztési tanácsok, ügynökségek és más regionális funkciók székhelye) megszerzésére, amit az egyes országok településhálózatának sajátosságai éppen úgy determinálnak, mint az aktuális hatalmi viszonyok decentralizációra vonatkozó elképzelései, vagy éppen a régiók kialakítására irányuló viták, megosztottságok.

A regionális elemzésekhez nagyszerű kiegészítést készített kutatócsoportjával, amely a nagytérség egyes régióinak bemutatást adja meg. Az egységes elvek szerint készített 55 régióportré alapvető irodalomnak számít a Kelet- és Közép-Európa kutatásában, hiszen a rendszerváltozástól az 2010-es évek közepéig áttekintik a NUST2 szintek természeti erőforrásait, a közigazgatási rendszerét, a népességi és foglalkoztatási viszonyokat, a gazdasági, infrastrukturális és szellemi erőforrásokat (Horváth szerk. 2015). Sajnálatos, hogy az egyes régiók településhálózatát a szerzők elhanyagolták, a régiók központjai megemlítésre kerülnek, ám a szerkezetük, sajátosságaik és funkciók bemutatása már elmarad. Így aztán ezt a lexikális művet csak a nagyvárosok térségeinek áttekintéséhez tudjuk használni⁶.



1. ábra: Kelet-Közép-Európa százezer fő feletti népességszámú városai, 2004

Figure 1: Eastern and Central European cities with a population larger than 100 thousand inhabitants, 2004

Forrás: Horváth, 2007

A Horváth-i életmű kiemelkedő darabja a szerző halála után megjelent és tanítványa, Lux Gábor által kiadásra szerkesztett tanulmány kötet (Lux, Horváth 2017). A Kelet- és Közép-Európa regionális fejlődését bemutató kézikönyvben 15 szerző 20 tanulmánya mutatja be a nagytérség fejlődési sajátosságait, a szerkezeti átalakulásokat, a klasszikus és posztmodern területi politika alkalmazásának rendszerét és eredményességét.

⁶ Érdekes, hogy eddig (2022 március) csak 14 hivatkozást regisztráltak a műre, ami jelzi az érdeklődés hiányát, vagy éppen az ilyen irányú leírások gyenge beépülését a nagytérség kutatásába.

Összefoglalva a Horváth Gyula kelet- és közép-európai szintű regionális tudományi kutatásait, az elegáns folytatása az Enyedi életműnek, követve annak célirányos és újszerű térszemléletét. Kellő hangsúlyt helyezett az ezredfordulót követő Európai Unió csatlakozás regionális dimenzióra (térszerkezet, területi különbségek, régiók kialakítása, intézményrendszeri modellek), majd figyelme már a tízes évek elejétől a témák szempontjából kiemelt új fejlesztési erőforrásokra (innováció, kutatás-fejlesztés, egyetemi szerkezet, regionális tudományi aktivitás) irányult (Horváth 2009). Fókuszálta a nagytérseget a Kárpát-medencére és annak régióit szisztematikus rendszert követő monográfiákban dolgoztatta fel (15 kötet, 2003-2021). Az életmű megkerülhetetlen, mint erre utaltunk, fontos mérföldkő és eligazító pont a magyar regionális tudomány számára a kelet- és közép-európai kutatásokban.

A hazai kelet- és közép-európai térség kutatás másik meghatározó egyénisége a rendszerváltozás után Illés Iván volt. Alapvető művében⁷ (Illés, 2002, 126) négy nagy fejezetre oszlik, ebből kutatásaink szempontjából két fejezetet kell kiemelni.

A mű első több, mint 100 oldala Az örökség címet viseli. A nagytérsege lehatárolásának frappáns és sokoldalú felvezetésében világosan kimutatható a „köztes” Európa feldolgozása, de valamiként a meghatározottsága is. 18 országot fognak át elemzése, ami akkor Európa területének 17,2 %-át, a népességének pedig 26, 3 %-át tette ki. Ebből 14 országban a szocialista államrend működött közel negyven éven keresztül, így azoknak politikai, gazdasági, de regionális felépítésében is számos azonosság mutatható ki. A részletes elemzésekben határozottan megjelennek a történelmi, társadalmi, vagy éppen regionális sajátosságok, amik aztán másként, de tovább élnek 1990 után.

Hosszan és nagy alaposággal sorolja fel azokat a táji, természeti, földrajzi specifikumokat, amelyek az összetartozás hordozói lehetnek, s egyben a nagytérsege karakterét alkotják. Végig megy az elemzés a népesedési folyamatokon, a vándorlás jellemzőin, kimutatva azt, hogy a gazdasági szerkezetek átrendeződése milyen hatalmas belső népességmozgásokat indukált ezekben az országokban, amik aztán a területi szerkezet átalakulását is magukkal hozzák. A népesség csökkenés a nagytérsege szükségszerű jövőképe, hiszen a határok megnyitása ezt a folyamatot erőteljesen ösztönözi, a külső, más, fejlettebb országokba való kivándorlás intenzívebbé válik, ennek aztán – bár ezekre a szerző csak utal – súlyos társadalmi és regionális kihatásai lettek, viszont a nemzetgazdaságok fokozatos stabilizációja kedvezően hatott a piactudomány átmenetre.

A gazdasági szerkezetre irányuló elemzések precíz és elgondolkodtató leírását adják a KGST-re épülő korábbi együttműködések. A gazdasági struktúra konzerválódása, a (ál)specializációk kikényszerítése vagy a látszólagos integrációk hangsúlyozása a gazdaság megmerevedését eredményezték, miközben a fejlesztésekben és az innovációkban lemaradások, vagy kiegyenlítetlenségek jelentkeztek, s a rendszerváltozás után súlyos strukturális válságok alakultak ki. Megjegyezzük, hogy ezek a szerkezeti válságok területi kríziseket is okoztak, amelyek kezelése hosszán tartott, sőt következményeik még napjainkban is jelen vannak az egyes országokban. A területi szerkezet megmerevedése az 1990 előtti múltban indult el és kevés példát találunk az elmúlt 30 évben a kilábalásra, a szerkezetek, így a foglalkoztatás, a

⁷ Az előtörténete a könyvnek az, hogy Iván az MTA RKK főigazgatói megbízásának, 1997-ban történő lejárta után a Német Szövetségi Építési és Területfejlesztési Hivatal (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) munkatársa lett három évre. Itt kapta feladatul, hogy tekintse át a Közép- és Délkelet-Európa országainak fejlődését, azok szerkezeti átrendeződését, valamint regionális folyamatait, s foglalkozzon az átmenet sajátosságaival, jelezve egyúttal az uniós csatlakozásra való felkészülés vonatkozásait az Interreg CADSES (Central European, Adriatic, Danubian and Southeast European Space) nagytérsegei kutatási program keretében, amely akkor négy EU-tagország (Ausztria, Görögország, Németország, Olaszország) érintkező régióit, valamint 14, a kijelölt makrorégióban található volt szocialista országot ölelt fel. A széles szakértői gárda bevonásával elkészült az erre a nagytérsege vonatkozó VISION PLANET fejlesztési koncepció, ami egyben a lehetséges együttműködési irányokat is felölelte.

társadalmi struktúra, az iskolázottság, vagy éppen a termelési kultúra megváltozására, s ezzel a „kilépésre”, a felemelkedésre.

Nagy élvezettel olvastuk a kötetben a regionális szerkezetek elemzését, aminek a frissességét azoknak a történelmi folyamatoknak az alapos ismerete, a sajátosságok pontos és lényegre törő kiemelése adja, amik a rendszerváltozások előtti 45-50 évben jelen voltak ezen országok politikai, gazdasági struktúrájában. A különféle térségek, régi és új országrészek, a fővárosok és nagyvárosok belső erőforrásaiban (területi tőkájében) a másságok, a különbözőségek élesen kimutathatók. Tanulságos az, hogy a kommunista, szocialista rezsimek miként akarták egységesíteni, egyenlősíteni ezeket a tartós különbözőségeket. Illés Iván frappánsan emeli ki azokat a történelmi és társadalmi meghatározottságokat, amik aztán az egyes országok területi szerkezetében jelen voltak, tartósan ott vannak napjainkban és a holnapi térszerkezeti sajátosságokat is determinálják.

A területi szerkezettel és a városfejlődéssel foglalkozó fejezetek visszaigazolják a meghatározottságokat és a beavatkozások, pontosabban az egységesítés fura játékát, azokat a kényszereket, amik a városfejlődésben, a vidéki terek átalakulásában, vagy éppen a társadalmi szerkezet térbeli sajátosságaiként megfigyelhetők. A fentebb jelzett előzmények és folyamatok aztán – nyolcvanas évekre - regionális mozdulatlanságban, szerkezeti megmerevedésben csúcsosodtak ki, ami szinte mindegyik országban a rendszerváltozás utáni hosszan elhozódó területi válságokban kulminálódott.

A sikertelen regionalizáció okait több fejezetben tárgyalja a szerző. Tanulságos a regionális identitással foglalkozó fejezet, ahol egyrészt a helyi, térségi, esetleg regionális önazonosulás beleépül a rendszer képviselőinek (állami, párt, szakszervezet, nagyvállalat) gondolkodásába és az érdekérvényesítés fontos motivációs tényezője lesz. Míg más országoknál arra hívja fel a figyelmet a szerző, hogy a rendszer alakította ki a nemzeti identitásokat, amelyek aztán a helyi, térségi hatalmi szerkezetben konkretizálódnak, esetleg fejlesztési forrásokat aspiráltak, majd kilencvenes években, éppen a Balkánon az önálló államok megteremtését motiválták, hatalmas ember és anyagi áldozatokkal.

Izgalmas mai szemmel olvasni azt a fejezetet, ami a regionális politika és tervezés sajátosságaival foglalkozik, hiszen a jelenlegi magyar valóság számos eleme visszaköszön a múlt leírásában. Az egyik vélt analógia, hogy az érdekérvényesítésben a helyi pártszerveknek a szerepe kiemelkedő volt. A korábbi rendszerben voltak ötéves terek, amelyek valamiféle eligazítást adtak a fejlesztésekhez, bár ezek területi bontása nem készült el, ha igen, akkor is csak orientációra szolgáltak, így aztán könnyen és gyorsan túl lehetett lépni azokon, teret adva regionális, helyi szintek, s azok vezetői sajátos érdekeinek. Azt regisztrálhatjuk, hogy a tervezésre épülő térségfejlesztés kultúrája az elmúlt 30 esztendőben a múlthoz képest nem sokat változott. Hiszen a szektorális (ágazati) fejlesztések változatlanul terület nélküliek maradtak, részben pedig a centralizációs folyamatokkal kiüresedett a tervezés intézményrendszere, annak területi dimenziói. Vélhetően a tervezési kultúra és a decentralizáció között szoros összefüggés van, amit a múlt is igazolt néhány ország, így Magyarország és a volt Jugoszlávia példáján.

„A kihívás” című második fejezet – közel nyolcvan oldalon – a társadalmi-gazdasági átmenet kérdéseivel foglalkozik a nagyrégióban. Számunkra a monográfia legérdekesebb része, mivel Kelet- és Közép-Európa vonatkozásában a hazai irodalomban elsőként dolgozza fel a gazdasági-politikai-társadalmi és területi rendszerek váltásának legfontosabb tényezőit. Eligazítást ad az intézményi szerkezet alakulásának elemzéséhez, egyben meghatározza azokat a főbb szempontokat, amiket szükséges értékelni az átmenetben regionális elemzésénél. Így a privatizációt és a gazdasági szerkezet átalakulását nagy hangsúllyal emeli ki. S ezek mellett a „térbeli differenciálódás” alapvető tényezőinek leltárat is elkészíti, amiben az egyenlőtlenségek okait, a régiók fejlődési típusait, a vidéki terek átalakulását (mezőgazdaság privatizációja, birtokszerkezet, piaci kapcsolatok, társadalmi folyamatok, vidéki települések fejlődésének irányai), a városhálózat fejlődés irányait (szolgáltató szektor terjedése, lakáshelyzet, városrendezés, területfelhasználás), a közlekedést, a környezetvédelmet, s végül a regionális politika intézményeit (közigazgatási rendszer, reformok, területfejlesztés intézményrendszer,

pénzügyi eszközök) tárgyalja. Sokoldalú, de egyben rendszerezett feldolgozást nyújt Illés Iván. Ezek tényezők térben is erősen differenciáltak, miután a szerző a nagytérség országait jól ismeri, képes volt az összehasonlításra, a hangsúlyok, irányok, s a sajátosságok más és más dimenziót kiemelni.

Az átmenettan – más szóval tranzitológia – nemzetközi irodalma bőséges volt a kilencvenes években, sőt az ezredforduló után is. Csaba László (2013) Akadémián elhangzott székfoglaló előadásában a közgazdaságtan szempontjaiból elemzi ezt a sajátos jelenséget, ami egyben kihívása a közgazdaságtudománynak, de hozzátehetjük a társadalomtudományok több ágának is. Alapos és mély elemzéséből kiemelhető, hogy „az összehasonlító módszer, a történeti közelítés és a politikai értelemezés hármására kell alapozni” ennek az egyedi változássorozatnak a tanulmányozását. (Csaba, 2013, 25.)

Illés munkájában mindhárom elem megtalálható, hiszen összehasonlítja a nagytérség országait, alapos történeti feltárást nyújt és a politikai dimenziók (bár ezek mérsékeltébbek) feldolgozásával adja meg az átmenet és annak a térszerkezeti összefüggéseit. A regionális tudomány átmenettanát ezzel lényegében megalapozza, a lehetséges szerkezeti elemzés főbb vázlatpontjainak megadásával, az értékelési szempontok kidolgozásával.

Kiemelkedőnek tartjuk a kutatásaink szempontjából az átmenet városi problémáinak rendszerezését. Ebben Illés hangsúlyozza a kereskedelmi és pénzügyi funkciók látványos megjelenését a városhálózat csomópontjain, s ezzel a városközpontok átalakulásának megindulását. A lakáshelyzet és privatizáció ezekből az új funkciókból is következett, de a szuburbanizációs folyamatok megindulása is jelentősen hozzájárult a városi terek átrendeződésének. A lakótelepek kiépülésével (a szerző szerint 20 millió ember lakott nagy, előre gyártott elemekből készült lakásokban, ami a lakosság 16-16 %-át, a városi lakosság már 25-26 %-át és nagyvárosi népesség közel felét tette ki, 174.o.). A klasszikus és a lakótelepi lakásállomány privatizációja az egyes országokban különféle módon zajlott, azonban megállítható, hogy látványosan átrendeződtek a tulajdonviszonyok, egyben a lakáshasználati módok, amik aztán visszatükröztek a városszerkezetben, valamint a városképben. Az átmenet után az állami, közösségi, önkormányzati lakásépítések leálltak, az ezredforduló után a magánvállalkozások által beindított lakásépítések már számos esetben kikerülték a városrendezés és fejlesztés irányait. S ezen tevékenységrendszer radikális átalakulása erősen befolyásolja a kelet- és közép-európai városok fejlődését. A minimális tulajdonnal és gyenge – egyben államtól függő – anyagi eszközökkel rendelkező önkormányzatok kevésbé tudták a felgyorsuló lakáspiaci, valamint szolgáltatói funkciókat alakítani. A megnőtt jövedelmi különbségek miatt a szegregációs folyamatok felgyorsultak, a betelepülés következtében is városrészek helyzete jelentősen megváltozott. Éppen az átrendeződések, valamint a személygépkocsik számának radikális emelkedése miatt, de nem utolsó sorban a koncentrált és elkülönült új ipari, szolgáltatói csomópontok (ipari parkok) megjelenésével a közlekedési nehézségekkel kellett számolni, ami egyben számottevő környezeti terheléssel jár együtt. A tökehiány és funkció átrendeződés következtében a korábbi ipari területek (barnaövezetek) hasznosítása tartósan nem volt megoldott.

Illés Iván pontos és szakszerű leltárt készített a politikai és gazdasági átmenet kelet- és közép-európai városokat érintő hatásairól, ami szakszerű eligazítást nyújt a nagyvároshálózat innovációs miliójének és a területi tőke tartalmának kutatásának, annak változási irányainak, vagy éppen fejlődési pályájának felvázolásához.

Két szempont: versenytér és a fővárosok

A hazai regionális tudomány megalapozói elindították kelet-közép-európai kutatásokat, amiben az új nemzedék már új szemléletben és módszerekkel végzett elemzéseket. Nem térünk ki részletesen ezekre az ezredforduló utáni húsz esztendőben végzett kutatásokra, csak a versenytérre és fővárosokra vonatkozó közelítési módot emelünk ki, amelyek jól illeszkednek az elemzési programunkhoz.

A kelet- és közép-európai országok nagyvárosainak versenyképességi vizsgálatai a hazai kutatásokban nem jelent meg, több kutatás foglalkozott a nagyvárosok különféle NUTS szintjeinek a tagozódásával, azok általánosnak tekinthető teljesítmény mutatóival. Kezai (2021) tanulmányában alaposan rendszerezi a nemzetközi irodalomban, illetve az üzleti-befektetési tanácsadás, valamint a média világában alkalmazott várossorrend, versenyképesség módszereket, s ezekben a kelet- és közép-európai országok másodlagos központjainak megjelenését. A 40 rangsor kínálatban, amik nem kimondottan a városok komplex megítélésére vonatkoztak, hanem egy-egy fejlődési, fejlesztési szegmens (egyetemek, kreativitás, smart cities) értékelése alapján felállított sorrendet mutatta, a nagyvárosaink másodlagos centrumai differenciáltan jelennek meg. A nagyobb népességszámú, kiemelkedő adottságokkal rendelkező, az adott országok egészében is domináns városok több indexben jelen vannak, bár ezekből csak három található az elemzések nagyobb (több mint 50 %-ában) hányadában (Kraków, Wrocław, Brno), a középmezőnyben (49-20 %) 19 város került és 29 db volt található az alacsony sávban (19-5 %), de 43 nagyváros nem került be a rangsorok és indexek mintájába. Az elemzés rávilágít arra, hogy szükséges lenne régió nagyvárosaira komplex és szektorális indexeket készíteni, részben átvéve a nemzetközi versenyképességi mérések módszertanát, részben pedig kidolgozni, éppen a városi sajátosságok alapján egyedi indexeket.

A versenyterület elemzések újszerű közelítését adja Lengyel, Kotosz (2018) tanulmánya, aminek több változata jelent meg az irodalomban. A szerzők megállapítása szerint a rugalmasság egyben az alkalmazkodást jelenti, azaz a régiók/városok „a sokkok kezelésekor fő cél a helyben élők jól-létének javulása, amelynek a gazdasági növekedés egyik eszköze, tekintettel kell lenni a társadalmi és környezeti elvárásokra” Lengyel, Kotosz 2018, 203.) Az időbeliséget a tanulmány frappánsan tekinti át, hiszen több időpontban adja meg a rugalmasság legfontosabb mutatóinak, így az egy főre jutó GDP, a munkanélküliség alakulását a négy ország NUTS2 régióban. Majd kibővíti a mutatókat és hagyományos növekedési paraméterekhez, innovációs, végzettség, kutatás-fejlesztési adatokat kapcsolnak, illetve – s ebben is újszerű a tanulmány – megjelenik a társadalmi rugalmasság, amiben a korábban jelzett munkanélküliségi adatok, a demográfiai függés (65 éven felüliek és 15 éven aluliek/15-64 éves népesség) egy kórházi ágra jutó népesség, csecsemőhalandóság és a nem dolgozó, nem tanuló 15-24 évesek aránya. A leírással is jelezni kívánjuk, hogy az adatok erős megköthetősége, valamint az összehasonlíthatóságának következtében nem egyszerű ezen négy ország szintjén, de nagyrégió esetében sem az összehasonlító vizsgálatokat elvégezni.

Nos, regionális gazdasági rugalmasság főkomponense a tudományos-technológiai foglalkoztatottak áll szoros kapcsolatban, így a FDI koncentráció régiók/nagyvárosok ugranak ki a régiókból, ami magával hozza a magasabb végzettségűek jelenlétét. Érdekes, hogy a társadalmi rugalmasságra karakteres tényezőt nem lehetett kiemelni, a kapcsolatok közöttük gyengék, nem kimutathatók.

Mindezek alapján a várt eredmény következett be! A feldolgozóipari nagyvárosi régiók emelkednek ki Lengyelországban és Csehországban, míg Szlovákiában és Magyarországon a fővárosok régióinak gazdasági rugalmassága kiemelkedő. A társadalmi rugalmasság esetében már a kép differenciáltabb, itt a nagyvárosok jelenléte, azaz a térségi, regionális funkciókat képviselő intézményi koncentráció erőteljesebben befolyásolja az alkalmazkodó képességet, ebben a változóban a négy ország regionális mintázata sokszínűbb, kiemelkedik Csehország, ahol a nagyvárosi funkciók tradicionálisabban jelen vannak és jobban koncentráltak.

A Kelet- és Közép-Európa országok fővárosai⁸ tartós és egyre látványosabb centrifugális hatást gyakorolnak az ország egészére, döntően az új erőforrás (üzleti szolgáltatások, kutatás-fejlesztés intézményei, innovatív munkaerő foglalkoztatása, új gazdasági tevékenységek telephely

⁸ Az irodalomkutatás sajnálatos módon állapította meg, hogy a Kelet- és Közép-Európai országok fővárosainak elemzése kimondottan hiányos a magyar irodalomban. Nincsenek összehasonlító elemzések a fővárosok fejlődéséről, gazdasági, társadalmi, település szerkezetének alakulásáról, de a nagyvárosokban betöltött szerepükről sem.

kínálata, fogyasztás új tereinek széles kínálata stb.) tömörítésében (beszívásában). Az ország versenye mellett, vagy éppen annak megtestesítéseként a fővárosok európai és nagytérségi pozíció keresése és alakítása egyre látványosabb, új funkciók tudatos kiépítésével, egyben azok nagytérségi befolyásának ösztönzésével. Ebben az egyre fokozottabb pozíció gyűjtésben Berlin, Prága, Varsó, Bécs és Pozsony, Budapest meghatározó szerepet játszik, a többi főváros (Szófia, Zágráb, Belgrád, Bukarest, Ljubljana) helyzete még csak országos szinten kiemelkedő, éppen a jelzett új fejlesztési és növekedési erőforrások tömörítésével. (Enyedi 1997, Csomós 2011)

Friss kutatások jelzik, hogy 2019-ben az Európai Unió 20 legfejlettebb régiója között öt Kelet- és Közép-Európa ország fővárosa vagy központi régiója található. Így Prága (3., 74900 €/fő, 205%), Pozsony régiója (12. 50400 €/fő, 162%), Varsó régiója (13., 49800 €/fő, 160 %), Bukarest régiója (14., 49700€/fő, 160 %) és végül Budapest (Közép-Magyarország, 20., 471000€/fő, 151 %).

A 1. táblázatból látható, hogy az EU csatlakozáskor egyes országok (Csehország, Románia, Szlovákia) önálló régióként regisztrálta a fővárosokat, míg a többiek a fővárosok térsége, kvázi régiója együtt szerepelt az országok központjával. Az első esetben a GDP növekedési üteme látványos volt, egyedül Szlovákiánál lassú annak lendülete. A Varsó és Szófia képes volt a helyzet javítására, míg Budapest az uniós átlagnál kisebb mértékben növekedett. Egyértelműen megállapítható, hogy a fővárosok, vagy azok régiója folyamatosan képesek voltak a jövedelmüket növelni, annak lendülete meghaladja az országok egészének mértékét. (Kiss G. F. 2021.)

1.táblázat: Kelet- és Közép-Európa egyes országai fővárosának és azok régióinak jövedelem termelő képessége (2009, 2018)

Table 1: Income generating capacity of capitals and their regions in Eastern and Central Europe (2009, 2018)

Ország	Régió	2009		2018		2009-2018 +/- %	2009-2018 +/- %p
		GDP PPS/fő	GDP PPS/fő EU27 átlagában	GDP PPS/fő	GDP PPS/fő EU27 átlagában		
Bulgária	Yugozapaden	17 700	74	25 100	83	41,8	9
	Sofia (stolitsa)	24 500	102	33 300	110	35,9	8
	Sofia	11 100	46	15 600	52	40,5	6
	BULGÁRIA	10 500	44	15 500	51	47,6	7
Csehország	Praha	46 400	193	62 300	206	34,3	13
	Strední Cechy	19 000	79	24 700	82	30,0	3
	CSEHORSZÁG	20 900	87	27 900	92	33,5	5
Lengyelország	Mazowiecki	22 400	93	34 400	114	53,6	21
	Warszawski stoleczny	31 200	130	46 900	155	50,3	25
	Mazowiecki regionalny	11 800	49	18 200	60	54,2	11
	LENGYELORSZÁG	14 400	60	21 400	71	48,6	11
Magyarország	Közép-Magyarország	26 200	109	32 500	108	24,0	-1
	Budapest	35 300	147	43 800	145	24,1	-2
	Pest megye	13 400	56	17 000	56	26,9	0
	MAGYARORSZÁG	15 600	65	21 600	71	38,5	6
Románia	Bucuresti – Ilfov	28 000	116	45 100	149	61,1	33
	Sud – Muntenia	10 300	43	15 400	51	49,5	8
	ROMÁNIA	12 600	52	19 800	66	57,1	14
Szlovákia	Bratislavsky kraj	43 500	181	50 900	169	17,0	-12
	Trnavsky kraj	18 800	78	23 100	76	22,9	-2
	Západne Slovensko	15 900	66	19 300	64	21,4	-2
	SZLOVÁKIA	17 300	72	21 400	71	23,7	-1
EU27		24 100	100	30 200	100	25,3	-

Forrás: Kiss G. (2021) 84. oldal

Kelet- és Közép-Európa néhány országa fővárosi régióját (Bécs, Varsó, Budapest, Prága, Pozsony) mutatja be a Schneider G. (2009) doktori értekezésében, s azt kísérő tanulmányában (Schneider, 2010). Kutatásai megerősítik, hogy az EU csatlakozás időszakában ebben a nagytérségben „globális csomópont” (Európa motorja) csupán Bécs volt, míg erős MEGA központok között nem szerepelt egyik kelet-közép-európai fővárosa sem. A potenciális MEGA központok között Budapest, Varsó és Prága jelent meg, míg a nagyvárosi régióként jelzett csoportban a Szófia, Pozsony bukkant fel. Vélhetően ide sűrűlódhatott volna Belgrád, Zágráb, Ljubljana is, hiszen ezek a fővárosok is alapvetően az országos funkciók szervezésében és alakításában játszanak szerepet. Azt le kell szögezni Schneider kutatási alapján, hogy az ezredforduló után is erős verseny alakult ki a fővárosok között, aminek iránya a nemzetközi szolgáltató központok megtelepítésétől kezdve az tudásipar befogadásán át egészen az innovatív és kreatív tevékenységek megtelepítéséig terjedt, nem beszélve az akkor lendületet kapott turizmus kínálatának szélesítéséig. A fővárosok erős szívást gyakoroltak az országaik erőforrásaira, magas koncentrációt értek el a megújítást képviselő tényezőkből (kutatás-fejlesztés, magas szintű szolgáltatások központjai, kulturális kínálat, turizmus), így aztán a területi különbségek nőttek. Éppen a versenyhelyzet következtében az együttműködés és kommunikáció minimális volt a fővárosok között, azok együttese akkor még semmilyen európai fórumon nem jelent meg.

A hazai regionális tudományi kutatásokban kiemelkedik Szirmai Viktória elemzései a kelet- és közép-európai városfejlődésről. Az általa vezetett vizsgálatokban a nagy hangsúlyt helyezett a fővárosok területi átrendeződésére, valamint a társadalmi szerkezetük alakulására (Szirmai 2019). Több fontos megállapítást tettek az elemzések, amelyekben összehasonlítást tesznek a kelet- és nyugat-európai fővárosok összeilleszthető és elválasztható, vagy pontosabban felzárkózódást jelző sajátosságait. Ezek között csak néhányat emelünk ki a témánk szempontjából. Az első a dzsentrifkáció változatlan fennmaradás mindkét nagy régió fővárosaiban. A belvárosok átrendeződnek, a magasabb jövedelemű rétegek egy része a centrumokban visszatelepülnek, mások viszont a főváros környéki ökológiai szempontból igényesebb településekben választ lakhelyet. Az alacsony társadalmi státuszú népesség marad a rosszabb helyzetben lévő kerületekbe és főváros közvetlen környékén. Egyértelmű, hogy folytatódik a szuburbanizációs folyamat, annak dinamikája Kelet-Közép-Európa dinamikusabb, ám a lendületet befolyásolja a fővárosok és térségük közötti igazgatási, fejlesztési és együttműködési rendszerek (hálózatok) milyensége, állapota, nem beszélve a központi kormányzatok támogató vagy tartózkodó magtartásáról. A funkcionális várostérségek (FVT) kialakulásának jegyei tehát felismerhető a nagytérség fővárosainál, ám ennek szervezeti jellege, fejlesztési tudatossága nagyon eltérő (Faragó, 2014). Már kimutatható ezen nagytérség központjaiban az „urban sprawl”, a város terjeszkedés korábbiaktól eltérő mechanizmusai, azaz a városszéli, vagy köztes területek fokozatos beépítése, a városi hálózatok ezekbe történő integrálása. A két nagyrégió fővárosaira egyaránt jellemző a városközpontok átalakulása, azokban a kereskedelmi (központi üzleti negyed, bevásárlóközpontok), magasabb szintű szolgáltatói funkciók megjelenése, a citysedés folyamata, amiben az idegenforgalom látványos növekedése határozottan indukáló szereppel bír. A lakófunkciók ezekben a negyedekben csökkennek, de azok áthelyeződnek, sőt városrehabilitációkkal párosulva érvényesülnek a belső városrészek és azokhoz intenzíven kapcsolódó további övezetekhez.

Szirmai kutatásai is megerősítik, hogy a két modell, vagy pontosabban a nagytérségek szervező, irányító és hatalmi központjainak a fejlődésében egyre több azonosság ismerhető fel, kelet- és közép-európai fővárosok esetében a megkésetttség, egyben a városfejlődés ismert törvényszerűségeinek fokozatosabb, vagy éppen lendületesebb megjelenése.

A fővárosok jellege, mentális viszonyai, egyben a centrumhoz való kötődés jellegét vizsgálja a Visegrádi országok fővárosaiban Csepeli, Örkény, Zsigó (2021) tanulmánya. A centrumok lakói közel érzik magukhoz a várost, míg a vidéki népesség esetében ez a kötődés már jóval gyengébb. Az identitás főleg a családi státusz, a foglalkozás, a nem, valamint a nemzedékekben való elhelyezkedés befolyásolja. A nemzeti büszkeséget a történelmi képek és megítélések

motiválják a fővárosok vonatkozásában. A nyugat-európai országokban meghatározó témák, demokrácia, jólét, emberi jogok kevésbé formálják a négy főváros népességének kötődését. Erősen differenciált a fővárosok megítélése a vizsgált mintákban, így a nemzeti büszkeség meghatározó forrásaként (Budapest), a történelmi értékek és kulturális adottságként (Prága), az ország sikerének zálogaként (Bratislava), vagy a modern, dinamikus, fejlődő központként (Varsó) határozzák meg a lakóhelyüket.

Felmerül a kérdés az olvasóban, vajon miért fontos a fővárosok fejlődési pályáit elemezni, bemutatni, miközben a programunk a nagyvárosok vizsgálatára irányul. Az elemzésbe bevont 10 országból megítélésünk szerint, de az államok (köz)igazgatási és fejlesztési rendszere alapján a főváros centrikusság hét esetben egyértelmű. Csupán a nagyobb területű, jelentősebb (300 ezer felett) népességet több központban koncentráló (Lengyelország), valamint a föderatív formában működő (Ausztria) országoknál mérsékeltebb a fővárosok szívása, illetve a fejlődési pályájuk követése, annak kisugárzása a többi nagyvárosra. A mintakövetés, akár a fejlesztési irányokban, akár várostárségek alakításában, akár a városi terek átalakulásában, vagy éppen a funkciók megjelenése és terjedésében szükségszerű és történetileg meghatározott. Így az egyes – kisebb területi, erősebben centralizált, kiemelkedően nagy népességet koncentráló fővárossal bíró – kelet- és közép-európai országokban nagyvárosi fejlődési modelljeiben „főváros szindróma” a meghatározottság tartósan jelen volt. Viszont éppen a piacgazdaság megjelenésével, az helyi/nagyvárosi kormányzás, annak lehetséges és szükségszerű autonómiájának alakulásával, koncentrált külföldi befektetések megjelenésével, valamint lakosság jövedelmi helyzetében bekövetkezett kedvező változásokkal ennek a hatásnak csökkenését érzékelhetjük.

Előzetes adalékok a trendekhez

Mint jeleztünk tanulmányunkban csak felvillantjuk a kelet-közép-európai területi és részben a nagyváros kutatások hazai előzményeit, kissé részletesebben csak két közelítés eredményeit villantottuk fel. Viszont álljanak itt az előzetes összegzési javaslatink, amik aztán segítenek bennünket ahhoz, hogy a kelet-közép-európai nagyvárosi hálózatról mélyebb összefüggéseket keressünk.

- Karakteres és sok dimenziós versenytér alakul ki Kelet-Közép-Európában, az országok csendes harca egyre élénkebbé válik, ez vonatkozik a külföldi működő tőke fogadására, a fejlesztési források megszerzésére, vagy éppen az európai/nemzetközi gazdasági, pénzügyi és politikai-katonai rendszerbe való belépésre ezáltal a integráció kiszélesítésére. (Illés 2000, Bernek 2018)
- A Kelet- és Közép-Európai országok fővárosai⁹ tartós és egyre látványosabb centrifugális hatást gyakorolnak az ország egészére, döntően az új erőforrás (üzleti szolgáltatások, kutatás-fejlesztés intézményei, innovatív munkaerő foglalkoztatása, új gazdasági tevékenységek telephely kínálata, fogyasztás tereinek széles kínálata stb.) tömörítésében (beszívásában). Az ország versenye mellett, vagy éppen annak megtestesítéséeként a fővárosok európai és nagytárségi pozíció keresése és alakítása látványos, új funkciók tudatos kiépítésével, egyben azok nagytárségi befolyásának ösztönzésével. Ebben az egyre fokozottabb pozíció gyűjtésben Berlin, Prága, Varsó, Bécs és Pozsony meghatározó szerepet játszik, a többi főváros helyzete még csak országos szinten kiemelkedő, éppen a jelzett új fejlesztési és növekedési erőforrások tömörítésével. (Enyedi 1997, Csomós 2011)
- A nagytárségben a fővárosok, azok közvetlen térsége, valamint a nyugati országrészekben lévő regionális nagyközpontok kínálnak a betelepülő és új gazdaság szereplőinek kedvező telephelyi feltételeket és működési tereket, közel azonos dimenziókban (pl. támogatási

⁹ Az irodalomkutatás sajnálatlall állapította meg, hogy a Kelet- és Közép-Európai országok fővárosainak elemzése kimondottan hiányos a magyar irodalomban. Nincsenek összehasonlító elemzések a fővárosok fejlődéséről, gazdasági, társadalmi, település szerkezetének alakulásáról, de a nagytárségben betöltött szerepükről sem.

rendszerek, letelepedés ösztönzés) és intézményekben (pl. ipari, tudományos, innovációs parkok, növekvő új lakáskínálat, bővülő és megújított városrészek (Enyedi 1997, Rechnitzer 2002, Tagai 2010, Egri, Paraszt 2013)

- Hangsúlyozni kell, hogy a szuburbanizációs folyamatok felgyorsulása megfigyelhető a fővárosok és a regionális funkcióval és/vagy megújuló gazdasági szerkezettel rendelkező nagyvárosok körül. Ennek a folyamatnak a kezelése, erőteljesebb integrálása a nagy centrumok fejlesztésében széles skálán mozog, fokozatosan épülnek ki az együttműködés intézményes formái és pénzügyi keretei. (Lux 2017, Szirmai 2019)
- Az országokon belül a regionális különbségek nem csökkenek, sőt számos esetben nőnek, a térszerkezeti karakterek stabilak, nehezen elmozdíthatók, amelyek tartós társadalmi, gazdasági, területi feszültségeket hordoznak. (Lengyel 2012)
- Az országok feltártsága (belső kapcsolataik, a nemzetközi folyosókra való ráfűződés, nemzetközi hálózatokban való részvétel) különböző. A közlekedési hálózatok nagytérségi szintű összekapcsolására számos terv született, azonban ezek csak lassan, fokozatosan és szakaszosan valósulnak meg. (Erdősi 2009)
- A hatékony területfejlesztéshez szükséges decentralizációs fellángolások-megtorpanások lüktető ellenpárját ismerhetjük fel a nagytérség országaiban, ami a fokozatosan kiépülő demokráciák egyik sajátosságaként is értelmezhető. (Horváth 2000).
- A határ menti térségek kapcsolatai megélnékültek, újszerű együttműködések jelentek meg, bár ezekben a határ közeli nagyvárosok szerepe meghatározó, sőt köztük a verseny felélénkülése szintén kimutatható. (Hardi 2010).
- Bizonyos országok (V4+2) politikai együttműködésre törekuszenek, s ezzel kívánják a helyzetüket erősíteni az Európai Unióban. Ezzel szemben viszont az országok területi fejlesztési koncepcióinak megismerésére, ne talán tán bizonyos szempontok szerinti (közlekedés, határ menti kapcsolatok, nagyvárosi funkciók megismerése, főbb fejlesztési irányok) összehangolására ugyan kezdeményezések léteznek, de ezek tudományos megalapozásáról nem rendelkezünk ismeretekkel¹⁰.

Irodalomjegyzék

- BEREND T. I - RÁNKI GY. (1976): Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19-20. században. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- BERNEK Á. (2018): Kelet- és Közép-Európa a 21. század geopolitikai /geoökonómiai stratégiáiban. A 20. századi Nyugat és Kelet közötti ütközőzónától a 21. századi euroázsiai hídtertségig. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- CSABA L. (2013): Átmenet és a közgazdaságtan. Módszertani tanulságok egy részterület műveléséből. MTA, Budapest. In: Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. Szerk.: Horváth Gy., Rechnitzer J. MTA RKK Pécs. 21-60.
- CSOMÓS Gy. (2011): A közép-európai régió nagyvárosainak gazdaságirányító szerepe, Téér és Társadalom 25./3. 129 -140.
- CSEPELI GY. - ÖRKÉNY A. - ZSIGÓ T. F. (2021): Közép-európai fővárosok mentális térképei (attitűdök, értékek, identitások). City.hu 1. sz. 31- 42.
- EGRI Z. - PARASZT M. (2013): Urbanizáció Kelet-Közép-Európában. A várostipológiai kísérlet. Új hangsúlyok a területi fejlődésben. Szerk. Lukovics Miklós, Savanya Péter. JATE Press, Szeged, 79-98.

¹⁰ A megállapítást pontosítani kívánom, hiszen a 2010 májusában (éppen a magyar elnökség alatt) a hat ország területfejlesztésért felelős miniszterei Miniszteri Következtetéseket írt alá, amiben közös tervezési kezdeményezést indítanak el, s ez része lehet az Európai Területi Fejlődés Perspektíváknak (ESDP (<http://www.terport.hu/vezercikk/a-visegrad-orszagok-teruletfejlesztési-egyuttmukodese>)). Az ESPON keretében is történetek aktivisták a V4+2 esetében a tervezési tevékenységek kölcsönös megismerésére (<https://www.espon.eu/espon-2020-közép-európai-konferencia-budapest-integrált-területfejlesztés-v42-országokban-új>).

- ENYEDI GY. (1978): Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- ENYEDI GY. (1997): Városok a közép-európai átmenetben. Társadalmi Szemle. 8-9. 42-56.
- ENYEDI GY. (2012): Városi világ. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- ERDŐSI F. (2009): Kelet-Európa közlekedése. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs.
- HARDI T. (2010): Térségeink és a városaink a határon átnyúló kapcsolatrendszerének átalakulása a közelmúltban. In: A területi kutatások csomópontjai. Szerk. Barta Gy., Beluszky P., Földi Zs., Kovács K. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 291-304.
- HORVÁTH GY. (1998): Európai regionális politika. Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest
- HORVÁTH GY. (2000): Decentralizáció és a régiók – kelet-közép-európai nézőpontból? In: Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. Szerk.: Horváth Gy., Rechnitzer J. MTA RKK Pécs. 60-73.
- HORVÁTH GY. (2001): Európai regionális politika. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs.
- HORVÁTH GY. (2007): Régióközpontok Európában. Magyar Tudomány, 6. 704-721.
- HORVÁTH GY (szerk.) (2015): Kelet- és Közép-Európa régióinak portréi. Kossuth Kiadó, Budapest.
- LUX G. - HORVÁTH GY (szerk.) (2017): The Routledge Handbook to Regional Development in Central and Eastern Europe. New York, Amerikai Egyesült Államok, London, Egyesült Királyság / Anglia: Routledge.
- HORVÁTH GY (szerk.) (2015): Kelet- és Közép-Európa régióinak portréi. Kossuth Kiadó, Budapest.
- ILLÉS I. (2002): Közép- és Délkelet-Európa az ezred fordulón. Átaalkulás, integráció, régiók. Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest.
- ILLÉS I. (2000): Az Európai Unió keleti kibővítése és a regionális politika reformjaIn: Rechnitzer, J; Horváth, Gy (szerk.) Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja (MTA RKK) (2000) 21-39.
- KEZAI P. (2021): A kelet-közép-európai regionális központok a városi rangsorok és indexek fókuszában City. hu 1/1. 34-52
- Kiss G.F. (2021): Regionalitás és az Európai Unió kohéziós politikája. Forrásallokációs dilemmák a fővárosi régiók speciális helyzetének tükrében. Doktori Értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest.
- LENGYEL I. - KOTOSZ B. (2018): Felzárkózás és/vagy távolságtartó követés? A visegrádi országok térségeinek fejlődéséről. Tér és Társadalom, 32/1. 5-26.
- LENGYEL I. (2012): A kelet- és közép-európai országok régióinak versenyképessége. In: Járműipar és regionális versenyképesség. Szerk: Rechnitzer J., Smahó M. Széchenyi University Press, Győr. 191-229.
- LUX G. (2017): Újraiparosodás Közép-Európában. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs.
- RECHNITZER J. (2002): A városhálózat az átmenetben, a kilencvenes évek változási irányai. Tér és Társadalom 16/3. 165-183.
- SCHNEIDER G. (2010): Formálódó új európai növekedési központok? A Közép-európai térség megalopoliszrégióinak sajátosságai és kihívásai. Tér és Társadalom, 24/1. 155-173.
- SZIRMAI V. (2019): Városok és városlakók. (A befogadó és a kirekesztő városok). Corvina Kiadó, Budapest.
- TAGAI G. (2010): A városok szerepe a kelet- és közép-európai országok térszerzetének formálásában. In: A területi kutatások csomópontjai. Szerk. Barta Gy., Beluszky P., Földi Zs., Kovács K. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 261-283.

Kozma Gábor¹¹

A helyi önkormányzatok helyi adó kivetési gyakorlatának vizsgálata Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 1997-ben és 2020-ban

A helyi önkormányzatok pénzügyi függetlenségének igen jelentős bázisát jelentik a helyi adók, és ennek szellemében a tanulmány célja annak vizsgálata, milyen mértékben élnek a helyhatóságok ezzel az eszközzel Borsod-Abaúj-Zemplén megyében. Az elemzés során egyrészt összehasonlítottam a megyei értékeket a régiós és országos adatokkal, másrészt feltártam a megyén belüli különbségeket. A kutatás feltárta, hogy a megyében működő helyi önkormányzatok kisebb mértékben élnek a helyi adók bevezetésének lehetőségével, az általuk alkalmazott adómérték ugyanakkor magasabb, mint a másik két területi egység esetében megfigyelhető érték. A megyén belül igen jelentős befolyásoló tényezőnek tekinthető a települések nagysága, míg a kedvezményezettségi besorolás szerepe kisebb, és elsősorban a legelmaradottabb települések esetében figyelhető meg.

*Kulcsszavak: helyi adó, adómérték, Borsod-Abaúj-Zemplén megye
JEL-kód: H71, R53*

Examining the local tax levying practices of local governments in Borsod-Abaúj-Zemplén county between 1997 and 2020

Local taxes are a very important basis for the financial independence of local governments, and in this spirit, the aim of the study is to examine the extent to which local governments in Borsod-Abaúj-Zemplén County make use of this instrument. In the analysis, I compared the county's figures with regional and national data and also identified differences within the county. The research revealed that the local governments in the county make less use of the possibility to introduce local taxes, but their tax rate is higher than the one observed in the other two territorial units. Within the county, the number of population of the municipalities is considered to be a very important factor, while the role of the beneficiary classification is less important and is mainly observed in the most deprived municipalities.

*Keywords: local taxes, tax rate, Borsod-Abaúj-Zemplén county
JEL-code: H71, R53*

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.33>

Bevezetés

A koronavírus-járvány több szempontból is hátrányosan érintette a helyi önkormányzatok pénzügyi helyzetét (Fekete et al., 2021; Koós et al., 2020; Kovács, 2020). Az egyik legsúlyosabb problémát a helyi adókkal kapcsolatos nehézségek jelentették, amelyek két oldalról is jelentkeztek. A gazdasági válság csökkentette az innen származó bevételeket: nettó árbevétel csökkenése a helyi iparüzési adó összegét mérsékelte, turizmus visszaesése miatt pedig kevesebb idegenforgalmi adó folyt be. Emellett a gazdasági élet szereplőinek és a lakosságnak a helyzetét javítani szándékozó kormányzati intézkedések is negatív hatással voltak a helyhatóságok számára: az 535/2020 (XII.1.) kormányrendelet egyrészt megtiltotta, hogy a helyi önkormányzatok új helyi adótípusokat vezessenek be, emeljék az érvényben lévő adómértéket és

¹¹ MTA doktora, egyetemi tanár, Debreceni Egyetem, Természettudományi és Technológiai Kar, Földtudományi Intézet, Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék

megszüntessék a korábban adott kedvezményeket, valamint rögzítette, hogy a helyi iparüzési adó mértéke a kis- és középvállalkozások esetében nem haladhatja meg az 1%-ot (ezek az intézkedések 2022-ben is érvényben maradtak).

A gazdasági válságból és a kormányzati beavatkozásból származó helyi adóbevétel csökkenés azért is érinti/érintette igen hátrányosan a helyi önkormányzatokat, mivel országos szinten az összes bevételük közel 20%-a ebből a forrásból származik (a 2019-es érték 20,6%, míg a 2020-as 19,4% volt), és alapvetően ez biztosítja a különböző pályázatok önrészét, illetve hozzájárul a kormányzat által nem 100%-ban finanszírozott önkormányzati feladatok ellátásához (Ambrus – Gróf, 2021). Emellett ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy a települések között igen egyenlőtlen a helyi adóból származó bevétel megoszlása (Bordás, 2021; Darabos, 2016): 2020-ban 10 helyi önkormányzathoz folyt be az összes helyi adó 53,3%-a, míg az utolsó 1000 helyhatóság az országos érték (878,5 milliárd Ft) 0,23%-val rendelkezett.

A fentiek szellemében a tanulmány célja egy konkrét magyarországi területi egység, Borsod-Abaúj-Zemplén megye, esetében megvizsgálni az 1997-es és a 2020-as évben a helyhatóságok helyi adó kivetési gyakorlatát, egyrészt összehasonlítva azt az országos és régiós trendekkel, másrészt feltárva a megyén belüli helyzetet. Ennek keretében elsősorban az alábbi kérdésekre kerestem a választ:

- milyen mértékben élnek a helyi önkormányzatok a helyi adók kivetésével
- milyen adómértékeket alkalmaznak a helyhatóságok
- milyen különbségek figyelhetők meg a települések között, és ezek milyen tényezőkre vezethetők vissza.

A feltett kérdések fontosságát az adja, hogy bár az Észak-magyarországi régió a gazdasági fejlettséget tekintve Magyarország elmaradottabb térségei közé tartozik, Borsod-Abaúj-Zemplén megye az elmúlt évtizedben felzárkózást mutatott, emellett a megyén belül is jelentős területi különbségek léteznek.

A tanulmány alapvetően három egységre osztható. A következő fejezet a helyi adókra vonatkozó szabályozás történetét tárja fel, majd a kutatás során felhasználásra került adatbázisok bemutatására kerül sor. A harmadik nagyobb egység az elemzések eredményeit mutatja be, választ adva a korábban feltett kérdésekre.

A helyi adókra vonatkozó szabályozás átalakulása

A rendszerváltás után a helyi önkormányzatok gazdálkodására vonatkozó elvárások között szerepelt, hogy az önkormányzatok gazdasági ereje tükrözze a helyi jövedelmi viszonyokat (Pitti – Varga, 1995). Ennek szellemében került sor az 1990. évi C. törvény a helyi adókról jogszabály elfogadására, amely a helyhatóságokat felhatalmazta a helyi adók beszedésére. A törvény a helyi adóknak több fajtáját is elkülönítette, és a helyi önkormányzatok szabadon dönthettek arról, melyeket alkalmaznak ezek közül:

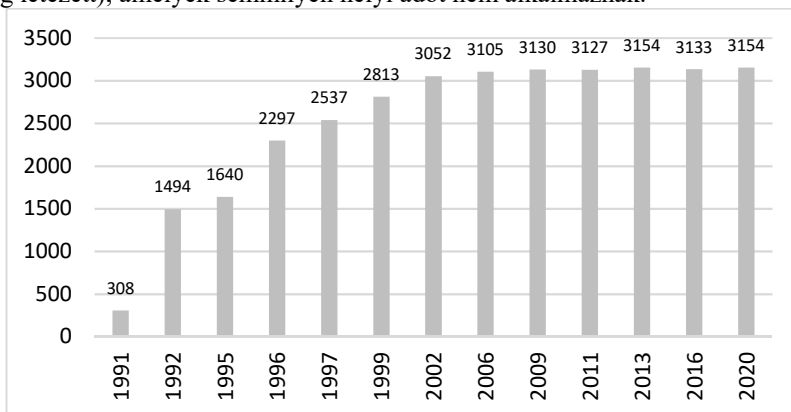
- vagyoni típusú adók;
 - építményadó;
 - telekadó;
- kommunális jellegű adók;
 - kommunális adó;
 - magánszemélyek kommunális adója;
 - vállalkozók kommunális adója;
 - idegenforgalmi adó;
- helyi iparüzési adó.

Az elmúlt több mint 30 évben jelentős változások történtek a helyi adók típusainak vonatkozásában. A vállalkozók kommunális adója és az idegenforgalmi adó építmény (üdülőépület) után fizetendő fajtája 2011. január 1-i, míg a helyi iparüzési adó ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő típusa 2021. január 1-i hatállyal szűnt meg. 2018. január

1-én került bevezetésre az építményadó azon fajtája, amelyet a reklámhordozók után kellett fizetni, ezt azonban 2020 folyamán meg is szüntették.

A helyi önkormányzatok helyi adók esetében tapasztalható „szabadsága” abban is megmutatkozik, hogy a jogszabályokban csak a kivethető maximális érték szerepelt, és a helyhatóságok ennél alacsonyabb adómértéket is meghatározhattak. A helyi adók egy részénél (pl. építményadó, telekadó, idegenforgalmi adó) lehetőség kínálkozik adótétel (azaz konkrét összeg), illetve adókulcs (százalékos érték) alkalmazására is, a helyhatóságok döntő többsége ugyanakkor az adótételt választotta/választja. A vállalkozások kommunális adója és az ideiglenes jelleggel végzett gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó esetében csak adótétel létezett, míg az állandó jelleggel végzett gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adónál százalékos érték jelentette a maximumot. Az elértéktelenedés megakadályozása céljából az 1990-es évek során több alkalommal is emelték az alkalmazható adómérték maximális értékét, a 2000-es évek közepén ugyanakkor egy új módszer, az inflációval történő validáció került bevezetésre. Ennek értelmében 2006-tól egy adott évben (pl. 2020-ban) alkalmazható maximum értéke a törvényben szereplő összeg (pl. telekadó – 200 Ft/adótárgy) szorozva a 2003 és az adott évet kettővel megelőző év (adott esetben 2018) közötti évek fogyasztói árindexeinek a szorzatával.

A helyi adókat bevezető helyi önkormányzatok számát országos szinten vizsgálva (1. ábra) az 1990-es évtizedben tapasztalható gyors emelkedés után (ennek háttérében alapvetően a pénzügyi szükségszerűség állt) az új évezredben már csak kismértékű növekedés figyelhető meg, és napjainkban már igen alacsony azon helyi önkormányzatok száma (2020-ban 24 ilyen helyhatóság létezett), amelyek semmilyen helyi adót nem alkalmaznak.



1. ábra: A helyi adók valamelyik típusát bevezető helyi önkormányzatok száma Magyarországon

Figure 1: Number of local governments introducing one type of local tax in Hungary

Forrás: az érintett évek költségvetési zárszámadásai

A felhasznált adatbázis és az alkalmazott módszerek

A kutatás során felhasznált adatbázis két forrásból táplálkozott. Egyrészt a pénzügyi kormányzat ADÓ című kiadványának 1997. augusztusi-szeptemberi száma tartalmazta települési szinten az 1997-ben életben lévő adómértékeket, másrészt a 2010-es évek közepétől a Magyar Államkincstár honlapján (hakka.allamkincstar.gov.hu) is megtalálhatók az adott évre vonatkozó értékek. Az elemzés során a megyei adatokat összehasonlítottam az országos és a régiós értékekkel, valamint elemeztem a települések nagyságának és kedvezményezettsége mértékének a hatását. A kivetett helyi adók mértékének vizsgálata során a kiindulópontot az adott helyi adótípus maximális értéke jelentette, és ehhez viszonyítva került kialakításra 4 kategória (maximális érték, a maximális érték 67-99%-a, a maximális érték 33-66%-a, a maximális érték 1-32%-a). Az alkalmazott adómértékek könnyebb összehasonlítása érdekében a súlyozás

módszerét alkalmaztam (maximális érték – 5-ös súly, maximális érték 1-32%-a – 2-es súly, majd átlag-számítás), és így egy számmal lehet mutatni az adóterhelés nagyságát.

A helyi önkormányzatok helyi adó kivetési gyakorlatának vizsgálata Borsod-Abaúj-Zemplén megyében

A helyi adókat alkalmazó helyhatóságok arányát Borsod-Abaúj-Zemplén megyében vizsgálva (1. táblázat) alapvetően az országos tendenciákhoz hasonló folyamatok figyelhetők meg: a helyi önkormányzatokat sújtó pénzügyi problémák (az inflációt nem fedező normatíva-emelkedés, újabb kötelező feladatok, a pályázatok önrésze biztosításának szükségyszerűsége) miatt a megyében is egyre település vezetése döntött a helyi adók bevezetése mellett. Ennek következtében az 1990-es évek elején megfigyelhető alacsonyabb bevezetettségi arány már az évtized második felére eltűnt, és napjainkban is csak igen kicsi eltérés tapasztalható az országos, illetve régiós adatoktól.

1. táblázat: A helyi adók valamelyik típusát bevezető helyi önkormányzatok aránya a teljes települési körön belül 1992-ben, 1997-ben és 2020-ban Magyarországon, az Észak-magyarországi régióban és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (%)

Table 1: Proportion of local governments introducing one of the types of local taxes in 1992, 1997 and 2020 in Hungary, in the North-Hungary region and in Borsod-Abaúj-Zemplén county (%)

	1992	1997	2020
Magyarország*	39,6	80,1	99,2
Észak-magyarországi régió	37,5	81,3	98,7
Borsod-Abaúj-Zemplén megye	29,8	80,3	98,3

* - az országos adat nem tartalmazza Budapest és a fővárosi kerületek értékeit

Forrás: Pitti, 1992; szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.aspx

Az országos trendektől lényegesen nagyobb eltérések figyelhetők meg a megyében abban a tekintetben, hány helyi adótípust alkalmaznak a helyi önkormányzatok (2. táblázat). Az időbeli változásokat elemezve 1997 és 2020 között az adókiivetési hajlandóság jelentős növekedése állapítható meg: egyrészt csökkent azon helyhatóságok száma, amelyek csak egy helyi adótípust vetnek ki, másrészt a kettő vagy több adótípust alkalmazók arányának emelkedése tapasztalható. Mindezen trendek ellenére mind országos, mind pedig régiós tekintetben nőtt a megye lemaradása: 2020-ban az egy helyi adótípust alkalmazók aránya már csaknem kétszerese az országos értéknek, míg a másik végletet (4 vagy több adótípust kivető helyhatóságok aránya) tekintve több két kétszeresére nőtt a különbség az országos adat javára.

2. táblázat: A helyi önkormányzatok megoszlása az általuk bevezetett helyi adók száma alapján 1997-ben és 2020-ban Magyarországon, az Észak-magyarországi régióban és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (%)

Table 2: Breakdown of local governments by the number of local taxes they introduced in 1997 and 2020 in Hungary, the North-Hungary region and Borsod-Abaúj-Zemplén county (%)

	1997			2020		
	1	2-3	4 vagy több	1	2-3	4 vagy több
Magyarország	40,2	50,3	9,6	18,1	67,5	14,4
Észak-magyarországi régió	49,0	45,7	5,3	26,4	65,9	7,7
Borsod-Abaúj-Zemplén megye	52,6	42,1	5,3	33,2	60,8	6,0

Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.aspx

A különböző helyi adótípusok esetében alkalmazott adómérték nagyságát tükröző mutatót vizsgálva (3. táblázat) ugyanakkor Borsod-Abaúj-Zemplén megye magasabb értéke figyelhető meg, amely arra utal, hogy a helyhatóságok – ha bevezették a helyi adók valamely fajtáját – mind az országos, mind pedig a régiós átlagnál jobban megadóztatták az adóalanyokat.

3. táblázat: A helyi önkormányzatok által kivetett helyi adók nagyságát tükröző érték* 1997-ben és 2020-ban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében

Table 3: The value of the indicator reflecting the amount of local taxes levied by local governments in 1997 and 2020 in Borsod-Abaúj-Zemplén county

	1997	2020
Magyarország	2,86	3,37
Észak-Magyarország	2,89	3,45
Borsod-Abaúj-Zemplén megye	2,90	3,53

* - az érték kiszámításának magyarázata a „Felhasznált adatbázis és az alkalmazott módszerek” fejezetben található (ennek szellemében minél magasabb ez a szám, annál magasabb az alkalmazott adómérték)

Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.aspx

Az egyes helyi adótípusok bevezettségét vizsgálva (4. táblázat) Borsod-Abaúj-Zemplén megyében mind 1997-ben mind pedig 2020-ban a legfontosabb szerepet az állandó jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó töltötte be, lényeges változás ugyanakkor az ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adót bevezető helyhatóságok arányának jelentős növekedése (2020-ban már alig volt közöttük különbség). Ezen folyamatok mögött elsősorban az állt, hogy a települések vezetői elsősorban a gazdasági élet szereplőit megterhelve igyekeztek szabadon felhasználható pénzügyi forrásokhoz jutni (1997-ben ide sorolható a vállalkozók kommunális adójának magas aránya). Az ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó és a tartózkodási idő után fizetendő idegenforgalmi adó esetében a magas bevezetettségi arány mögött az a tény is állhat, hogy ezek nem a településekhez kapcsoló személyeket/szervezeteket terhelik, így a helyhatóságok a népszerűség-vesztés veszélye nélkül is alkalmazhatják őket. Magas érték figyelhető még meg a magánszemélyek kommunális adója esetében is (igaz elmarad az országos adattól), ami mögött az adótípus könnyű bevezethetősége áll: szemben az építményadóval itt nem kell az ingatlan alapterületével vagy forgalmi értékével foglalkozni, hanem darabszám alapján lehet kivetni.

A megye adatokat országos és regionális viszonyrendszerbe helyezve a helyi adókat alapvetően két csoportra lehet elkülöníteni: a gazdasági élet szereplőit, illetve a más települések lakóit terhelő adók (állandó illetve ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, 1997-ben a vállalkozók kommunális adója és az épület után fizetendő idegenforgalmi adó) esetében a megyei arány alig maradt el az országos és régiós értékektől (sőt bizonyos esetekben meg is haladta azt). Ezzel szemben a lakosságot terhelő adók esetében (pl. magánszemélyek kommunális adója, építményadó, telekadó) a másik két területi egységnél lényegesen alacsonyabb arányok figyelhetők meg. A jelenség hátterében alapvetően az tény áll, hogy a helyhatóságok kevésbé törekedtek arra, hogy az országos átlaghoz képest kevesebb jövedelemmel rendelkező helyi polgárok megadóztatásával biztosítsák a település működéséhez szükséges forrásokat.

4. táblázat: Az egyes helyi adótípusokat bevezető helyi önkormányzatok aránya a teljes települési körön belül 1997-ben és 2020-ban Magyarországon, az Észak-magyarországi régióban és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (%)

Table 4: Proportion of local governments introducing each type of local tax within the total number of municipalities in 1997 and 2020 in Hungary, the North-Hungary region and Borsod-Abaúj-Zemplén county (%)

	1997			2020		
	Magyarország	Észak-magyarországi régió	Borsod-Abaúj-Zemplén megye	Magyarország	Észak-magyarországi régió	Borsod-Abaúj-Zemplén megye
A	44,8	49,7	48,5	91,7	92,0	90,2
B	19,8	20,8	21,1	88,3	86,9	87,2
C	6,5	1,8	2,8	18,7	12,0	12,0
D	19,0	11,3	11,5	25,3	17,4	18,2
E	-	-	-	7,8	3,9	3,4
F	11,8	6,0	5,6	15,6	7,4	7,0
G	45,2	42,3	30,8	72,6	65,6	57,5
H	25,8	23,5	21,7	-	-	-
I	8,7	7,2	6,8	27,6	29,3	24,3
J	5,1	5,5	7,0	-	-	-

A – állandó jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, b – ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, C – lakások után fizetendő építményadó, D – nem lakás céljára szolgáló helyiségek után fizetendő építményadó, E – reklámhordozók után fizetendő építményadó, F – Telekadó, G – Magánszemélyek kommunális adója, H – Vállalkozók kommunális adója, I – tartózkodási idő után fizetendő idegenforgalmi adó, J – épület után fizetendő idegenforgalmi adó

Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkinccstar.gov.hu/Letoltes.asp

Az egyes adótípusok esetében alkalmazott adómérték nagyságát tekintve (5. táblázat) három fontos tény állapítható meg. Egyrészt 1997 és 2020 között – igazodva az országos és regionális trendekhez – Borsod-Abaúj-Zemplén megyében is emelkedett az adómérték (az egyedüli kivételt a telekadó jelentette), amely arra utal, hogy a települések vezetői ebből a forrásból egyre nagyobb bevételre kívántak szert tenni. Másrészt a legmagasabb adómértéket a helyhatóságok a gazdasági élet szereplőit sújtó adótípusok esetében alkalmazták, míg a lakosságot kisebb mértékben terhelték meg. Harmadrészt Borsod-Abaúj-Zemplén megyében alkalmazott adómérték a legtöbb esetben meghaladta az országos átlagot (ennek első jelei már 1997-ben jelentkeztek, de ez 2020-ra még hangsúlyosabbá vált), ami arra utal, hogy a bevezetésről szóló döntés esetén a helyhatóságok már jelentős bevételre kívántak szert tenni.

5. táblázat: Az egyes adótípusok adómértékét tükröző mutató értéke 1997-ben és 2020-ban Magyarországon, az Észak-magyarországi régióban és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében

Table 5: The value of the indicator reflecting the tax rate of each type of tax in 1997 and 2020 in Hungary, the North-Hungary region and Borsod-Abaúj-Zemplén county

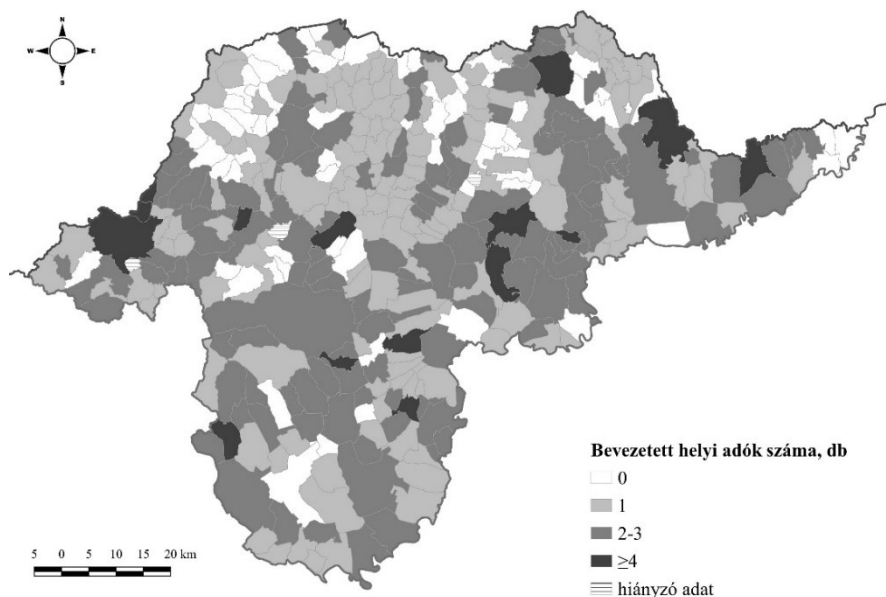
	1997			2020		
	Magyarország	Észak-magyarországi régió	Borsod-Abaúj-Zemplén megye	Magyarország	Észak-magyarországi régió	Borsod-Abaúj-Zemplén megye
A	3,70	3,58	3,64	4,43	4,45	4,50
B	2,16	2,14	2,21	3,78	3,85	3,92

C	2,28	2,09	2,10	2,42	2,44	2,53
D	2,28	2,28	2,41	2,47	2,49	2,62
E	-	-	-	3,78	3,67	3,67
F	2,15	2,31	2,55	2,27	2,36	2,48
G	2,13	2,04	2,01	2,39	2,27	2,31
H	4,25	4,09	4,17	-	-	-
I	2,78	2,58	2,79	3,16	2,99	2,92
J	2,28	2,27	2,32	-	-	-

A – állandó jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, b – ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, C – lakások után fizetendő építményadó, D – nem lakás céljára helyiségek után fizetendő építményadó, E – reklámhordozók után fizetendő építményadó, F – Telekadó, G – Magánszemélyek kommunális adója, H – Vállalkozók kommunális adója, I – tartózkodási idő után fizetendő idegenforgalmi adó, J – épület után fizetendő idegenforgalmi adó

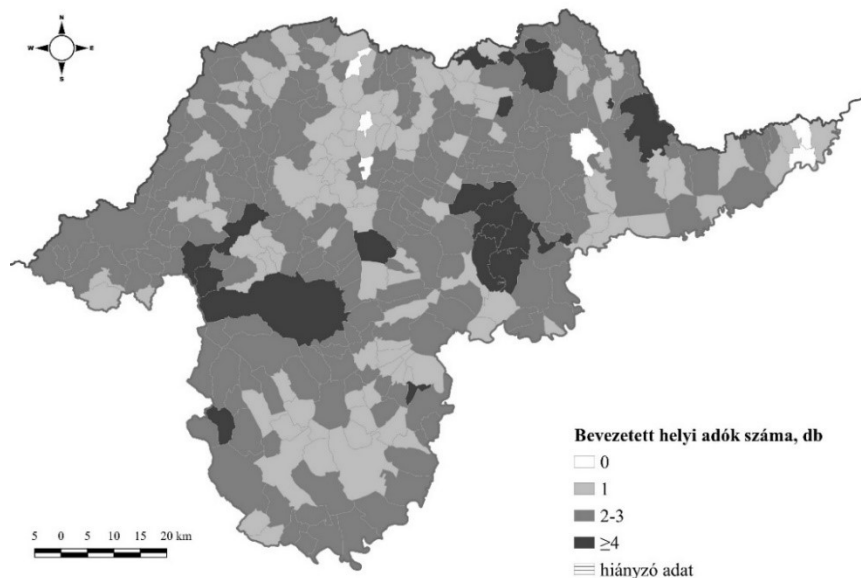
Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.asp

A megyén belüli viszonyokat elemezve (2. és 3. ábra) megállapítható, hogy 1997-ben az alacsonyabb elemszám (nincs helyi adó illetve maximum 1 helyi adótípus került alkalmazásra) elsősorban az Aggteleki-karszt, a Cserehát és a Hegyköz területén fordult elő összefüggően nagyobb zónában, míg a 4 vagy több helyi adótípust alkalmazó helyhatóságok a megyében szétszórva helyezkedtek el. A 2020-as helyzetet vizsgálva leszögezhető, hogy a fenti három összefüggő térségből csak a Cserehát maradt meg, ugyanakkor a megye déli részén is kialakult egy ilyen jellegű (egy helyi adótípust bevezető települések) terület. Emellett új elemként említhető meg, hogy a legalább 4 adótípust alkalmazó településeknek két térségben is kialakult egy-egy összefüggő zónája, Miskolc környékén, illetve a Zempléni-hegység déli részén.



2. ábra: A helyi önkormányzatok által bevezetett helyi adók száma Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 1997-ben

Figure 2: The number of local taxes introduced by local governments in Borsod-Abaúj-Zemplén county in 1997



3. ábra: A helyi önkormányzatok által bevezetett helyi adók száma Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 2020-ban

Figure 3: The number of local taxes introduced by local governments in Borsod-Abaúj-Zemplén county in 2000

A területi jellegzetességeket magyarázó okok közül először a települések nagyságának hatását vizsgáltam. Az adatok alapján (6. táblázat) megállapítható, hogy Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a lakosságszám növekedésével 1997-ben folyamatosan nőtt a helyi adók valamelyik típusát alkalmazó helyi önkormányzatok aránya, 2020-ban ugyanakkor a magas bevezetettségi arány miatt már nem lehetett ezt a jelenséget megfigyelni.

A településnagyság hatása sokkal egyértelműbben mutatható ki az alkalmazott helyi adótípusok számát illetően: 1997-ben az alacsonyabb lakosságszámú települések jelentős része csak egy helyi adótípust vetett ki, és a nagyobb települések esetében is domináltak maximum a 2-3 adótípust alkalmazók. A 2020-év elején az általános trend (a településnagyság növekedésével nő a bevezetett helyi adók száma) mellett két fontos jelenség állapítható meg: egyrészt minden kategória esetében a 2-3 adótípus alkalmazása vált dominánssá, másrészt az 5.000 főnél népesebb települések csaknem 1/3-ban már 4 vagy több helyi adótípus kivetésére került sor.

6. táblázat: A különböző lakosságszámú helyi önkormányzatok megoszlása az általuk bevezetett helyi adók száma alapján 1997-ben és 2020-ban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (%)

Table 6: Breakdown of local governments with different population sizes by the number of local taxes they introduced in 1997 and 2020 in Borsod-Abaúj-Zemplén county (%)

lakosságszám (fő)	1997				2020			
	A	B			A	B		
		1	2-3	4 vagy több		1	2-3	4 vagy több
0-200	57,4	70,4	29,6	0,0	96,8	41,7	53,3	5,0
201-500	77,2	67,7	29,2	3,1	95,7	36,0	61,8	2,2
501-1000	81,5	65,2	31,8	3,0	100,0	38,5	57,7	3,8
1001-2000	92,1	48,6	48,6	2,8	100,0	30,4	62,3	7,2
2001-5000	90,7	43,3	46,7	10,0	100,0	17,1	75,6	7,3
5001-	100,0	5,6	77,8	16,7	100,0	12,5	56,3	31,3

A – a helyi adót bevezető önkormányzatok aránya (%), B – a helyi adót alkalmazó helyhatóságok megoszlása a bevezetett helyi adók száma alapján (%)

Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.asp

Az egyes adótípusok településnagyság szerinti bevezettségét tekintve (7. táblázat) több fontos tény is megállapítható. Az első fontos sajátosságnak az tekinthető, hogy egy kivétellel valamennyi helyi adótípusnál a legmagasabb bevezetettségi arány a legnagyobb településeknél tapasztalható, és különösen éles az ugrás az 5.000 fős népességszámnál. Másrészt a helyi iparüzési adó mind a két típusa esetében a lakosságszám-növekedéssel párhuzamosan emelkedik az alkalmazó helyhatóságok száma, ugyanakkor a magánszemélyek kommunális adójánál fordított tendencia figyelhető meg. Ez utóbbi tény alapvetően azzal magyarázható, hogy a kisebb lakosságszámú települések vezetői inkább választják ezt az egyszerűbben kivethető adótípust, mint a nagyobb települések, ahol jobban rendelkezésre áll a bonyolultabban megállapítható adóalapú építményadó kivetéséhez szükséges adminisztráció. Harmadrészt az idegenforgalmi adó esetében feltűnő a legkisebb települések magas aránya, amelynek háttérében az áll, hogy ebbe a csoportba tartozik számos olyan település (pl. Regéc, Mogyoróska, Arka, Háromhuta, Vágáshuta, Jósvafő, Pusztafalu), ahol igen jelentős a turizmus.

7. táblázat: Az egyes helyi adótípusokat bevezető helyi önkormányzatok aránya 2020-ban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a különböző nagyságú településeken (%)

Table 7: Proportion of local governments introducing each type of local tax in 2020 in Borsod-Abaúj-Zemplén county for municipalities of different sizes (%)

	A	B	C	D	E	F	G	H
0-200	74,2	67,7	6,5	9,7	0,0	4,8	62,9	27,4
201-500	84,9	81,7	7,5	10,8	1,1	5,4	59,1	17,2
501-1000	94,9	92,3	6,4	10,3	2,6	3,8	56,4	19,2
1001-2000	98,6	95,7	14,5	21,7	1,4	5,8	58,0	24,6
2001-5000	100,0	100,0	19,5	31,7	7,3	17,1	51,2	34,1
5001-	100,0	100,0	43,8	75,0	31,3	18,8	43,8	56,3

A – állandó jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, B – ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, C – lakások után fizetendő építményadó, D – nem lakás céljára helyiségek után fizetendő építményadó, E – reklámhordozók után fizetendő építményadó, F – Telekadó, G - Magánszemélyek kommunális adója, H – tartózkodási idő után fizetendő idegenforgalmi adó

Forrás: hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.asp

Az alkalmazott adómérték vonatkozásában (8. táblázat) ismét a településnagyság determináló hatása figyelhető meg (8. táblázat I oszlopa), és 1-2 lakosságcategória kivételével a lakosságszám növekedésével az egyes adótípusoknál is folyamatosan emelkedett az adó mértéke. A legmagasabb adómértékek a helyi iparüzési adó valamint az idegenforgalmi adó esetében jelentkeztek, ami arra utal, hogy a helyhatóságok elsősorban a gazdasági élet szereplőit, illetve a településhez kevésbé kötődő turistákat sújtották magasabb adóterhellel. A reklámhordozók után fizetendő építményadó vonatkozásában az 5.000 főnél népesebb településeken megfigyelhető magas érték véleményem szerint arra vezethető vissza, hogy elsősorban ezeken a településeken futnak keresztül olyan forgalmas közlekedési utak, amelyek mentén a reklámszervező cégek véleménye szerint megéri hirdetőtáblákat elhelyezni (illetve itt a vásárlóerő is nagyobb), és a helyi önkormányzatok az ebből a forrásból befolyt jövedelmet adóztatják meg.

8. táblázat: Az egyes adótípusok mértékét tükröző mutató értéke 2020-ban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a különböző nagyságú településeken

Table 8: The value of the indicator reflecting the extent of each type of tax in 2020 in Borsod-Abaúj-Zemplén county in municipalities of different sizes

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
0-200	4,20	3,50	2,29	2,25	-*	2,00	2,36	2,76	3,20
201-500	4,57	3,96	2,57	2,40	-	2,40	2,24	2,56	3,55
501-1000	4,42	3,69	2,20	2,38	-	2,00	2,23	3,00	3,56
1001-2000	4,60	3,98	2,50	2,73	-	2,25	2,28	3,06	3,60
2001-5000	4,61	4,37	2,38	2,46	2,67	2,71	2,38	2,86	3,62
5001-	4,81	4,44	3,14	3,17	4,60	3,33	3,00	3,44	3,90

A – állandó jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, B – ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, C – lakások után fizetendő építményadó, D – nem lakás céljára helyiségek után fizetendő építményadó, E – reklámhordozók után fizetendő építményadó, F – Telekadó, G - Magánszemélyek kommunális adója, H – tartózkodási idő után fizetendő idegenforgalmi adó, I – összesített érték

* - az érintett kategóriába nem tartozik önkormányzat, vagy az alacsony esetszám (kevesebb, mint három helyhatóság) nem teszi lehetővé a mutató kiszámítását)

Forrás: hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.asp

A kutatás következő szakaszában a települések kedvezményezetti státusza hatásának a vizsgálatát végeztem el. A rendszerváltás utáni jogszabályok a települések esetében a kedvezményezetségek két típusát különítették el: társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott, illetve jelentős munkanélküliséggel sújtott települések (Nagy, 2011; Péntes, 2014, 2015). Az adatok alapján (9. táblázat) bizonyos mértékig ez a tényező is befolyásolja a helyi adó kivetését: a nem kedvezményezett kategóriába tartozó települések esetében magasabb a helyi adót bevezető helyhatóságok száma, és körükben a legkevesbe jellemző az egy adótípus, és leginkább jellemző a 4 vagy több adótípus kivetése, míg az ellenkező véletet a mind a két szempontból kedvezményezetti státuszú települések jelentik.

9. táblázat: A különböző kedvezményezetti kategóriába tartozó települések megoszlása a helyi önkormányzatuk által bevezetett helyi adók száma alapján 1997-ben és 2020-ban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (%)

Table 9: Distribution of municipalities belonging to different beneficiary categories by the number of local taxes introduced by their local government in 1997 and 2020 in Borsod-Abaúj-Zemplén county (%)

lakosság szám (fő)	1997				2020			
	A	B			A	B		
		1	2-3	4 vagy több		1	2-3	4 vagy több
1	86,6	31,0	59,2	9,8	99,3	24,8	65,0	10,2
2	75,0	62,5	37,5	0,0	98,4	39,7	55,6	4,8
3	85,3	48,4	43,8	7,8	100,0	30,6	66,1	8,3
4	75,9	65,1	32,5	2,4	96,7	40,5	58,6	0,9

A – a helyi adót bevezető önkormányzatok aránya (%), B – a helyi adót alkalmazó helyhatóságok megoszlása a bevezetett helyi adók száma alapján (%)

1 – nem kedvezményezett település, 2 – társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból kedvezményezett település, 3 – jelentős munkanélküliséggel sújtott település, 4 – mind a két szempontból kedvezményezett település

Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.asp

219/1996. (XII. 24.) Korm. rendelet a társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott, illetve az országos átlagot jelentősen meghaladó munkanélküliséggel sújtott települések jegyzékéről;
105/2015. (IV. 23.) Korm. rendelet a kedvezményezett települések besorolásáról és a besorolás feltételrendszeréről

Az előzőhöz a legtöbb esetben hasonló tendenciák figyelhetők meg az egyes helyi adótípusok bevezetettsége vonatkozásában (10. táblázat): a helyi iparüzési adó két típusától valamint a magánszemélyek kommunális adójától eltekintve az összes többi esetben a nem kedvezményezett települések esetében a legmagasabb az alkalmazási arány. A második helyen a fent említett három adótípus kivételével a jelentős munkanélküliséggel sújtott települések állnak, ami arra utal (és ezt erősíti a helyi iparüzési adó esetében tapasztalható 100%-os arány is), hogy a települések vezetői ezt a tényt nem gondolják olyan erős hátránynak, amely miatt jobban visszafognák magukat a helyi adók alkalmazása során. A legrosszabb adatok a mind két szempontból kedvezményezett települések esetében tapasztalhatók (a kivételt könnyű bevezethetősége miatt a magánszemélyek kommunális adója jelenti), amelynek hátterében az áll, hogy a helyhatóságok olyan rossz helyzetűnek tekintik települések lakosságát és gazdasági szereplőit, hogy nem akarják őket túlságosan sok helyi adóval megterhelni.

10. táblázat: Az egyes helyi adótípusokat bevezető helyi önkormányzatok aránya 2020-ban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a különböző kedvezményezetti kategóriába tartozó településeken (%)

Table 10: Proportion of local governments introducing certain types of local taxes in 2020 in Borsod-Abaúj-Zemplén county in municipalities belonging to different beneficiary categories (%)

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	92,0	89,9	21,0	31,2	8,0	12,3	53,6	39,9
2	89,1	85,9	9,4	12,5	0,0	4,7	59,4	15,6
3	100,0	100,0	13,9	25,0	2,8	8,3	52,8	22,2
4	85,8	80,8	2,5	4,2	0,0	1,7	62,5	11,7

A – állandó jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, B – ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, C – lakások után fizetendő építményadó, D – nem lakás céljára helyiségek után fizetendő építményadó, E – reklámhordozók után fizetendő építményadó, F – telekadó, G – magánszemélyek kommunális adója, H – tartózkodási idő után fizetendő idegenforgalmi adó

1 – nem kedvezményezett település, 2 – társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból kedvezményezett település, 3 – jelentős munkanélküliséggel sújtott település, 4 – mind a két szempontból kedvezményezett település

Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.asp

219/1996. (XII. 24.) Korm. rendelet a társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott, illetve az országos átlagot jelentősen meghaladó munkanélküliséggel sújtott települések jegyzékéről;
105/2015. (IV. 23.) Korm. rendelet a kedvezményezett települések besorolásáról és a besorolás feltételrendszeréről

A bevezetett helyi adók mértékét tekintve (11. táblázat) több tendencia rajzolódik ki. Egyrészt a mind a két szempontból kedvezményezett településeken kívül a másik három kategória települései megosztóznak az első helyeken a helyi adók nagyságának vonatkozásában. Másrészt a társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból kedvezményezett települések a vagyoni típusú adók, míg a jelentős munkanélküliséggel sújtott települések a helyi iparüzési adó és az idegenforgalmi adó területén rendelkeztek a legmagasabb értékekkel. Az első pillantásra meglepőnek tűnik, hogy a nem kedvezményezett települések mindössze egy helyi adótípus

esetében alkalmazták a legmagasabb adókulcsot, amely háttérben az állhat, hogy az ott működő, gazdaságilag erősebb vállalatokra kirótt, alapján véve magas helyi iparüzési adó mértékek is jelentős bevételt biztosítanak a számukra.

11. táblázat: Az egyes adótipusok mértékét tükröző mutató értéke 2020-ban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a különböző kedvezményezett kategóriába tartozó településeken

Table 11: The value of the indicator reflecting the extent of each type of tax in 2020 in Borsod-Abaúj-Zemplén county in the municipalities belonging to the different beneficiary categories

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	4,61	4,10	2,41	2,56	3,55	2,59	2,39	2,96
2	4,26	3,75	2,83	2,88	-*	2,67	2,34	2,70
3	4,64	4,36	2,80	2,67	-	2,00	2,37	3,13
4	4,46	3,62	2,67	2,60	-	-	2,19	2,79

A – állandó jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, B – ideiglenes jellegű gazdasági tevékenység után fizetendő helyi iparüzési adó, C – lakások után fizetendő építményadó, D – nem lakás céljára helyiségek után fizetendő építményadó, E – reklámhordozók után fizetendő építményadó, F – telekadó, G – magánszemélyek kommunális adója, H – tartózkodási idő után fizetendő idegenforgalmi adó

* - az érintett kategóriába nem tartozik önkormányzat, vagy az alacsony esetszám (kevesebb, mint három helyhatóság) nem teszi lehetővé a mutató kiszámítását

1 – nem kedvezményezett település, 2 – társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból kedvezményezett település, 3 – jelentős munkanélküliséggel sújtott település, 4 – mind a két szempontból kedvezményezett település

Forrás: szerző nélkül, 1997; hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.asp

219/1996. (XII. 24.) Korm. rendelet a társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott, illetve az országos átlagot jelentősen meghaladó munkanélküliséggel sújtott települések jegyzékéről;

105/2015. (IV. 23.) Korm. rendelet a kedvezményezett települések besorolásáról és a besorolás feltételrendszeréről

Összegzés

A tanulmány legfontosabb megállapításait az alábbiakban lehet összefoglalni. Egyrészt – bár 1997 és 2020 között emelkedett a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei helyi önkormányzatok helyi adó kivetési tevékenysége – országos és régiós összehasonlításban is alacsonyabb bevezetettségi értékek figyelhetők meg, és a helyhatóságok elsősorban a népszerűségüket kevésbé veszélyeztető, illetve könnyebben kivethető helyi adótipusokat alkalmazták. Másrészt az adómérték vonatkozásában a megyére az országos és régiós adatoknál általában magasabb értékek jellemzőek, amely azt mutatja, hogy az alkalmazásról szóló döntés megszületése esetén a helyi önkormányzatok már a minél nagyobb bevételre törekedtek.

Harmadrészt a megyén belüli viszonyokat vizsgálva igen erőteljes a településnagyság hatása, amely mind a kivetett adók számában mind pedig az adómértékben is megmutatkozott. Ezzel szemben a települések kedvezményezetti besorolásának a befolyása sokkal gyengébbnek tekinthető, és döntő mértékben a mind a két szempontból kedvezményezett települések esetében jelentkezett.

Irodalomjegyzék

- AMBRUS, R.– GRÓF, K. (2021): Importance of Local Taxes in the Budget of Hungarian Local Governments – Focusing on Tourist Tax. *Tér-Gazdaság-Ember*, 9 (3-4): 113-123.
- BORDÁS, P. (2021): Egyenlők és egyenlőbbek: A helyi iparüzési adóból származó bevételek települési szintű eloszlásának dilemmái különösen a COVID19 járvány idején. *Comitatus*, 31 (238): 45-52.
- DARABOS, É. (2016): A helyi adók szerepe az önkormányzatok gazdálkodásában. *Köztes-Európa* 8 (1-2): 125-135.
- FEKETE, K. – DOMBI, G. – OLÁH, M. (2021): Önkormányzati válságkezelés a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetben, a COVID-19-járvány első hullámában. *Területi Statisztika* 61 (3): 337–355; DOI: 10.15196/TS610304
- KOÓS, B. – KOVÁCS, S. Z. – PÁGER, B. – UZZOLI, A. (2020): Epilógus: Az új koronavírus-járvány társadalmi-gazdasági hatásai és ezek területi következményei. In: Czirfusz, M. (szerk.) *Területi kihívások és területi politikák Magyarországon 2010-2020*. Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete, Budapest. 123-132.
- KOVÁCS, S. ZS. (2020): Települési önkormányzatokat érintő bevételekiesések a járványhelyzetben. *Tér és Társadalom* 34 (2): 189-194. <https://doi.org/10.17649/TET.34.2.3263>
- NAGY, A. (2011): A kedvezményezett térségek besorolásának alakulása, a lehatárolások módszertanának sajátosságai. *Területi Statisztika*, 14(51) (2): 148-160.
- PÉNZES, J. (2014): *Periférikus térségek lehatárolása*. Didakt Kft., Debrecen
- PÉNZES, J. (2015): A kedvezményezett térségek lehatárolásának aktuális kérdései. *Területi Statisztika*, 55 (3): 206–232.
- PITTI, Z. (1992) A helyi adók az adórendezerben és az önkormányzati gazdálkodásban. *Pénzügyi Szemle*, 35 (9): 688-699.
- PITTI, Z. – VARGA, S. (1995): *Az önkormányzatok vagyonosodási folyamata*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- SZERZŐ NÉLKÜL (1997) Bevezetett helyi adók. *Adó – A pénzügyi kormányzat lapja*, 11 (8-9): 20-114.

Felhasznált jogszabályok

1990. évi C. törvény a helyi adókról
- 535/2020. (XII. 1.) Korm. rendelet a koronavírus-világjárvány nemzetgazdaságot érintő hatásának enyhítése érdekében szükséges helyi adó intézkedésről
- 219/1996. (XII. 24.) Korm. rendelet a társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott, illetve az országos átlagot jelentősen meghaladó munkanélküliséggel sújtott települések jegyzékéről;
- 105/2015. (IV. 23.) Korm. rendelet a kedvezményezett települések besorolásáról és a besorolás feltételrendszeréről

Internetes források

- hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.aspx (letöltés: 2020. február 8.)
- <https://www.parlament.hu/irom41/17188/adatok/altind1.pdf>, T/17188. számú törvényjavaslat a Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény végrehajtásáról, Általános indoklás fejezet (letöltés: 2021. december 22.)

Gál Zoltán¹²

A pécsi városrégió innovációs rendszere: a tudásalapú fejlesztések korlátai a periférián

A tanulmány az innovációs rendszerek és egyetemközpontú innovációs ökoszisztémák elméleti keretrendszerébe ágyazva mutatja be az európai fejlettségi perifériának számító Pécsi városrégió innovációs rendszerének működését. Értékeli az egyetemi és vállalkozói ökoszisztémára építő fejlesztés korlátait, illetve lehetőségeit. Az egyetemre építő gazdaság- és innovációfejlesztési elvárások a túlzóak a periférikus térségek fejlesztésében, mivel azokban mind a vállalkozói, mind az egyetemi szektor gyenge és fejletlen.

Kulcsszavak: Regionális és városi innovációs rendszerek, városrégió, közepes-nagyságú (mid-range) egyetem, intelligens szakosodás, egyetem-központú innovációs ökoszisztéma.

JEL-kód: O30, O18, P25

***The innovation system of the city region of Pécs:
The limits of knowledge-based development on the periphery***

The study presents the functioning of the innovation system of the city-region of Pécs, which is considered to be a peripheral region in European development, within the theoretical framework of innovation systems and university-based innovation ecosystems. It assesses the constraints and opportunities of university and entrepreneurial ecosystem-based development. The expectations of university-based economic and innovation development are excessive in the development of peripheral regions, where both the entrepreneurial and the university sector are weak and underdeveloped.

Keywords: regional and urban innovation systems, city-region, mid-range university, smart specialisation, university-centred innovation ecosystem.

JEL code: O30, O18, P25

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.34>

Bevezetés

A fejlett régiókban működő innovációs stratégiai elemek, amelyekre az ezredforduló óta a fejlesztéspolitikák épülnek, nehezen valósíthatók meg az elmaradottabb térségekben. Különösen igaz ez a kelet-közép-európai EU tagországokra, amelyek az általános gazdasági teljesítmény tekintetében relatíve sikeresebbek, mint az innovációfejlesztésben. Mivel (nagy)vállalati K+F kapacitásai nagy részét a rendszerváltást követően leépítették, ami a jelentős hátrányokat okozott a tudásalapú gazdaságra való áttérésben és jelentős külső technológiai- és tudás függőséget eredményezett a térség országaiban.

Kelet-Közép-Európa régióiban legtöbbször nem működnek a fejlett országokban kidolgozott innovációs rendszermodellek sem, mivel a méretgazdaságos koncentrációk hiányán túl, az e rendszerek működtetéséhez szükséges források mellett az intézményi-szervezeti elemek, az intézményi stabilitás és a többszintű támogató rendszer is hiányzik. Másrészt a stratégiákból hiányzott az alulról építkező, saját térségi adottságokhoz, kapacitásokhoz és lehetőségekhez illeszkedő fejlesztéspolitika. Ennek elősegítésében azonban nemcsak a stratégiáknak van jelentősége, hanem a *területi innovációs rendszernek*, mindenekelőtt annak két legfontosabb

¹² PhD, egyetemi tanár, Pécsi Tudományegyetem KTK; KRTK RKI

elemének a vállalati ökoszisztémának és az egyetemeknek, valamint a regionális és kormányzati intézményrendszer működési hatékonyságának.

A hazai vállalati szektor gyengesége és alacsonyabb innovációs potenciálja miatt az alulról építkező, endogén erőforrásokra támaszkodó intelligens szakosodásnak is jelentős korlátai vannak. Az egyetem-vezérelt regionális innováció fejlesztése azonban igen gyakran nem eredményes azokban a periférikus térségekben, ahol a vállalkozói szektor gyenge és fejletlen, mivel ezekben a térségekben általában az egyetemek szerepe is korlátozottabb az innovációs rendszer működtetésében. A kelet-közép-európai EU tagállamokban a regionális innovációs rendszerek fejlesztésének a jelentős korlátja a külső technológiáktól való erős függés, a gyenge kapacitások, elégtelen kritikus tömeg, a gyenge abszorpciós képesség, valamint fejletlenebb nemzeti és regionális innovációs rendszerek, amelyek a fejlett térségekből adaptált S3-típusú innovációs politikák hatékonyságát is gyengíti.

"Fenntartható, intelligens és befogadó regionális és városi modellek" EFOP projekt keretében 2020 tavaszán négy kérdőíves felmérés készült a Pécsi városrégió innovációs rendszerének egyes elemeiről. A négy felmérés, valamint az elmúlt két évtized alatt kirajzolódó statisztikai trendek alapján a térség vállalkozásainak innovációs és növekedési kapacitásait, illetve a Pécsi Tudományegyetem (PTE) helyét és tudástermelési potenciálját elemezzük a Pécsi városrégió innovációs rendszerében. Emellett az intelligens szakosodás prioritásai mentén megvizsgáljuk a felmért szektorok (gépipar, biotech) vállalkozásainak növekedési és innovációs kapacitásait. A rendszer két legstabilabb, de továbbra is kapacitás és erőforrás gondokkal küzdő két elemére, az *egyetemi és vállalkozói ökoszisztémára* építő fejlesztés korlátait, illetve lehetőségeit is értékeljük. Ez az empirikus kutatás korábbi kutatásunkra épül (Gál-Ptacek, 2019), ami Dél-Dunántúl régiója példáján vizsgálta a tudástranszfer sajátos akadályait, és elemezte a közepes nagyságú egyetemek hagyományosan kisebb térségi szerepvállalásának okait.

Innovációs rendszerek fejlesztésének korlátai a periférikus régiókban

A regionális innovációs rendszerek modelljének megjelenésével előtérbe került az innovációfejlesztés szűkebb, térségi és helyi környezetének vizsgálata. A regionális innovációs rendszerek a tudástermelő (egyetemek, kutatóhelyek, vállalatok) és tudásalkalmazó (vállalatok) globális, nemzeti és regionális innovációs rendszereinek kölcsönhatásból, illetve a kapcsolódó alrendszerekben termelődő új tudás piacosításából áll (Cooke, 2004). A területi versenyképességi modellek és az erre épülő klaszterfejlesztési koncepciók megjelenése is segítette a regionális aspektus előtérbe kerülését az innovációfejlesztésben (Porter, 1998, Rosenfeld 2003, Lengyel, 2010). Ezt erősítette az a megfigyelés, hogy regionális szinten az innovációs rendszer jellemzői könnyebben megfigyelhetők és jobban megragadhatók, illetve a szereplők és az intézmények lokalizált hálózata, tevékenysége és interakciója megteremtheti, módosíthatja és terjesztheti az új technológiákat (Vas, 2017).

A kevésbé fejlett régiókban azonban az innovációfejlesztés számos korlátba ütközik, s az innováció és az innovációs ökoszisztéma tényezőinek erős koncentrációja a fejlett magtárségekben is ezt igazolja, s egyfajta kumulatív folyamatként tovább erősíti az innovációs (tudás) perifériák leszakadását (Vas, 2017). Tödtling–Tripl (2005), valamint Tödtling et al. (2011) hangsúlyozzák, hogy az intézményi gyengeséggel jellemezhető periférikus régiókban az innovációs teljesítmény és az innovációs kapcsolatok is gyengébbek. Cooke (2004) a gyenge innovációs potenciál okait nemcsak az együttműködés hiányában, hanem az innovációs fejlesztési hajlandóság alacsony szintjében és a hiányos, illetve fejletlen (nem diverzifikált) iparági struktúrában látta. Rosenfeld (2002) nemcsak az infrastrukturális-intézményi háttérfeltételek hiányában, hanem a vállalati szektor gyengeségében (méretgazdaságosság hiánya, tőkehiány, innovációhoz való hozzáférés nehéz) és a vállalati szintű kooperációk alacsony szintjében látja a problémát. A sikeres regionális és helyi innovációs rendszerek kialakításának kulcsa az erős helyi vagy helyileg beágyazott vállalkozói ökoszisztéma kialakítása. Enélkül az innovációs rendszer fejlesztésének többi pillére, az intézményrendszer

(egyetemek, innovációs szolgáltatások) fejlesztés, az innovációfejlesztési stratégiák is csak légtüres térben mozognak.

A kelet-közép-európai régiókban kialakuló duális gazdaság a külföldi nagyvállalatok high-tech ágazatainak jelentős — de a helyi gazdaság irányába ritkán túlsorduló — innovációs kapacitásaival szemben áll a hazai KKV szektor technológiai hátránya, amelyeknek elsősorban az inkrementális innovációkra, illetve meglévő innovációk továbbfejlesztésére volt esélye, ami csak saját maguk és szűkebb környezetük számára jelent újdonságot (Lux, 2017, 2020, 2020c). A tudástermelés és tudásátvitel egyensúlyának megteremtése, illetve a túlzott technológiai és tudás-függőség elkerülése egyaránt fontos. A tudás átvétele feltételezi a régiók közötti hálózatok kialakítását, ehhez elengedhetetlen a vállalkozások exportkapacitásainak és külföldi beszállítói kapcsolatainak fejlesztése. A fejletlenebb régiók innovatív vállalkozásai számára is a technológiafejlesztés és a helyi (és távolabbi) tudásbázisokkal (egyetemekkel) való szorosabb együttműködés továbbra is a versenyképességük erősítésének záloga.

A kelet-közép-európai EU tagállamokban a regionális innovációs rendszerek fejlesztésének jelentős korlátja a külső technológiáktól való erős függés, a gyenge innovációs kapacitások és a gyenge abszorpciósi képesség. Az S3-típusú innovációs politikák hatékonyságát is gyengíti, hogy a visegrádi országok fejlettebb (ipari) térségei sem rendelkeznek olyan erőforrásokkal vagy vállalkozói ökoszisztémával, amelyek ezeket a programokat sikerre vihetnék (Lux, 2020c). Az egyetem-vezérelt regionális innováció különösen a periférikus térségek fejlesztésében kap jelentős szerepet, ahol azonban a vállalkozói szektor gyenge és fejletlen. A periférikus régiókban a gyenge vállalkozói ökoszisztéma gyakran párosul elégtelen humántőke kapacitásokkal, intézményi gyengeséggel, ami az elmaradottabb térségekben működő egyetemek szerepét felértékeli. Azonban nemcsak a vállalkozói ökoszisztéma van versenyhátrányban például a kevésbé fejlett térségekben működő multinacionális vállalatokkal szemben (pl. munkaerőpiacon, technológiafejlesztésben, exportban, termelékenységben), de az egyetemek szerepe is korlátozottabb ezekben az innovációs rendszerekben. Kelet-Közép-Európában a regionális szerepkörű, közepes méretű egyetemek még nem töltik be a Nyugat-Európában jellemző innovációs funkciókat. Működésük döntően képzésorientált, transzferálató tudásuk korlátozott, így csak mérsékelt vállalkozói és technológiatranszfer-aktivitást tanúsítanak (Gál – Ptaček, 2011, 2019, Prónay - Buzás 2016.). Az egyetemek szerepe mérsékelt a vállalkozói ökoszisztéma fejlesztésében is. Erdős- Varga (2013) a spinoff-cégalapítások alacsony számát is kiemeli, amely vállalkozások regionális léptékben ma még gyakorlatilag mérhető spillover-hatások nélkül működnek.

Még kisebb szerepük van a helyi innovációs rendszereknek, annak ellenére, hogy a közép-európai országok ipari versenyképessége még ritkább térségi textúrákban, elsősorban lokális terekben, és nem egész régiókra kiterjedő rendszerekben jelennek meg (Lux 2017). Az olyan dezindusztrializált (rurális) perifériákon, mint a Dél-Dunántúl is, csak szigetszerűen kiemelkedő, a közepes nagyságú városrégiókhoz kötődő innovációs koncentráció-kezdemények találhatók csak, amelyek innovációs rendszere féloldalas, illetve annak legtöbb eleme fejlesztésre szorul. Az ilyen tényező-vezérelt, alacsony jövedelmű térségekre jellemző, hogy a vállalati szektor gyenge (hiányoznak az erős hazai közép-vállalatok és a külföldi befektetők száma is alacsony), továbbá saját termékeik hiányában a helyi vállalatok nemzetközi piacra nem tudnak kilépni, a műszaki infrastruktúra hiányos, az elérhető technológia alacsony szintű és más országokból vásárolt, a munkaerő alacsony képzettségű és a bérszínvonal alacsony.

További korlátozó tényező az intézményrendszer alacsony működési hatékonyságából és gyengébb stabilitásából fakad. A regionális innovációpolitikák hatékonysága jelentősen függ a nemzeti szintű intézményrendszerektől. Az innovációs teljesítmény pedig szorosan összefügg a kormányzás teljesítményével, a kormányzási rendszer nyújtotta feltételekkel és az innovációs szakpolitika mozgásterével (Gál, 2013, 2014). Magyarországon az elmúlt években egyértelműen felülről irányított, teljes mértékben központosított innovációs rendszer alakult ki, amelyben a helyi adottságok és érdekek alig jelennek meg.

Az egyetemközpontú innovációs ökoszisztéma a periférikus régiókban

Azok a periférikus régiók, melyek egyetemmel rendelkeznek előnyt élveznek azokkal szemben, ahol nincsenek felsőoktatási intézmények. Ugyanakkor ez az előny csak akkor aknázható ki, ha az egyetemek kutatás-fejlesztési profilja, képzési és szolgáltatási portfóliója illeszkedik a régióban működő vállalkozások igényeihez. Ugyanakkor a kevésbé fejlett térségekben az egyetemeknek gyakran, azok túlhangsúlyozott harmadik missziós tevékenységével kellene a vállalkozói szektor alacsony gazdasági és innovációs aktivitását ellensúlyozni. Az egyetemekre érkező jelentős pénzügyi források azonban nem jelentenek megoldást e probléma megoldásában, mivel az egyetemek gyakran olyan területekre specializálódnak, amelyekben helyben hiányoznak a kapcsolódó iparágak. Megoldás csak a regionális innovációs rendszer többi szereplőjének, mindenekelőtt a vállalkozói ökoszisztéma együttes erősítésével, kompetenciáinak fejlesztésével érhető el.

Az egyetemek oktatási és kutatási funkciójának kibővülése, az egyetemek beintegrálódása a térségük gazdasági és társadalmi életébe egy hosszabb evolúciós folyamat része volt. Napjainkban az oktatás és az alap kutatás mellett az egyetemek a harmadik missziót, az ún. fejlesztő szerepet is felvállalják. A felsőoktatás, innováció- és gazdaságfejlesztésben játszott szerepe egyre inkább felértékelődik (*harmadik funkció*) (Etzkowitz, 1983). A triple helix modelljére épülő *kutató és vállalkozói egyetem koncepció* az amerikai hagyományokon, míg az elkötelezett (engaged) egyetemi modell az EU hagyományain alapul (Chatterton & Goddard, 2000). Az egyetemek térségi és társadalmi szerepvállalása szorosan következik az egyetemek és térségük (városuk) egyre szorosabbá és sokrétűbbé váló együttműködéséből (negyedik szolgáltató egyetemi funkció) (Gál-Ptacek, 2019, Gál 2016, Lukovics-Zuti, 2017). Az egyetemek „tartósabb” térségi szereplők, s relatíve biztonságosabbak a vállalatoknál ezért aktív szerepvállalásuk nemcsak az oktatás és a kutatás színterén jelenik meg, de a társadalomfejlesztésben is erősebb szerepvállalásra, illetve a helyi/térségi szereplőkkel való szorosabb hálózati/partneri együttműködésre kell ösztönözni őket. Az egyetemek a regionális innováció meghatározó szereplőivé váltak, s általánossá vált az a megközelítési is, hogy a régiók jóléte fokozható az egyetemek bevonásával (Gunasekara, 2004, Huggins-Kitagawa, 2009). Az egyetemek jelentősen hozzájárulhatnak a helyi fejlődéshez is. Varga (2004) arra a felfogásra épít, hogy a tudás létrehozása lokalizálódik, és az agglomerációs hatások és földrajzi közelség döntő fontosságúak a az egyetemi kisugárzó hatás működéséhez.

Az egyetemek – különösen a periférikus térségekben fekvő – egyetemi városok meghatározó gazdasági szereplői, gyakran legnagyobb foglalkoztatói, a hallgatói vásárlóerő generálói, így foglalkoztatási és fogyasztási hatásuk is megjelenik a közvetlen környezetük gazdaságában. Képzett munkaerő kibocsátásukkal különböző szektorait egyaránt szolgálják. Ugyanakkor az egyetemi szerepvállalás a térségi innovációban jóval gyengébb, annak intenzitását az innováció transzfer intézményi mechanizmusainak fejlettsége is befolyásolja. Az egyetemek gazdasági hatása azonban nagymértékben függ a régió vállalkozásainak abszorpciós képességétől, valamint a térség és a vállalkozások ágazati szakosodásától (Goldstein és Renault, 2004, Gál-Csonka, 2007).

Az egyetemi kutatások gazdasági növekedést serkentő hatása kimutatható a fejlett régiókban, de a kevésbé fejlettekben nem szükségszerűen szoros ez az összefüggés, ugyanis ez utóbbiakban hiányzik a megfelelő gazdasági bázis, ami jelentős korlátozó tényező. Huggins és Johnston (2009) kimutatták, hogy az Egyesült Királyságban a versenyképesebb térségekben működő egyetemek produktívabbak, mint az elmaradottabb régiók egyetemei, és a tradicionális egyetemek is produktívabbak, mint az újabbak.

A *közepes nagyságú egyetemek* (Wright et al. 2008, Gál- Ptáček 2011) fő jellemzője az, hogy olyan kisebb városokban (nem nagyvárosi térségekben, másodlagos központokban) működnek, ahol az innováció iránti regionális kereslet mérsékelt; kicsi az esély a világszínvonalú kutatásokban való részvételle. A regionálisan elkötelezett és beágyazott egyetem modellje mindenekelőtt az elmaradott régiókban alkalmazható, ahol közepes nagyságú, a nemzetközi

hálózatokban kevésbé beágyazott egyetemek működnek. Ezek főképpen a regionális gazdaság speciális képzési igényeinek kielégítését szolgáló oktatási tevékenységre koncentrálnak, míg kutatási tevékenységük kisebb volumenű. A harmadik egyetemi funkció ernyője alá integrált területi szerepvállalás, szolgáltatásnyújtás az egyetemek részéről a gyakorlati alkalmazáshoz közeli területekre összpontosít, és elsősorban a helyi gazdasági szereplők igényeit elégíti ki (Gál- Ptáček 2011, Veréb Miskolczi-Erdős, 2020).

A cseh-magyar kis-és közepes egyetemekre fókuszáló nemzetközi kutatásunk új eredménye, hogy a közepes (mid-range) egyetemek tipológiáját először alkalmazzuk kelet-közép-európai kontextusban (Wright et al. 2008, Gál–Ptáček 2011, Gál–Ptáček 2019). Megállapítottuk, hogy Kelet-Közép-Európában az oktatási funkció öröklött dominanciája mellett az egyetemek finanszírozási rendszere nem motiválja a vállalkozási jellegű tevékenységeket, s a K+F kritikus tömege elmarad az fejlett országok egyetemeitől, s a lassú piacosodási folyamat is csak az ezredforduló után indult meg. A kis és közepes méretű egyetemek gazdasági hatása a kelet-közép-európai országokban gyengébb, mint az EU fejlettebb országaiban. Ennek oka egyrészt, régiók eltérő gazdasági teljesítményében, az alacsonyabb kutatási ráfordításban keresendő, másrészt pedig abban, hogy az új társadalmi-gazdasági feltételekhez való alkalmazkodásuk sokkal később kezdődött, mint Nyugat-Európában (1. táblázat). Ugyanakkor a többnyire nagyvárosi régiókon kívül működő, közepes méretű egyetemeknek a problémái és hátrányai többnyire ugyanazok, mint a nyugati egyetemeké (lásd Gál–Ptáček 2011).

Egy európai uniós kutatás kimutatta, hogy a tudástermelési képesség nem növeli automatikusan a helyi vállalkozói szektor tudáshasznosítási képességét, sőt, a felsőoktatási szektor és a kevésbé fejlett helyi gazdaság egyaránt forrása lehet számos hátráltató tényezőnek az egyetemek és a gazdasági szférák közötti intraregionális tudástranszfer tekintetében (Gál–Csonka 2007, ERAWATCH). Hasonlóan, *Bajmóczy és Lukovics (2009)* szerint a helyi gazdasági fejlődés szempontjából az egyetemi kutatások növekedést serkentő hatása kimutatható a fejlett régiókban, de a kevésbé fejlettekben nem szükségszerűen van közvetlen kapcsolat, ugyanis ez utóbbiakban hiányzik a megfelelő gazdasági bázis, ami jelentős korlátozó tényező. Megállapították, hogy egyetemek jelenléte nem befolyásolja az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és az egy adófizetőre jutó bruttó adóalap növekedési rátáját a magyar régiókban. Ebből következően az egyetemek és a hozzájuk kapcsolódó K+F beruházások általános gazdasági hatásai nem mutathatók ki a kelet-közép-európai régiók többségében.

1.táblázat: A közepes nagyságú nyugat-európai és kelet-közép-európai egyetemek főbb mutatói, 2011

Figure 1. Main indicators of mid range universities in Western Europe and Central & Eastern Europe, 2011

	Pécsi Tudományegyetem (Hu)	Palacky Egyetem, Olomouc (Cz)	Nottingham University	University of Karlsruhe	University of Ghent	University of Antwerp
Hallgatói létszám	28000	22000	33000	15686	21160	8029
Teljes munkaidős kutatói létszám	1051	1158	n.a.	2500	1401	846
Teljes munkaidős technológia-transzfer foglalkoztatott	6	7	4	1	3	4
Felsőoktatási K+F ráfordítás, mill. euró	14	19,4	150	83	122	45
Spin-off cégek száma	5	7	27	n.a.	12	2

Kutatástámogató iroda (RSBO)	n.a.		n.a.		23	4
Regionális GDP (Mrd euró)	6,7	11,2	103,8	316,9	157,3	157,3
Egy főre jutó GDP (euró)	6900	9600	24145	29694	26194	26194

Forrás: Gál-Ptáček, 2011

A kedvezőtlen keretfeltételek megakadályozzák azt, hogy a periférikus régiókban működő, közepes méretű egyetemek kiépítsék kapcsolataikat a helyi gazdasággal, és hogy egy kritikus tömegre alapozva nemzetközileg is elismert kutatási területeken fejlődhessenek, illetve hogy kiaknázzák a globális tudáshálózatok előnyeit. Látható, hogy itt a kisebb egyetemek nemcsak a vállalati szektorral való együttműködés során elfoglalt pozíciójukban különböznek jelentősen a nagy egyetemektől, hanem az innovációs rendszerben betöltött szerepük is eltérő. A korábbi kutatások alátámasztották, hogy ezekben a fejletlen régiókban az új, egyetemi bázisú kutatási irányok kialakítása, melyek közvetlenül nem kötődnek a helyi gazdaság igényeihez, valószínűleg nem tudnak tovagyűrűző hatásokat gyakorolni a helyi gazdasági szereplőkre. (Gál-Csonka, 2007, Gál-Ptáček 2011, Veréb Miskolczi-Erdős, 2020).

Azt is megállapíthatjuk, hogy az üzleti szféra vezetésével működő, különböző szereplőket összekötő hálózatok sokkal nagyobb jelentőségűek a gazdaságilag fejlettebb térségekben, míg a kevésbé fejlett régiókban az egyetemek és az állami ügynökségek játszanak fontosabb szerepet a hálózatépítésben és a kulcsszereplők tevékenységeinek katalizálásában (Gál-Ptáček 2019). Ugyanakkor, ha az egyetemek beágyazódnak a régiójukba, egyértelműen hatással vannak a lehetséges kapcsolatok intenzitására és jellegére. A kelet-közép-európai országokban működő, kisebb (mid-range) egyetemeknek új szerepeket kell felvállalniuk, így regionális elkötelezettségüknek a közepes technológiai színvonalú innovációk és a társadalmi-szervezeti innovációk területén kell megnyilvánulni.

A helyi innovációs rendszer sajátosságai a Pécsi városrégióban

A Dél-dunántúli régió regionális innovációs rendszerét felmérve ambivalens képet kaptunk a rendszer egyes elemeinek működéséről és a rendszer koherenciájáról. A rendszer két állandó, de továbbra is kapacitás és erőforrás gondokkal küzdő elemét, az egyetemi és vállalkozói ökoszisztémát részletesen bemutattuk a 2020-ban elkészült empirikus felmérések és a statisztikai adatelemzés segítségével. Az innovációs rendszer — ezredforduló után kialakított — többi elemének stabilitása nem bizonyult tartósnak. Több hasonló profilú innovációs (inkubációs, transzfer) szervezet jött létre elsősorban Pécsen, ami párhuzamosságokat eredményezett és gátolta a méretgazdaságosság elérését az innovációs rendszerben. Az innovációs rendszer intézményi instabilitását mutatja, hogy ezen intézmények többsége a finanszírozási források elapadásával megszűnt. A regionális/helyi innovációs intézményrendszer stabilitását még inkább kikezdték 2010 után a kormányzati centralizációs törekvések, intézményi átszervezések és nem a szubszidiaritás mentén szerveződő új, ad hoc jellegű fejlesztési programok. Ugyanakkor a 2010 után (döntően európai uniós) finanszírozású projektekből volatilisen visszapótoltt források sem képesek megszüntetni azt a lemaradást, amelyet részben a gyakori költségvetési megszorítások és forráskivonások okoztak a felsőoktatási és kutatás-fejlesztési ágazatban az elmúlt 20 év során. A regionális és helyi innovációs rendszer gyengeségének számos oka van:

1. *A térség a gazdasági fejlettség alapján egy leszakadó periféria.* Pécs tágabb térsége a Dél-Dunántúl az Európai Unió 18. legszegényebb, a kelet-közép-európai régiók sorában a 10. (2010-ben még a 15.) legszegényebb régiója (egy főre jutó GDP-je (PPP) 2019-re az EU 27 átlagának 49%-át érte csak el. A régió gazdasági teljesítménye az egy főre eső GDP alapján 1994 és 2018 között országos átlag 83,65% -áról 2018-ra 68%-ára esett vissza, jelezvén, hogy a térség hanyatló fejlődési pályára került.

2. *A kutatás fejlesztés indikátoraiiban és a K+F források koncentráálásában a régió és Baranya megye lemaradása tovább folytatódott az elmúlt 10 évben.* Nemcsak országos súlya, de relatív pozíciója is tovább romlott a Dél-Dunántúlnak, így több K+F input és output indikátor (pl. K+F források nagysága) tekintetében utolsó helyre került a régiók rangsorában. A vállalkozói szektor K+F abszorpciós kapacitása országosan a leggyengébb, így Magyarországon továbbra is e régióban használják fel a legkisebb volumenű üzleti K+F ráfordítást. kutatóhelyek száma alapján a 5., a K+F létszám alapján az 6. helyen állt a régió (Gál, 2020. KSH)

Bár az egyetem maradt az innovációs rendszer egyik legtartósabb szereplője, azonban a felsőoktatási K+F ráfordításoknak nemcsak a részaránya csökkent az üzleti szektor ráfordításainak javára (az országos trendnek megfelelően) de a régió, illetve a Pécs felsőoktatási szektorába érkező források volumene lényegében stagnál (2011-ben és 2018-ban is cca. 6 milliárd forint volt a K+F ráfordítás nagysága a KSH statisztika alapján). Baranya megye (Pécs) a 10. volt 2018-ban a K+F ráfordítások alapján a megyék rangsorában, s nemcsak Pest, Csongrád, Hajdú-Bihar, de Győr-Sopron-Moson, BAZ és Veszprém megyék is megelőzték (Gál, 2020, KSH).

A Dél-Dunántúli régióba 2003 és 2018 között érkező KTF források ugyan meghatározottak nominálisan, de ez reálértéken és más régiókhoz hasonlítva nem jelent jelentős volumen növekedést, s a térség pozíciója e tekintetben is tovább romlott. Megtörtént azonban egyfajta szektorális átrendeződés az innovációt megvalósító szektorok tekintetében. Amíg a vállalkozói szektorba érkező KTF források nagysága 2003 és 2018 között 14-szeresére nőtt egy nagyon alacsony 700 millió forintos bázisról, addig a régiós egyetemekre érkező KTF források növekedése kevesebb, mint a duplájára, 6 milliárd forintra nőtt. A vállalkozói szektor ráfordításainak növekedése ellenére a régió utolsó helyen áll az üzleti K+F ráfordítások tekintetében a hazai régiós rangsorban. A K+F ráfordítások nagysága ezer lakosra vetítve a régióban 20 millió, Baranya megyében 30 millió forint volt, ami messze elmarad Csongrád (Szeged) 75 milliós, illetve Győr-Sopron-Moson 45 millió forintos K+F ráfordításainak értékeitől is.

3. *Pécs átalakulásában a rendszerváltás után a spontán dezindustrializáció és egyfajta „kényszerterciarizáció” nem tudta revitalizálni a város gazdaságát,* a megmaradt feldolgozóipari ágazatokat és a helyi vállalkozásokat (Rácz és társai 2020). Pécs város átfogó újraiparosodását a helyi gazdasági erő hiánya és az FDI elmaradása is hátráltatta. A feldolgozóipar részaránya rendkívül alacsony a hozzáadott értéken belül (13% az építőiparral együtt), illetve Baranya megye a fajlagos ipari termelési érték alapján utolsó a megyék sorában. Pécssett a versenyképes ipar hiánya, a reindustrializációhoz szükséges ipari hagyományok elvesztése, a szükséges (műszaki, természettudományi) tudásbázis mellett az intézményi háttér és az újraiparosítás jelentőségét felismerő (városvezetői, egyetemi) elit is hiányzott. Az elektronikai és gépipari tradíciók egy része fennmaradt, a termékfejlesztő központok (a dohánygyártásban, az urán- és szénbányászatban, a bőr- és húsiparban) azonban megszűntek.

Pécs vállalkozási szerkezete elaprózott, az országosnál kisebb a régióban a közép- és nagyvállalatok aránya. A kevés pécsi nagyvállalat részben a szolgáltatásokban részben pedig a döntően külföldi tulajdonban lévő feldolgozóiparban működik. Ugyanakkor van egy erősödő kis és középvállalkozói kör, amelyik megjelent a gépipar és a biotechnológia szektoraiiban – bár árnyalják a régió gazdaságáról alkotott képet – önmagukban, hathatós gazdaságfejlesztési támogatórendszer hiányában nem alkalmasak a régió és Pécs kitérés pontjainak meghatározására. A KKV-szektor, s annak ígéretesebb középvállalati elemei is eddig inkább pályához alkalmazkodó (útfüggő), mint pályát formáló vagy új fejlődési pályákat teremtő szereplők voltak (Lux, 2020b).

Sivatagi katedrálisok: az egyetemek szerepe a Dél Dunántúlon

A régió tudásteremtési tevékenységének irányultsága nagymértékben az egyetemek (PTE, KE-MATE) profilján alapul, amelyek a legerősebb potenciállal rendelkeznek az élettudományi (biotechnológiai) kutatásban (3. táblázat). A környezetvédelem és az állati citológiai kutatások területén elért mérhető K+F eredményekkel. Ugyanakkor a mérnöki tudományok és egyes tudományterületek bizonyulnak a regionális K+F-bázis leggyengébb elemeinek. A helyi innovációs rendszer gyengébb teljesítményének több oka is van (2. táblázat) (Gál-Ptacek 2019). Egyrészt a gazdasági és a kutatási szakterületek közötti meg nem felelés, valamint a vállalati szektor alacsony részesedése a K+F beruházásokban, a hagyományos, alacsonyabb technológiájú gazdasági ágazatok magas aránya, a helyi kkv-k kis mérete és ebből következően a K+F-be történő beruházáshoz és az eredmények befogadásához szükséges források hiánya, másrészt a kutatás iránti kereslet hiánya, ami a nagyobb (főként külföldi tulajdonú) vállalatok jelenlétének és bizonyos mértékig a szükséges tudáskínálat hiányának következménye a régióban. A biotechnológiai ágazat, amely a PTE kutatócsoportjaira és az egyetemi spin-offokra épül, sokkal kisebb mértékben támaszkodik a helyi K+F együttműködésre (Gál és Csonka, 2007). A kutatók többsége alapkutatásokat végez és kevés a vállalati együttműködésben megvalósuló kísérleti fejlesztés. A kutatási feladatok széttagoltak, a koncentráció és az egyetemek vállalati kapcsolatrendszere gyenge, a piacorientált kutatás még mindig ritka jelenség. A Pécsi Tudományegyetem nemrég alapított Szentágothai Innovációs Központja (és az Egészségügyi Központ fejlesztései: Diagnosztikai Képző és Sugáronkológiai Intézet a Kaposvári Egyetemen) és a Biotechnológiai Innovációs Platform klaszter célja a piacorientált kísérleti kutatások elősegítése. Az állami (uniós) finanszírozású "kutatások" többsége csak részben képes pótolni azt a hiányt, amelyet az állandó kormányok költségvetési megszorításai okoztak a felsőoktatási ágazatban. Az is kiderült, hogy a Dél-Dunántúlon számos, nagyon hasonló profilú szervezet jött létre egy időben, többnyire a regionális innovációs stratégia 2000-es évekbeli fénykorában. Ez nemcsak átfedéseket eredményezett, hanem gátolta a méretgazdaságosság elérését is az embrionális innovációs rendszerben.

Megállapítottuk, hogy a kevésbé fejlett, hagyományos, kevésbé tudásintenzív ágazatokkal (pl. mezőgazdaság, élelmiszer-feldolgozás vagy turizmus) rendelkező, nem nagyvárosi régiókban a K+F-beruházások korlátozott hatással vannak a gazdasági teljesítményre, és ezek a regionális innovációs rendszerek nem képesek a tudásátadás megfelelő formáit létrehozni (Gál-Ptacek, 2011). Ezért a periférikus régiókban a K+F-eredményeket a helyi vállalkozások nem tudják könnyen hasznosítani. A nem a helyi gazdaság igényeihez kapcsolódó kutatási bázis olyan, mint a "katedrálisok a sivatagban", mivel az egyetemeken generálódó tudás transzfere kínálati és keresleti korlátokba is ütközik, emiatt hiányzik a helyi gazdasági szereplőkkel való jelentősebb innovációs együttműködés, azaz az egyetemi tudás kisugárzása. (Gál és Csonka, 2007; Dóry, 2008).

2. táblázat: A Pécsi városrégió innovációs rendszerének erősségei és gyengeségei

Firuger 2. Strengths and weaknesses of the Regional Innovation System in South Transdanubia

	<i>Erősségek</i>	<i>Gyengeségek</i>
Tudásteremtő kapacitás	<ul style="list-style-type: none"> - Erős egyetemi bázis széles diszciplináris profillal. - Erős KTF-bázis a felsőoktatási intézményekben az agrár-, élet- és természettudományok területén. - A nemzeti K+F ráfordításból való alacsonyabb részesedés a régió alacsonyabb forrásabszorpciós képességét jelzi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gyenge és elfoglalt KTF-alap. - Egyenlőtlen diszciplináris struktúra a felsőoktatási intézmények KTF-jeiben (a társadalomtudományok felülreprezentáltsága, gyengébb tudományos és technológiai alap). - A vállalkozói szektor korlátozott KTF-tevékenysége. - Low és Med-Tech ágazati dominancia a kkv-k esetében. - Alacsony szabadalmi tevékenység
A tudástranszfer képessége	<ul style="list-style-type: none"> - A régió fejlett technológiai és üzleti parki infrastruktúrával rendelkezik. - High-tech orientált egyetemi spin-off cégek jó teljesítményt nyújtanak a biotechnológiában. 	<ul style="list-style-type: none"> - Technológiatranszfer/kapcsolati infrastruktúra még mindig kezdeti fázisban van, és nem állnak rendelkezésre a kkv-k összes igényének kielégítésére alkalmas források.
Tudásfelvétel képesség	<ul style="list-style-type: none"> - A régió általános humánerőforrás-ellátottsága megközelíti az országos átlagot. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gyenge vállalati és kkv-szektor. - Az ágazati és fegyelmi profilok közötti eltérés. - Az egész életen át tartó tanulásban való részvétel aránya az EU-15 átlagának fele. - A HR aránya a tudományos és technológiai területen az országos átlag alatt van. - A felsőoktatásban tanulók aránya alacsonyabb az országos átlagnál.
A főbb szereplők kölcsönhatásai	<ul style="list-style-type: none"> - Az együttműködési programok óriási választéka - az informális hálózatoktól, klaszterektől a Regionális Egyetemi Tudásközpontokig - bevezetésre került. - Néhány innovatív cég aktív részvétele a különböző együttműködésekben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nehéz tájékozódni és választani a résztvevők igényeinek leginkább megfelelő formák közül. - Gyenge hálózatépítési tevékenységek, a részvétel összességében alacsony intenzitása és az eredmények piaci hasznosításának alacsony szintje. - Gyenge kommunikáció a különböző ágazatok / potenciális partnerek között.
KTFI irányítási kapacitás	<ul style="list-style-type: none"> - Az uniós ajánlásoknak megfelelően átszervezett KFI irányítási struktúra, növekvő regionális tudatosság. 	<ul style="list-style-type: none"> - Központosított politikaalkotás, de meglehetősen gyenge koordináció a különböző nemzeti szervek között.

Forrás: Gál-Ptacek, 2019

Az innovációs ökoszisztéma a Pécsi városrégióban

Az egyetem szerepvállalása az innovációs rendszerben függ az egyetem tudástermelő képességétől, K+F forrásellátottságától és az innováció transzfer intézményi mechanizmusainak fejlettségétől, valamint a régió vállalkozásainak abszorpciós képességétől, a térség technogazdasági jellemzőitől és a gazdaság ágazati specializációjától. A "Fenntartható, intelligens és befogadó regionális és városi modellek" projekt keretében azt vizsgáljuk, hogy milyen mozgásteret van egy közepes-nagyságú (mid-range) egyetemnek a tudástranszferban és a térségfejlesztésben egy periférikus régiókban, illetve, hogy a K+F és a tudástranszfer kínálati

oldalán az egyetem szolgáltatásai mennyire szolgálják a térség vállalkozásainak igényeit, innovációs potenciáljának fejlesztését. Arra is kitértünk, hogy a vállalkozói ökoszisztéma mennyire innovatív, milyen az abszorpciós kapacitása, illetve a PTE kutatási területei és a vállalkozások ágazati specializációja között mennyire szoros az illeszkedés.

Az intelligens szakosodás a Pécsi városrégióban: a vállalkozói ökoszisztéma fejlesztésének lehetőségei és korlátai

A Pécsi városrégióban működő vállalkozói ökoszisztéma feltárása a régió intelligens szakosodási stratégiájában is szereplő két szektor, a gépipari (általános mintában 50 dél-dunántúli cég) és a biotechnológia szektor vállalatának (14 pécsi cég) 2020. évi felmérése az ágazati specializáció jövőbeli innovációs és fejlődési potenciáljának igazolása céljából készült.

A külföldi működőtőke vezérelte (hatékonyságvezérelt, tudásalkalmazó) időleges növekedési pályáról a város és a régió is lemaradt, ezen fejlődési út lehetőségei a jövőben sem lesznek adottak. Következésképpen a jövőbeli fejlődés kulcsa főként a hazai vállalatoknál meglévő endogén növekedési potenciál és a lokalizált (endogén) fejlesztési erőforrások, illetve szektorálisan kiemelkedő vállalkozói kapacitások tudásalapú kiaknázásában rejlik. Ezek a szektorok erősebb nemzetközi beágyazottságukkal, nagyobb dinamikát mutató növekedési potenciáljával (gépipar) a pécsi városrégióban hozzájárulhatnak az újfajta fejlődési utak létrehozásához (pl. biotechnológia), valamint egy diverzifikáltabb iparszerkezet kialakulásához.

Az intelligens szakosodás stratégiája megoldást kínál az endogén erőforrásokra építő helyi gazdaságfejlesztés vonatkozásában a gépipar és a biotechnológiai szektor vállalkozásainak vonatkozásában. Az intelligens szakosodás éppen az endogén erőforrások koncentrációját megvalósító alulról építkező, újszerű kollaboratív gazdaságfejlesztési stratégia, ami éppen a vállalkozói szektor ágazati specializációira és az ahhoz kötődő kompetenciáira épít (Lengyel 2018, Polónyi-Andor 2020). Ehhez a térség innovációs rendszerét is át kell alakítani, a gazdasági specializáció sektorspecifikus igényeihez szabott KTF fejlesztéseket kell csak prioritásként kezelni, s ennek megfelelően a gazdasági szereplők és a tudástermelő intézmények jobb illeszkedésének elősegítése a feladat. A dél-dunántúli régió intelligens szakosodási stratégiájában többek között a gépipar, mind pedig az egészségipar (biotechnológia) is szerepel. A sajáttermék-fejlesztés kiutat jelent a bérmunka és tömegtermelés kockázatos világából is, és ez az egyik út, amely a pécsi vállalkozások számára is követendő. Ehhez elengedhetetlen az elmozdulás a magasabb hozzáadott értékű termelés felé (a bérnyújtástól a termékfejlesztésig), ami a termék- és folyamatinnováció növekedési tartalékainak mozgósításával, a vállalkozások versenytársakhoz képest egyedi versenyelőnyeinek megszerzése egyben a sikeres szakosodás előfeltétele, ami egy diverzifikáltabb iparszerkezetet is kialakítson a város a meglévő szektorális erősségek bázisán.

A felmérések alapján még nem látható, hogy a középállalatok e csoportjának hatására új térségi fejlődési pályák, és valódi iparági specializációk bontakoztak volna ki: ehhez a jelenleginél több sikeres vállalatra vagy aktív és hatékony állami beavatkozásra, illetve a helyi innovációs rendszer minden elemének, de különösen a hídképző (transzfer) szervezetek, illetve a vállalkozói szektor kiemelt ágazatainak innovációs kapacitásainak erősítésére és tudásintenzívebb termékcsaládjának további bővítésére volna szükség.

Ugyanakkor az az erősödő kis és középállalkozói kör, amelyik megjelent a gépipar és a biotechnológia szektoraiban – bár árnyalják a régió gazdaságáról alkotott képet – önmagukban, hathatós gazdaságfejlesztési támogatórendszer és aztérségi innovációs rendszer minden működő szereplőjét tömörítő fejlesztési koalíciója hiányában nem alkalmasak a régió és Pécs kitörési pontjainak meghatározására. *A KKV-szektor, s annak igényesebb középállalkozati elemei is, csoportként kezelve is inkább pályához alkalmazkodó (útfüggő), mint pályát formáló vagy új fejlődési pályákat teremtő szereplők.*

Az egyetemközpontú vállalkozói ökoszisztéma fejlesztésének korlátai és lehetőségei a Pécsi városrégióban

A szakpolitikai keretfeltételek változása ellenére a PTE maradt az innovációs rendszer legtartósabb szereplője és legstabilabb eleme, azonban az egyetemi K+F beruházások sem vezettek az egyetem innovációs kapacitásainak — K+F outputokkal is mérhető — jelentős bővüléséhez. Továbbá az egyetemnek nem sikerült (teljes mértékben) a helyi vállalkozói szektor igényeihez illeszkedő innovációs szinergiák kialakítása sem, annak ellenére, hogy a PTE transzfertervezői többféle platformon építik az egyetem-ipar kapcsolatokat. Mindez megnehezíti az egyetemközpontú vállalkozói ökoszisztéma kialakítását. A PTE jelentősen lemaradva követi vidéki versenytársait, a Debreceni Egyetemet és a Szegedi Tudományegyetemet, a K+F források abszorpciójában, illetve más innovációs output indikátorok tekintetében is.

A PTE tudástermelő tevékenységét, valamint az egyetemközpontú vállalkozói ökoszisztéma megteremtését több tényező is korlátozza:

A K+F források nem nőttek szignifikánsan a régió felsőoktatási szektorában és a PTE-n sem, ami még magyar viszonyok között is akadályozza a kritikus tömeg elérését a K+F kapacitások terén, s szűkíti az egyetem kínálati oldali lehetőségeit. A PTE K+F+I bevételei a költségvetés arányában 2011 óta hullámzóak, és lényegében stagnálnak (2011: 7,7%; 2018: 8,1%). Az egyetemi K+F finanszírozásában a korábbi normatív támogatás helyett a pályázati finanszírozás jellemző, központilag megítélt, ún. EU közvetett pályázati források dominálnak. A rendszerben nagy a K+F forrásellátottság volatilitása megnehezíti a K+F projektek tervezhetőségét, illetve a fenntartható felfedező kutatások nemzetközi sztenderdjeinek tartását, és a kritikus tömeg elérését (az intézményi kiválósági programok a szektorból korábban kivont források részleges visszapótlását szolgálják). A Pécsi Tudományegyetemen kicsi az EU-ból közvetlenül elnyert nemzetközi kutatási források aránya (K+F források 5%-a), ami szerényebb nemzetközi, azaz kompetitív forrásbevonási képességet jelez. A K+F ráfordítások fajlagos mutatói, illetve outputok tekintetében a PTE-t megelőzik a nagyobb budapesti és vidéki tudományegyetemek (Szeged, Debrecen). Az orvoskarral rendelkező egyetemek tekintetében gyakorlatilag minden vizsgált mutató tekintetében az utolsó a PTE (Gál, 2020).

Az ipar-egyetem kapcsolatokat korlátozó tényezők sorában megemlítendő, hogy a PTE tudástermelési specializációja és a Pécsi városrégió gazdasági/vállalkozásainak ágazati szerkezete között nyilvánvaló a meg nem felelés. PTE erősségeit a biotechnológia, élettudományi, farmakológiai, környezetvédelmi kutatások jelentik, a K+F forrásfelszívó képesség is e területeken erős. Ennek ellenére a régió ipari háttere ezekben az ágazatokban hiányzik vagy gyenge (a biotechnológiai szektor kritikus tömege kicsi). Az egyetem műszaki-mérnöki K+F-jének alacsony volumene negatívan hat a gépipari ágazattal való innovációs célú együttműködésekre is. A biotechnológia (egyetemi spin-off-okhoz kötődő) cégek termékeinek többségét továbbra is főként a régió kívül értékesítik.

Ebből következően a PTE költségvetéséhez képest mind a kutatáshasznosításból, a szellemi termékek piacosításából, vállalati szereplők számára végzett szerződéses szolgáltatásokból származó bevételei nagyon alacsonyak. Az egyetemi költségvetésének arányában ezek a bevételek több mint negyedére csökkentek 2003 és 2018 között (2017-18-ra 0,7%-ra olvadt) ez az arány (az egyetemi K+F ráfordítások arányában 2018-ban 8,5%, 2019-ben pedig a 13%). Az egyetem K+F innovációs hatását csökkenti a térség vállalkozásainak alacsony abszorpciós képessége. A pécsi gazdaság innovációs potenciáljának fő akadályát nemcsak az egyetem és vállalati szféra közötti kapcsolat hiánya okozza, hanem az innovációs szolgáltatások iránti alacsony kereslet.

A városrégió gazdaságának alacsony gazdasági teljesítőképessége, illetve a vállalkozói szektor elaprózott mérete, korlátozott innovációs potenciálja és aktivitása is negatívan hat az egyetem-gazdaság együttműködésére. Baranya megyében a K+F ráfordítások 55%-a PTE-re érkezik, s az egyetemen valósul meg, de döntően nem vállalati megrendelésből, így hiába jön létre az

egyetemen egy magas színvonalú kutatás, hogy ha nincsen rá kereslet az üzleti szektorban. Az üzleti szektorban igen vékony az a réteg, ami „megengedheti magának” egy-egy innovatív termék létrehozását, és bár ez lenne a fejlődés egyik meghatározó útja, a régió vállalatának többsége továbbra sem képes jelentős innováció létrehozására, illetve az egyetemi kapcsolataik sporadikusak. Az egyetem partnervállalati kapcsolatai döntően a kisvállalkozási körből kerülnek ki, kevés a folyamatos nagyvállalati és különösen a külföldi vállalati kapcsolat. Ennek egyik oka, hogy a PTE diszciplináris szerkezete orvostudományra, a bölcsészettudományra és a társadalomtudományokra szakosodott, és hiányzik belőle az erős műszaki kar. A második ok, hogy az egyetem csak korlátozott kapcsolatban áll a helyi gazdasággal, aminek nemcsak az eltérő szervezeti kultúrákban, hanem a vállalkozói szektor alacsony innovációs keresleti potenciáljában gyökerező okai vannak. Megállapítható tehát, hogy a *PTE szerepe tradíciói, presztízse és regionális súlya ellenére a vártnál sokkal kisebb Pécs gazdasági fejlődésében*. Az egyetem nem, vagy csak egy vékony szegmensben képesek olyan innovációt megteremteni, amire a régió innovatív vállalkozásainak igénye lenne. Az innovatív vállalkozások és a tudástermelők között kevés a szisztematikus és rendszeres együttműködés.

Az egyetem nem tudott jól működő partnerséget kialakítani a térség önkormányzataival, egyéb stakeholdereivel sem. A városvezetések hiányzó stratégiai szemléletmódja, kompetenciái akadályozták az együttműködést, máskor pedig az egyetem elefántcsonttorony-szerű bezárkózása. A harmadik missziós szolgáltatóegyetemi funkciók kiépítése csak a közelmúltban kezdődött. A PTE sokkal kevésbé járult hozzá a helyi gazdasági és regionális fejlődéshez, mint a kisebb, kevésbé rangos, de vállalkozóbb szelleműbb „középkategóriás” egyetemek Magyarországon és más közép-európai országokban. A régióban az egyetemek (PTE, KE) azért sem képesek a helyi fejlesztések, illetve az innovációs tevékenység egyik főszereplőivé válni, mert nem jött létre olyan ágazati és vállalkozói struktúra, amelyre az egyetem-ipar kapcsolat épülhetne (Gál és Ptáček, 2011)

Pécs esetében az egyetem és a város kölcsönhatása vitathatatlan, ugyanakkor paradox módon az egyetem gazdasági hatása nem az egyetem tudástermelő (kutatási) kapacitásai és a felmérések alapján ígéretesnek tekinthető ágazatok közötti együttműködés terén igazán erős, hanem elsősorban az egyetem oktatási funkciójához kötődik, ami a külföldi hallgatói létszám folyamatos növekedése miatt jelentős keresleti hatást generál, elsősorban a szolgáltatásokban és az építőiparban. Emellett az egyetem foglalkoztatási és fogyasztást generáló hatása is jelentősebb bevételt termel, mint a kutatás-fejlesztés eredményeinek piacosítása.

Az egyetemnek erősíteni kell kutatási kapacitásait azokon a területeken, amelyek a vállalkozói szektor ágazati specializációihoz és keresleti igényeihez illeszkednek. Fontos a célzott, szektor-specifikus KTF kutatások és a tudásáramlást elősegítő innovációtranszfer támogatása térségi szinten. A KTF-befektetési döntések meghozatalakor a regionális kontextus, az endogén erőforrások és a helyi beágyazottság fontosságát is figyelembe kell venni. Ezt szolgálhatná az egyetemi K+F diverzifikációjának erősítése a gépiparral kompatibilis területeken. A műszaki tudományi K+F kapacitásának erősítése az Ipar 4.0 kihívásaihoz igazodva a gépészmérnöki, műanyagipari és villamosmérnöki és természettudományi szakterületnek K+F profiljának és pályázati forrásabszorpciós képességének javítása. Emellett a vállalati szereplőkkel közös kutatás-fejlesztési programok ösztönzése, a PTE vállalati szerződéses bevételeinek növelése, illetve jövőbeli eredményes vállalati kutatás-fejlesztési együttműködés támogatási együttműködések céljából. Az egyetem vállalati kapcsolatainak további erősítése, az egyetemi technológia transzfer szolgáltatáskínálat fokozása nemcsak a termék és eljárás-innovációk, de a szervezeti innovációk terén is. Ehhez szükséges a PTE tudástranzfer szolgáltatás-csomagjának „aktiválása”, vállalati kapcsolatok generálása, a vállalatok egyablakos kiszolgálását javító technológia transzfer kontaktpontok kialakítása valamint a vállalkozásfejlesztést ösztönző Inkubációs Program keretében vállalkozásokat a menedzsmentképesítések fejlesztését, a vállalkozások, digitalizációját (Ipar 4.0) támogató képzési programok kialakítása. Mindez nem sikerülhet, ha az egyetem oktatói és kutatói állományában nem fejlesztik a vállalkozói attitűdöt, illetve nem tudatosítják a szolgáltatóegyetemi harmadik missziós tevékenységek jelentőségét.

Összegzés

A sikeres regionális és helyi innovációs rendszerek kialakításának kulcsa továbbra is az *erős helyi vagy helyileg beágyazott vállalkozói ökoszisztéma és a vállalati igényeket is kielégíteni tudó, régiójában (és nemzetközileg) is beágyazott egyetem fejlesztése.*

A fejletlenebb térségek azonban nem rendelkeznek olyan erőforrásokkal vagy vállalkozói ökoszisztémával, amelyek ezeket a programokat a felülről vezérelt mechanizmusokkal sikerre vihetnék. A megoldás a saját adottságokhoz és lehetőségekhez igazodó komplex kapacitás és képességfejlesztés, amely egyaránt épít a vállalkozások életképesebb, az átlagtól jobb növekedési és innovációs potenciált és innovációs hajlandóságot mutató csoportjaira. Emellett a felsőoktatási intézményeket is bevonja a helyi igényekre is fókuszáló kutatás-fejlesztésbe, ösztönzi az egyetemeket a vállalkozói szektor kapacitásait és innovativitását erősítő testreszabott szolgáltatási, illetve célzott vállalkozásfejlesztési portfóliójuk kialakítására. A „harmadik missziós”, a térségük és annak vállalkozói ökoszisztémája iránt elkötelezett „vállalkozó” egyetemek számára is pozitív hozadéka lehetnek a helyi vállalatokkal való együttműködésnek.

A közép-európai országok ipari versenyképessége elsősorban lokális terekben, és nem egész régiókra kiterjedő rendszerekben jelenik meg. Az olyan dezindusztrializált (rurális) perifériákon, mint a Dél-Dunántúl is, csak szigetszerűen kiemelkedő, a Pécsi városrégióhoz kötődő gazdasági és innovációs koncentráció-kezdemények találhatóak csak, amelynek legtöbb eleme fejlesztésre szorul. A kritikus tömeg kialakításában ezért van relevanciája a helyi innovációs rendszer fejlesztésének a Pécsi városrégióban is.

Az egyetem-vezérelt regionális innováció, illetve az egyetemenközpontú vállalkozói ökoszisztéma különösen a periférikus térségek fejlesztésében kap jelentős szerepet napjainkban, ahol azonban a vállalkozói szektor gyenge és fejletlen. A periférikus régiókban a nagyvállaltok hiánya gyakran párosul elégtelen humántőke kapacitásokkal, intézményi gyengeséggel, ami az elmaradottabb térségekben működő egyetemek szerepét felértékeli (pl.munkaerőpiacon, technológiafejlesztésben, exportban, termelékenységben).

Ugyanakkor az egyetemek szerepe korlátozottabb ezekben a periférikus innovációs rendszerekben. Egyrészt a hátrányos helyzetű térségekben, különösen a kelet-közép-európai periférikus régiókban kínálati oldalon a közepes nagyságú (mid-range) egyetemek kritikus tömege (K+F forrásai, kapacitásai) a kutatás-fejlesztés terén kicsi, gazdaság és a kutatási területek ágazati specializációja közötti eltérés jelentős. Keresleti oldalról jellemzőek az üzleti szektor nominálisan kisebb K+F ráfordításai, illetve alacsony részesedése a K + F beruházásokból, a hagyományos, alacsonyabb technológiájú ágazatok magasabb aránya és a helyi kvv-k kis mérete. Ebből következik az erőforrások hiánya, ami az alacsony K + F ráfordításokban, a tudásalkalmazók gyenge tudásabszorpciós képességében, másrészt a kutatás iránti kereslet és a megfelelő tudáskínálat hiányában is megmutatkozik. A külföldi tulajdonban lévő vállalatokból kevés van a régióban, de ezek többsége egyébként sem érdekelt a nem anyaországi K+F fejlesztésekben. Mindezek akadályozzák a periférián elhelyezkedő, közepes egyetemeket abban, hogy kapcsolatokat építsenek ki a helyi gazdasággal, és nemzetközileg elismert kutatási területeket alakítsanak ki a kapcsolódó kritikus tömeggel, valamint kihasználják a globális tudáshálózatok előnyeit. Korábbi kutatásaink (Gál és Ptáček, 2011) azt igazolták, hogy az egyetemek innovációs rendszerben betöltött szerepe is meglehetősen eltérő, ami elsősorban az innovációs rendszerek eltérő fejlődési pályájának köszönhető. A közepes egyetemek - a csúcseyetemekkel ellentétben - a közép-kelet-európai országokban nagyon gyakran nem nagyvárosi régiókban találhatóak, ahol a K+F-potenciál és a "kapcsolati sűrűség" sokkal alacsonyabb, és a lehetséges tovagyrűző hatások ritkábban jelentkeznek, mint a fővárosi régiókban.

Az egyetemi K+F profil és a helyi gazdaság igényei közötti meg nem felelés, a természettudományos és mérnöki K+F-kapacitás hiánya szintén komoly akadálya lehet az ágazati szerkezet modernizálásának. Az egyetemek vagy vállalatok a régiókon kívüli kapcsolatokat keresnek. Ezeknek az egyetemeknek inkább körültekintő stratégiai döntéseket

kellene hozniuk, hogy azokat a kutatási tevékenységeket fejlesszék, amelyek jelentősebb helyi gazdaságra gyakorolt hatása jelentősebb. Az innovációs rendszereknek bizonyos fokú érettséget kell elérniük, amelyben egy minimális kritikus tömeg elérése mind bizonyos kutatási kapacitások, mind az ipari bázis terén szükséges ahhoz, hogy meg lehessen határozni az innovációorientált fejlesztés és az intelligens szakosodás fókuszát. A tudás átgyűrűzésének sikere nagyobb mértékben az iparágak endogén fejlődésétől (újraiparosítás) és kisebb mértékben a helyi tudástermelő kapacitásra építő külföldi cégek vonzásától függ (Carlsson, 2013).

Az egyetemre építő gazdaság- és innovációfejlesztési elvárások sokszor túlzók, akár más kelet-közép-európai, illetve magyar egyetemi párhuzamokkal való összevetésben is (Gál-Ptacek, 2019). Az nem metropolisz-térségek egyetemeinek új szerepet kell vállalniuk, ami az úgynevezett "innovációs ökoszisztéma" létrehozásában való erőteljesebb térségi szerepvállalást is jelenti. A partnerségen alapuló, innováció-központú megközelítések maximalizálják a humán erőforrás - például a képzettség és a mobilitás - fejlesztését, valamint a társadalmi és területi tőke erősítését a hálózatépítés, a kollektív tanulás és a bizalom kiépítése révén. Az új innovációs ökoszisztéma létrehozása nemcsak a térségi innovációs stratégiától függ, hanem az egyetemek és a magánszektor közötti együttműködési mechanizmusoktól is, amelyeket szisztematikusan támogatni kell.

Az egyetemenközpontú vállalkozói ökoszisztéma fejlesztésében jelentős lehetőségek vannak a Pécsi várostérségben is. Az elmúlt két évtized stratégiaalkészítési folyamatai során nyilvánvalóvá vált, hogy Pécs jelenlegi nehéz gazdasági helyzetéből történő kilábalásának záloga egy versenyképes kis és középvállalati vállalati szektorra épülő, a magasabb technológiai színvonalú termelés előtérbe helyezése lehet, melyben kulcsszerepet játszik az egyetemi tudásbázis, illetve a termék- és termelési innovációk hátterének és a fejlesztés keretétől szolgáló helyi innovációs rendszernek a megteremtése. Annál is inkább, mert más endogén növekedési tényezők nincsenek. A K+F intenzitás annak növelése azonban nem feltétlenül a regionális gazdasági növekedés egyetlen meghatározó eleme. A tudástermelési képesség nem növeli automatikusan a helyi üzleti szektor tudáshasznosítási képességét, sőt, a felsőoktatási szektor és a kevésbé fejlett helyi gazdaság egyaránt forrása lehet számos hátráltató tényezőnek az egyetem és az ipar közötti együttműködésben. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy sem a tudásalapú fejlesztést, sem pedig az üzleti környezet endogén adottságaira építő intelligens szakosodási stratégiákat nem lehet kialakítani megfelelő kritikus tömeggel, ágazati specializálódással és erős innovációs potenciállal rendelkező vállalkozói szektor nélkül. A vállalkozói ökoszisztéma kapacitás és képességfejlesztésében ugyanakkor az egyetem is jelentős szerepet vállalhat.

Irodalomjegyzék

- BAJMÓCY, Z.–LUKOVICS, M. (2009): Subregional Economic and Innovation Contribution of Hungarian Universities, in Z. Bajmóczy, I. Lengyel (eds.) *Regional Competitiveness, Innovation and Environment*, pp. 142-161, JATE Press: Szeged.
- CARLSSON, B. (2013): Knowledge Flows in High-Tech Industry Clusters: Dissemination Mechanisms and Innovation Regimes. In A. Pyka and E. Andersen (Eds.). *Long Term Economic Development. Economic Complexity and Evolution*. Berlin, Heidelberg: Springer.
- CHATTERTON, P. – GODDARD, J. (2000): The response of higher education institutions to regional needs. – *European Journal of Education*. 4. pp. 475–496.
- COOKE, P. (2004): Regional Innovation Systems – an Evolutionary Approach. In Cooke, P. – Heidenreich, M. – Braczyk, H. J. (eds): *Regional Innovation Systems. The Role of Governance in a Globalized World*. 2nd edition. Routledge, London – New York, 1–18. o.
- ERDŐS, K. & VARGA, A. (2013): The role of academic spin-off founders' motivation in the Hungarian biotechnology sector. In Joao, J.M., Ferreira, M.R., Rutten, R. & Varga, A. (eds.): *Cooperation, Clusters, and Knowledge Transfer. Universities and Firms*

- Towards Regional Competitiveness. (pp. 207-224) Springer: New York
https://doi.org/10.1007/978-3-642-33194-7_11
- ETZKOWITZ, H. (1983): Entrepreneurial Scientists and Entrepreneurial Universities in American Academic Science. *Minerva*, Vol. 21 No. 2-3 pp. 198-233.
- GÁL, Z. – CSONKA, L. (2007): Specific Analysis on the Regional Dimension of Investment in Research – Case Study Report and Database on the South Transdanubian Region (Hungary). Brussels, ERAWATCH.
<http://cordis.europa.eu/erawatch/?fuseaction=intService.home> [2012. december 11.]
- GÁL Z.–PTÁČEK, P. (2011): The role of mid-range universities in knowledge transfer: the case of non-metropolitan regions in Central Eastern Europe. *European Planning Studies*, forthcoming.
- GÁL Z. (SZERK.) (2013): Innovációbarát kormányzás Magyarországon: A regionális innovációs fejlesztéspolitika kihívásai. Pécs: MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete. 243 p. (ISBN:978-963-9899-61-2)
- GÁL Z. (2014): Az innovációs kormányzás szakpolitikai vetülete: Az innováció központi és regionális irányítása Magyarországon (I. rész). *TÁRSADALOMKUTATÁS* 32:(2) pp. 176-192
- GÁL Z (2014): Az innovációs kormányzás szakpolitikai vetülete: Az innováció központi és regionális irányítása Magyarországon (II. rész). *TÁRSADALOMKUTATÁS* 32:(3) pp. 295-304.
- GÁL Z (2016): Egyetem és a város, *EDUCATIO* 25:(2) pp. 220-233.
- GÁL, Z. – Ptáček, P. (2019): The role of mid-range universities in knowledge transfer and regional development: the case of five central European regions. In: Erdős, K. – Varga, A. (eds.) *Handbook of Universities and Regional Development*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham, pp. 279–300.
- GÁL Z (2020): A pécsi városrégió innovációs rendszere. Fenntartható, intelligens és befogadó regionális és városi modellek, EFOP-3.6.54-16-2017-00017, p. 275.
<http://hu.rierc.ktk.pte.hu/sites/default/files/pdf/RIERC%20kutatasi%20beszamoló%202020-007%20-%20Gál%20Zoltán.pdf>
- GOLDSTEIN H. AND RENAULT C. (2004). Contributions of Universities to Regional Economic Development: A Quasi-experimental Approach. *Regional Studies*, 2004, vol. 38, issue 7, 733-746
- GUNASEKARA, C. (2004): The Third Role of Australian Universities in Human Capital Formation. *Journal of Higher Education Policy and Management* 26(3):pp. 329-343.
- HUGGINS, R.–JOHNSTON, A. (2009): The economic and innovation contribution of universities: a regional perspective. *Environment and Planning C: Government and Policy* 2009, volume 27, pp. 1088 – 1106
- LENGYEL I. (2010): Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- LENGYEL, I. (2018), „Az intelligens szakosodási stratégiák alapjai, különös tekintettel az egészségiparra”, Lengyel, I. (szerk.), *Térségeknövekedése és fejlődése*, Szeged: JATEPress, 11–35
- LUX G. (2017): Újraiparosodás Közép-Európában. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- LUX, G. (2020B): Manufacturing in the Post-Industrial City: The Role of a “Hidden Sector” in the Development of Pécs, Hungary. In: Waldemar Cudny - Josef Kunc (eds.): *Urban Growth and Change - The Case of PostSocialist Central Europe*. Routledge,
- LUX, G. (2020c): Nemzeti innovációs rendszerek a visegrádi országokban. *Marketing & Menedzsment*, 54. p.39-47.
- POLÓNYI-ANDOR, K. (2020): Intelligens szakosodási stratégia minden régiónak? Az elmúlt évek tapasztalatai, *Marketing & Menedzsment*, 54. p.75-82.

- PRÓNAY SZ, BUZÁS N.(2016): Az egyetemi technológia transzfer tevékenység marketing kihívásainak feltárása 6P marketing-mix modell alapján, *Marketing & Menedzsment*, 50:(1) pp. 4-13.
- RÁCZ SZ. - KOVÁCS S.- HORECZKI R. (2020): Pécs. In: Rechnitzer János - Berkes Judit (szerk.) *Nagyvárosok Magyarországon*. Ludovika Kiadó, Budapest. (megjelenés alatt)
- ROSENFELD, S. A. (2002): *Creating Smart Systems. A guide to cluster strategies in less favoured regions. European Union and Regional Innovation Strategies. Regional Technology Strategies*, Carrboro, North Carolina.
- ROSENFELD, S. A. (2003): *Expanding Opportunities: Cluster Strategies that Reach more People and more Places. European Planning Studies*, 11, 4, 359–377. o.
- TÖDTLING, F. – TRIPPL, M. (2005): *One size fits all? Towards a differentiated regional innovation policy approach. – Research Policy*. 8. pp. 1203–1219.
- TÖDTLING, F., van REINE, P. P., & DÖRHÖFER, S. (2011): *Open innovation and regional culture-findings from different industrial and regional settings. European Planning Studies*, 19(11), 1885–1907.
- VARGA A. (2004): *Az egyetemi kutatások regionális gazdasági hatásai a nemzetközi szakirodalom tükrében. Közgazdasági Szemle* 3., 259–275.
- VARGA-CSAJKÁS, A. (2020) „Az innovációs rendszerek irodalmának áttekintése”, *Marketing & Menedzsment*, 54(Különszám 1), o. 7-18.
- VAS ZS. (2017): *Innovációs rendszerek a kevésbé fejlett régiókban: tudásintenzív iparágak a Dél-Alföldön*. JATEPress, Szeged.
- VERÉB MISKOLCZI, Z. és ERDŐS, K. (2020) „Universities and Regional Development in Central and Eastern Europe – Far from being obvious”, *Marketing & Menedzsment*, 54(Különszám 1), o. 49-57.
- WRIGHT, M.–CLARYSSE, B.–LOCKETT A.–KNOCKAERT, M. (2008): *Mid-range universities’ linkages with industry: Knowledge types and the role of intermediaries. Research Policy* Vol. 37 (2008) pp. 1205–1223.
- ZUTI, B. and LUKOVICS, M. (2017): 'Fourth Generation' Universities and Regional Development (October 17, 2017). *academia.edu* 9: Paper 14148905. San Francisco, California, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3022721>

Piotr Raźniak¹³ – Sławomir Dorocki¹⁴ – Anna Winiarczyk-Raźniak¹⁵ – Csomós György¹⁶

***A városok globális irányítás és ellenőrzés funkciójának változása 2006 és 2018 között:
endogén fejlődés és relokáció***

Az elmúlt években egyes városok irányítás és ellenőrzés funkciója jelentősen növekedett, amelynek következtében a világgazdaságban is előkelőbb pozícióba kerültek. A tanulmány fő célja a városok irányítás és ellenőrzés funkciójának vizsgálata, valamint annak feltárása, hogy a vállalatközpontok áthelyezése hogyan befolyásolta az irányítás és ellenőrzés funkció földrajzi mintáját. A tanulmány egyrészt a kiválasztott városokban és országokban található vállalatok forgalmának változását vizsgálja, másrészt számszerűsíti a városok irányítás és ellenőrzés funkcióját, szemléltetve ezzel a városok pozícióját a világgazdaságban. Céljaink elérése érdekében egy összetett mutatót, az ún. Irányítás és Ellenőrzés Indexet (IEI) alkalmazunk, amely a vállalatok olyan alapvető pénzügyi adatait integrálja, mint a forgalom, nyereség, piaci érték és eszközök. Az elemzésben a Forbes Global 2000 által listázott vállalatokat vesszük figyelembe. Eredményeink megerősítik, hogy a magas szintű döntéshozatal hagyományos központjainak irányítás és ellenőrzés funkciója kisebb-nagyobb mértékben csökken, míg a fejlődő országokban és elsősorban Kínában található városok egyre kiemeltebb helyet foglalnak el a globális döntéshozatalban. Eredményeink szerint Peking IEI értéke erőteljesen növekedik, míg a korábbi vezetők (azaz New York, London és Tokió) IEI értéke csökken. Azt a következtetést is levonhatjuk, hogy a vállalatközpontok relokációja nem befolyásolja érdemben a városok irányítás és ellenőrzés funkcióját. Ráadásul a székhely áthelyezések a legtöbb cég ugyanazon az országon belül maradt, és néhányuk még magát a nagyvárosi övezetet sem hagyta el. Ugyanakkor az elmúlt években megnövekedett azoknak a cégeknek a száma, amelyek átköltöztették a székhelyüket, és ezzel együtt forgalmukban is növekedést tapasztaltak. Újabb vállalatközpontok vonzása érdekében a városok igyekeznek attraktív környezetet kínálni a vállalatoknak, ezt a stratégiát pedig több ország is különböző kormányzati kezdeményezésekkel támogatja, mint például az átteleptült cégek társasági adójának csökkentése.

Kulcsszavak: multinacionális vállalatok, vállalatközpont, magas szintű döntéshozatal, világváros, világgazdaság

JEL kód: L25, R11, R12

***Changing global command and control function of cities between 2006 and 2018:
endogenous growth and relocation***

Recently, many cities across the world have experienced significant increase in their command-and-control functions, and thus have managed to occupy a much favorable position in the world economy. Our goal is to reveal cities' command-and-control function worldwide and the impact of corporate headquarters relocation on the city's command-and-control function. The study investigates the changes in the revenues of companies located in selected cities and countries and examines cities' command-and-control function depicting their strength in the world economy. To achieve our main goals, we introduce a composite indicator, the Command and Control Index, that integrates such fundamental financial data of companies as revenues, profits, market value, and assets. In the analysis, we consider the companies that are contained by the Forbes Global 2000 list. Our findings demonstrate that the command-and-control functions of the traditional loci of corporate headquarters have been lessening for almost tow

¹³ PhD, adjunktus, Földrajzi Intézet, Krakkói Pedagógiai Egyetem

¹⁴ PhD, adjunktus, Földrajzi Intézet, Krakkói Pedagógiai Egyetem

¹⁵ PhD, adjunktus, Földrajzi Intézet, Krakkói Pedagógiai Egyetem

¹⁶ PhD, főiskolai tanár, Építőmérnöki Tanszék, Debreceni Egyetem

decades, whereas cities located in developing countries and China in the first place have been occupying a much favorable position in the global command and control. Currently, we are experiencing the explosive growth of Beijing's command-and-control function, and the decline of that of the former leaders (i.e., New York, London, and Tokyo). We can also conclude that the relocation of headquarters does not significantly impact cities' command-and-control function. In addition, when relocating the headquarters, most companies tend to remain within the same country and some of them do not even leave the metropolitan area itself. However, in recent years, the number of those companies that have relocated the corporate headquarters has increased, and they have experienced increase in their revenues as well. To attract more corporate headquarters, cities need to offer an attractive environment for companies which strategy is generally supported by such governmental initiatives as the reduction of corporate taxes for relocated companies.

Keywords: multinational companies, headquarters, high-level decision making, world city, world economy

JEL code: L25, R11, R12

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.35>

1. Bevezetés

A városok világgazdaságra gyakorolt hatását az 1960-as évek óta vizsgálják (Beaverstock et al., 1999; Friedmann, 1986; Hymer, 1972; Sassen, 2011; Taylor, 2004; Zhu et al., 2021). Sassen (1991) szerint a globális városok jelentős szerepet játszanak a gazdaság irányításában és ellenőrzésében, és ők alkotják a szolgáltatások globális központjait. Elmondható, hogy a tőke mobilitása a globalizáció talán legfontosabb aspektusa. Sassen (2000) azt állítja, hogy a globalizáció olyan helyzethez vezetett, amikor a városok közötti fizikai távolság egyre kevésbé befolyásolja a tőke és a munkaerő mobilitását. A globalizált gazdaságon alapuló nemzetközi rendszer alakult ki, amelyet intenzív tőkeáramlások és a fókuszpontokban erős pénzügyi szervezetek jellemeznek. A multinacionális vállalatok (MNC) jelenlétének köszönhetően a nagyvárosok képesek szakképzett munkaerőt és szakembereket vonzani más városokból. A vállalatok tehát nemzetközi kapcsolatokat hoznak létre, és a városokat világgazdaság csomópontjaivá alakítják (Beaverstock & Boardwell, 2000), ezzel is tovább gyorsítva a globalizáció folyamatát (Pain, 2008). Az 1990-es évek eleje óta a nagyvárosok közötti nemzetközi gazdasági kapcsolatok erősödtek, köszönhetően annak, hogy a vállalatközpontok anyaországán kívüli leányvállalati hálózatok egyre kiterjedtebbé váltak (Lüthi et al., 2010).

Hall (1966) szerint a világvárosok adnak otthont a világgazdaság legnagyobb üzleti vállalkozásainak. A nagy bankok, biztosítótársaságok és más pénzügyi szolgáltatók jelenlétének köszönhetően ezek a városok jelentős pénzügyi központok is. Amennyiben a városközi kapcsolatokat pusztán a fejlett termelői szolgáltató (*advanced producer services* – APS) szektor vállalatainak prizmáján keresztül elemezzük (lásd Beaverstock, et al., 1999), nem kaphatunk átfogó képet a nemzetközi kapcsolatokban rejlő potenciálról. A vállalatközpontok elhelyezkedésén alapuló kutatások ugyanis nem képesek valós képet rajzolni a városok globális szintű hierarchiájáról. A városok gazdasági hatásainak vizsgálatához a vállalatközpontokon túl, fontos figyelmet fordítani a regionális leányvállalati központokra is (Godfrey & Zhou, 1999). Ez az alternatív megközelítés jobban tükrözi a teljes vállalati vertikumot érintő stratégiai döntéseket, mivel túlmutat a vállalatközpontok dominanciáján (Zuzanska-Zysko, 2016). Ražniak és szerzőtársai (2020) a multinacionális vállalatok térbeli megoszlását vizsgálták Kelet-Közép-Európában, és azt találták, hogy a régió inkább az MNC-k és leányvállalataik regionális irodáinak ad otthont, mintsem maguknak a vállalatközpontoknak. Mivel a kelet-közép-európai régió kevésbé globalizált, mint Nyugat-Európa, a globalizáció evolúciós kutatások kedvelt

színtere (Zdanowska et al., 2020; Zuzanska-Zysko, 2021). A fenti összefüggés arra utal, hogy az európai városrendszert egyre inkább egyfajta gazdasági polarizáció jellemezi (Pumain & Rozenblat, 2019). A kelet-közép-európai városok erős függőségi viszonyban állnak a nyugat-európai és a tengerentúli városokkal (Rozenblat, et al., 2014; Zdanowska, 2017), ami miatt sokan – néhány város kivételével – Európa periférikus régiójának is tekintik (Zdanowska, 2020).

A legtöbb, az 1970-es és 1980-as években készült tanulmány korlátozott számú városra és azok világgazdaságra gyakorolt hatására összpontosított, de ez a megközelítés az elmúlt két évtizedben megváltozott: a városok közötti kapcsolatokkal és a városok irányító és ellenőrző funkciójával kapcsolatos jelenlegi kutatások számos várost vizsgálnak szerte a világon (Csomós, 2013; Derudder, 2018; Neal et al., 2019). Legújabban a regionális jelentőségű, másod-, sőt harmadszintű városok is a kutatások középpontjába kerültek, amelyekkel a kezdeti tanulmányok még egyáltalán nem foglalkoztak. Ugyanakkor egyes kutatók számára a vállalatok tényleges tulajdonosi szerkezetének földrajzi mintája is fontos kutatási kérdéssé vált (Sleszynski, 2018).

Krátke (2014) szerint a nagy minta használata jobb analitikai megközelítést jelent, mivel a vállalatok vagy városok szűk csoportjára fókuszáló kutatások „átlépnenek” a globális délen, ahol a városok közötti kapcsolatok még csak kialakulóban vannak vagy gyengébbek. Ezenkívül a városközi kapcsolatok szélesebb körű elemzésébe az APS-szektoron kívüli vállalatok egy csoportját is be kell vonni (Breul, 2019). Az utóbbi időben a világvárosokat elsősorban a konnektivitás szempontjából vizsgálják (Taylor, 2004), bár létezik olyan irányzat, amely szerint a világvárosok fő jellemzője az irányítás és ellenőrzés funkció jelenléte (Surborg, 2011; Parnreiter, 2014; Taylor & Csomós, 2012). Allen (2003) azonban a túlzott leegyszerűsítő jellege miatt bírálja ezt a nézőpontot, és azt mondja, hogy az irányítás és ellenőrzés funkció önmagában nem képes megmagyarázni a városok között kialakult kapcsolatokat a globalizáció korában. Végső soron leszögezhetjük, hogy a világvárosok olyan erőforrásokkal és képességekkel rendelkeznek, amelyek lehetővé teszik számukra a világgazdaság irányítását és ellenőrzését. Kapuként szolgálnak a gazdaság egész szektoraihoz, és az üzleti elit gyakorlatára épülnek.

Ugyanakkor a vállalati hatalom messze túlmutat a belső döntéseken és vezetésen. A 20. század a vállalati globalizáció évszázadaként is jellemezhető. Ezt a jelenséget neoliberális globalizációnak is nevezik, és amely világszerte elősegíti a nagyvállalatok fejlődését. A vállalati hatalom egy preferált politikai párt finanszírozása révén beszívároghat a kormányzati hatalomba is, ami gyakran a szegényebb országok feletti ellenőrzéshez vezet. Az így definiált irányítás és ellenőrzés funkció meghaladja a kormányzati hatalmat: a vállalatok a gazdasági befolyásuk révén olyan politikai hatalmat képesek gyakorolni, aminek következményei beláthatatlanok (Taylor, 2017).

A nagyvállalatok tehát hatással vannak a gazdasági (de akár a politikai) folyamatokra és döntésekre is szerte a világon. A tanulmányban a Forbes Global 2000 listáján szereplő 2000 legnagyobb vállalatot használtuk fel a gazdasági hatás ezen formájának tanulmányozására. A minta a gazdasági ágazatok teljes spektrumát lefedi, így a kutatások nem kizárólag a pénzügyi szektorra vagy az APS szektorra koncentrálnak. A vizsgált vállalatok nagy száma lehetővé teszi a globális léptékű elemzést is (Csomós, 2012).

Napjainkban három fő régióban koncentrálódnak a világgazdaság irányításában élen járó városokat: Nyugat-Európa, az Egyesült Államok és Kelet-Azsia (Kína, Japán és Dél-Korea főszerepével). A feltörekvő régiók közül kiemelkedik a Közel-Kelet és Brazília (Raźniak et al., 2020). Az irányítás és ellenőrzés funkció jelentősége az ázsiai, főleg a kínai városokban egyre inkább növekedik. A 2008-as gazdasági világválság erősen érintette Tokiót, amely a gazdasági hatalomgyakorlás jelentős hanyatlásával járt együtt, ám Pekingre sokkal kisebb volt a hatása (Csomós & Derudder, 2014). Az irányítás és ellenőrzés funkció szempontjából 2012-ben a vezető városok New York, London, Tokió és Párizs voltak. 2015-ben azonban a fenti városok mindegyikét megelőzte Peking a pénzügyi, energetikai és építőipari szektorok erőteljes növekedése miatt (Csomós, 2017). Az irányítás és ellenőrzés funkció a 2008-as globális pénzügyi válságot követően Nyugat-Európából Közép-Kelet-Európába felé is elmozdult, amely

főként az IT- és energiaágazatban a 2006-os év után bekövetkezett kiszervezéseknek volt köszönhető (Dorocki et al., 2019).

A városok irányítás és ellenőrzés funkciójának nagysága nem konstans, idővel változik. Egyes tanulmányok a változások mintáit (Raźniak & Winiarczyk-Raźniak, 2015), valamint a vállalkozások számában és a vállalati forgalomban bekövetkezett változásokat vizsgálják (Taylor & Csomós, 2012). Más munkák az IEI változásának mérésére összpontosítanak, amely végső soron az irányítás és ellenőrzés komplexebb megközelítésének számít (Csomós, 2013). Jelenleg azonban nincsenek olyan munkák, amelyek azt vizsgálnák, hogy a vállalkozások relokációja milyen hatással van a városok irányítás és ellenőrzés funkciójára. A tanulmányunk fő célja az irányítás és ellenőrzés funkció trendjének felmérése, valamint a térbeli változások okainak feltárása. Ez utóbbi azért érdekes, mert egyes esetekben az irányítás és ellenőrzés funkció endogén okok miatt növekedik (azaz a cégek pozitív teljesítménye miatt), más esetekben viszont a relokáció mozgathatja.

2. Adatok és módszerek

A tanulmányban a Forbes Global 2000 listáján szereplő legnagyobb tőzsdén jegyzett vállalatok pénzügyi adatait használjuk fel (<https://www.forbes.com/lists/global2000>). Ezek az adatok a forgalm, a nyereség, az eszközök és a piaci érték. Bár a Forbes az éves 2000-es listákat ugyanazon módszertan szerint állítja össze, nagyon nehéz összehasonlítani a 2006-os és 2018-as adatállományban szereplő nyers adatokat, mert ebben a rövid időszakban az amerikai dollár kumulált inflációja nagyjából 25% volt. Ezért bevezettünk egy kompozit indexet, amely segít összehasonlítani a városok irányítás és ellenőrzés funkcióit anélkül, hogy amerikai dollárban kifejezett értékekre kellene támaszkodni. A vállalati adatokat a Forbes 2000 éves adatállományából töltöttük le, majd megvizsgáltuk a vállalatok székhelyének földrajzi elhelyezkedését. A vállalati pénzügyi adatokat a vállalkozásnak otthont adó városhoz rendeltük hozzá. A városok száma 2006-ban 353 volt, a maximumát pedig 2012-ben érte el, amikor 408-an adtak otthont a vállalatoknak. A kisebb településeket nagyvárosi övezetekbe rendeltük, tehát amennyiben a vállalkozások olyan településeken helyezkedtek el, amelyek egy-egy nagyváros agglomerációjába tartoznak, a vállalkozások adatait a nagyváros szintjén aggregáltuk (Csomós, 2015).

Az irányítás és ellenőrzés funkció nagyságát az Irányítás és Ellenőrzés Index (IEI) (Command and Control index – CCI) segítségével fejezzük ki, amelyet minden város esetében a következő módon számítunk ki (Csomós 2013):

$$IEI_{x,y} = \sum_{c=1}^n \frac{F_{c,x,y} + E_{c,x,y} + P_{c,x,y} + P\acute{E}_{c,x,y}}{4}$$

Ahol:

- $F_{c,x,y}$ = a forgalom aránya a 2000 cég összesített forgalmához képest;
- $E_{c,x,y}$ = az eszközök értékének aránya a 2000 cég összesített eszközállományához képest;
- $P_{c,x,y}$ = a profit aránya a 2000 cég összesített profitjához képest;
- $P\acute{E}_{c,x,y}$ = a piaci értékének aránya a 2000 cég összesített piaci értékéhez képest;
- c = cég;
- n = az összes cég száma, amelynek székhelye adott évben adott városban található.

A Forbes Global 2000 listát természetesen több kritikus korlát is jellemzi: Egyrészt mindössze 2000 céget tartalmaz, tehát az eredmények csak nagy közelítéssel fogadhatók el. Másrészt csak a tőzsdén jegyzett vállalatokról tartalmaz információkat, vagyis azokat a cégeket, amelyek részvényeivel a tőzsdén nem kereskednek, a Forbes nem veszi figyelembe, és nem szerepelteti

az adatbázisban. Például a lista nem tartalmaz adatokat a Legóról, a világ legnagyobb játékgártójáról, a Robert Bosch AG és a Koch Industries vállalatokról, a világ két legnagyobb magánkézben lévő ipari konszernjéről, valamint az IKEA-ról, a világ legnagyobb bútorkereskedőjéről. Bár összességben kevésbé befolyásolja az eredményeket, ezeket a korlátokat fontos megemlíteni és elfogadni.

3. Eredmények

3.1. Változások az irányítás és ellenőrzés funkcióban az Egyesült Államokban, Japánban, Kínában és az EU-ban

A 2006-2011 közötti időszakban az irányítás és ellenőrzés vonatkozásában New York volt a vezető város, kivéve 2009-et, amikor Tokió megelőzte. Az első négy város ebben a periódusban New York, Tokió, London és Párizs volt. Bár időnként egymással helyet cseréltek, összességében domináltak a korszakot. 2006-ban az ötödik helyen Dallas állt, és ez volt az egyetlen egy texasi város ilyen előkelő helyen szerepelt.

Peking 2007-ben és 2011-ben is az ötödik volt, ám 2011-től a kínai főváros pozíciója folyamatosan emelkedik a ranglétrán. 2012-ben a negyedik, 2013–2014-ben a harmadik volt, 2015-től viszont vezet a globális rangsort. 2012 és 2016 között New York a második, 2017-2018-ban pedig a harmadik helyen végzett (Tokió mögött). 2013-2018-ban London a negyedik, Párizs pedig az ötödik helyen állt. Így Peking szerepének dinamikus erősödése, New York enyhe hanyatlása, London és Párizs stabilizálódása figyelhető meg (1. táblázat).

1. táblázat: A 2006-2018-as időszak első öt városa az IEI alapján

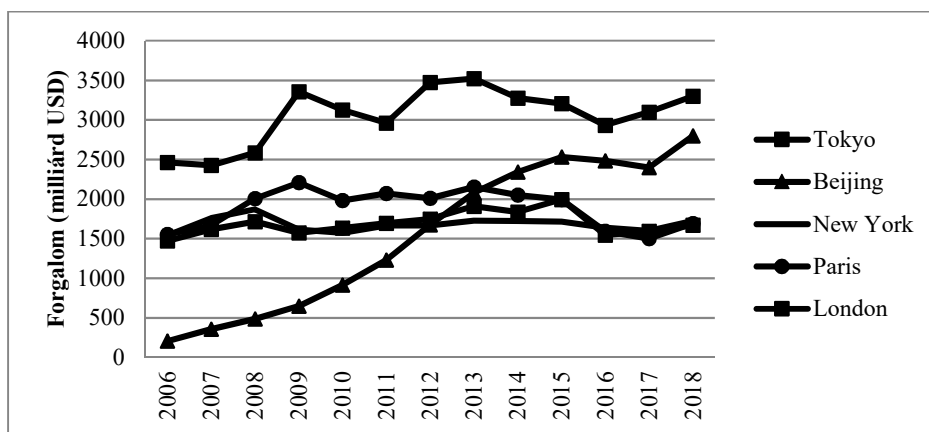
Table 1. Top 5 cities in terms of CCI in the period of 2006–2018

2006		2007		2008		2009		2010		2011	
Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI
New York	8,90	New York	8,89	New York	7,48	Tokió	7,80	New York	7,28	New York	6,80
Tokió	8,09	Tokió	7,34	London	6,65	New York	6,57	Tokió	6,75	Tokió	6,37
London	6,55	London	6,94	Tokió	6,54	Párizs	6,33	London	6,34	Párizs	5,72
Párizs	5,69	Párizs	5,86	Párizs	6,32	London	5,92	Párizs	6,23	London	5,66
Dallas	2,20	Peking	2,22	Peking	3,04	Peking	3,68	Peking	4,26	Peking	4,98
2012		2013		2014		2015		2016		2017	
Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI	Város	IEI
Tokió	6,92	Tokió	6,92	Peking	6,86	Peking	7,61	Peking	7,86	Peking	7,98
New York	6,52	New York	6,49	New York	6,60	New York	6,67	Tokió	6,87	Tokió	7,12
Peking	5,73	Peking	6,41	Tokió	6,52	Tokió	6,28	New York	6,81	New York	6,64
London	5,43	London	5,51	London	5,30	London	5,14	London	4,77	London	4,28
Párizs	5,03	Párizs	4,89	Párizs	4,72	Párizs	4,50	Párizs	4,04	Párizs	4,04
2018											
Város	IEI										
Tokió	8,07										
New York	7,13										
Peking	5,87										
London	4,67										
Párizs	4,08										

2006-ban az évente vizsgált 350-400 város közül az első öt városban székhellyel rendelkező vállalatok 7200 milliárd USD forgalmat generáltak, míg 2018-ban mindez 11 200 milliárd USD-re emelkedett (54,6%-os növekedés 12 év alatt, a 2008-as globális pénzügyi válság ellenére is). A 2006-2018-as időszakban összességében a legnagyobb vállalati forgalom Tokióban

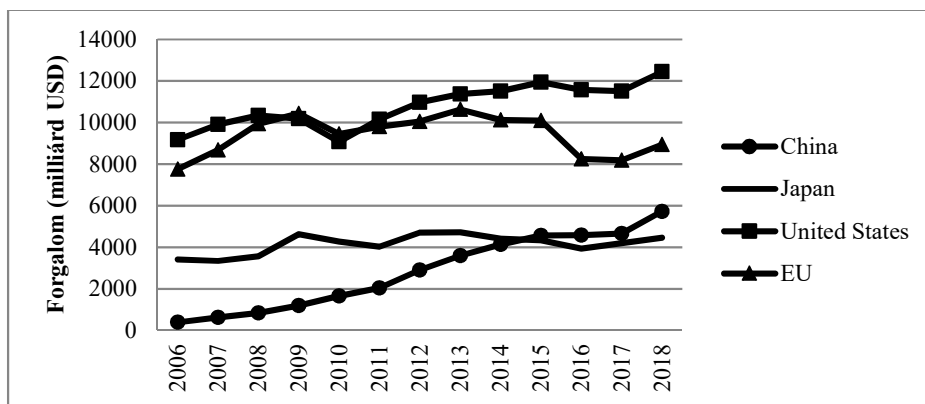
realizálódott, amely 2009-től meghaladta a 3000 milliárd USD-t. A párizsi, New York-i és londoni székhelyű vállalatok 1500 és 2000 milliárd USD közötti forgalmat produkáltak 2006-2018 között, jelentősebb érdemi változás nélkül.

Pekingben a tendencia egészen más volt: a forgalom jelentősen növekedett: a 2006-os 207 milliárd dollárról 2018-ra 2800 milliárd dollárra nőtt, ami 1353 százalékos emelkedést jelent. A 2008-as globális pénzügyi válság leginkább a New York-i és londoni cégeket érintette negatívan, ahol a forgalom csökkenése még 3-4 évvel a válság kezdete után is megfigyelhető volt. Peking azonban inkább pozitívan került ki a válságból: a forgalom évről évre nominálisan is növekedett (1. ábra). A Forbes globális 2000-es listája nem tartalmaz minden évben ugyanannyi vállalatot városanként. 2006-ban a Forbes-listán 96 New York-i székhelyű vállalat szerepelt, 2016-ban pedig 86 (Ražniak et al., 2018). A New York-i aggregált forgalom csökkenése tehát nemcsak a cégek teljesítményének csökkenésére vezethető vissza, hanem a New York-i székhelyűek Forbes cégek számának csökkenésére is.



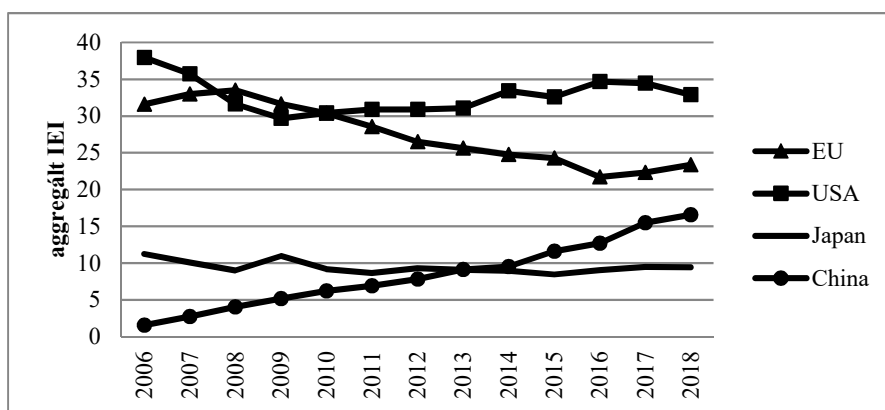
1. ábra: A top 5 IEI értékkel rendelkező város aggregált forgalma 2006 és 2018 között
Figure 1. Aggregate revenues of the top 5 cities in terms of CCI in the period of 2006–2018

Japánban és az EU-ban nagyjából 20 százalékos forgalomművekedés következett be a 2006–2013-as időszakban, amit 2017-től kisebb visszaesés követett. Japánban kedvezőbb volt a tendencia, hiszen a teljes vizsgált időszakot 30,54 százalékos növekedés jellemezte, míg az EU-ban ez csak 15,29 százalék volt. Az EU-ban a 2018-ban tapasztalt alacsonyabb növekedés ellenére a forgalom 8938 milliárd USD-t tett ki, míg Japánban 4460 milliárd USD-t. A másik összehasonlítandó pár az Egyesült Államok és Kína. Az Egyesült Államokban a 2009-2010-es évek kivételével általános növekedési trend volt tapasztalható. A válság nem befolyásolta kimutatható mértékben a kínai vállalatok forgalmát, kis lassulás csak a 2015-2017-es években történt. A Kínában székhellyel rendelkező vállalatok aggregált forgalma a 2006-os 391 milliárd dollárról 5728 milliárd dollárra nőtt 2018-ra. Az amerikai vállalatok még mindig sokkal magasabb összforgalommal rendelkeznek (2006: 9163 milliárd dollár, 2018: 12 441 milliárd dollár), de a kínai vállalatok növekedési üteme (1363%) messze meghaladta az amerikai székhelyű cégeket (35,77%). Mindez azt eredményezte, hogy a 2006-ban vezető ország, az Egyesült Államok, vállalati összforgalma a csoporton belül 44,21 százalékról 2018-ra 39,4 százalékra csökkent. Hasonlóképpen, a kínai összforgalom részesedése a 2006-os 1,89 százalékról tízszeresére nőtt 2018-ra (18,15%) (2. ábra).



2. ábra: Ország szinten aggregált forgalom 2006-2018-ban milliárd USD-ben
Figure 2. Aggregate revenues of countries in billion USD in the period of 2006–2018

A Forbes 2000 vállalatok földrajzi elhelyezkedését és a városok irányítás és ellenőrzés funkcióját elemezve az látható, hogy az amerikai városok továbbra is dominálnak, de általános jelentőségük 37,95-ről 29,68 IEI értékre csökkent a 2006-2009-es években. A 2008-as globális pénzügyi válság óta eltelt időszakban a japán városok irányító és ellenőrző funkciója kismértékben csökkent, és 10,00 alatt maradt az IEI skálán. A tendencia más az EU esetében, amelyet a vizsgált időszakban a legnagyobb, 26,01 százalékos visszaesés jellemez. A 2016-os és 2018-as években az EU negatív trendjének és az USA pozitív trendjének megfordulása figyelhető meg, ami kisebb indexkülönbséget eredményezett a két régió között. Egészen más tendencia volt azonban megfigyelhető Kínában. A számos globális gazdasági probléma ellenére Kína IEI értéke a 2006-os 1,58-ról 2018-ra 16,69-re nőtt, ami 1056 százalékos teljes növekedési rátát jelent. Kína ebben a vonatkozásban 2013-ban megelőzte Japánt (3. ábra).

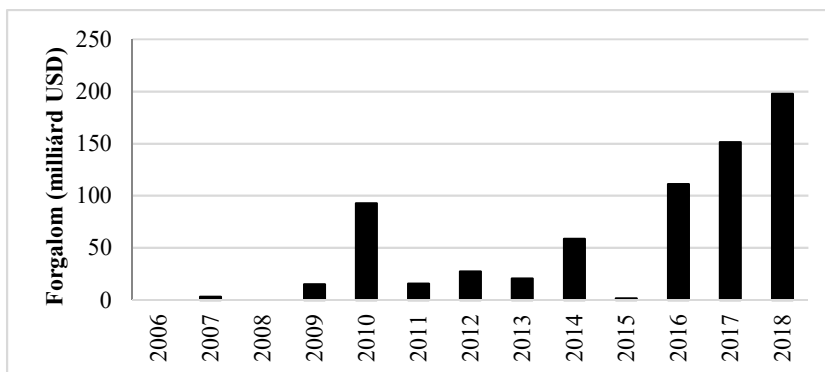


3. ábra: A kiválasztott országok és az EU IEI-érték változása
Figure 3. Change in the CCI of selected countries and the EU

3.2. Változások a vállalatközpontok elhelyezkedésében és ezek hatása a kiválasztott városokban működő cégek forgalmára, valamint az irányítás és ellenőrzés funkciójukra

A 2006-2018-as időszakban mindössze 53 vállalat változtatta meg székhelyét. Forgalmuk csekély volt, mindössze 0,16 százaléka a vizsgált cégek összes forgalmának. A 2006-os és a 2008-os évben egy Forbes cég sem változtatta meg székhelyét. 2010-ben az ilyen a cégek forgalma 92,7 milliárd USD volt, majd a következő évben erőteljesen csökkent. 2011-től 2018-

ig viszont növekedési tendencia figyelhető meg. Az éves aggregált forgalom 2016-tól kezdve meghaladta a 100 milliárd USD-t (4. ábra).



4. ábra: A székhelyüket megváltoztató cégek forgalma

Figure 4. Revenues of relocated companies

Tekintettel a székhelyváltást végző cégek meglehetősen kis számára (4. ábra), a tanulmány két időszakon keresztül vizsgálja a változásokat: 2006–2010 között, amikor a forgalom kismértékben változott, illetve a 2011–2018-as éveket, amelyeket általános növekedési trend jellemez. E cégek összforgalma az első időszakban összesen 126,71 milliárd USD volt (2. táblázat).

2. táblázat: A 2006–2010-ben székhelyet cserélő cégek összforgalma (milliárd USD)

Table 2. Aggregate revenues of companies relocated between 2006 and 2010 (billion USD)

ország/régió, ahonnan költöztek	ország/régió, ahová költöztek				Összesen
	Bermuda	Kajmán-szigetek	Oroszország	Egyesült Államok	
Svájc	44,48	19,01	0	0	63,49
EU	46,51	11,1	3,16	2,45	63,22
Összesen	90,99	30,11	3,16	2,45	126,71

A 2011–2018-as években nagyobb volt azoknak a cégeknek a száma, amelyek székhelyet cseréltek (3. táblázat). Forgalmuk összesen 568,56 milliárd USD volt, ami 349 százalékos növekedés a 2006–2010-es évekhez képest. A 2011 és 2018 közötti időszakban a legtöbb változás ugyanabban az országban vagy az EU-n belül történt. A kínai, japán és tajvani cégek csak saját határaiton belül változtatták székhelyüket. Némileg más volt a helyzet az EU-ban, ahová 127,79 milliárd dollár összforgalommal rendelkező cégek érkeztek az Egyesült Államokból.

3. táblázat. A 2011–2018-ban székhelyet cserélő cégek összforgalma (milliárd USD)

Table 3. Aggregate revenues of companies relocated between 2011 and 2018 (billion USD)

ország/régió, ahonnan költöztek	ország/régió, ahová költöztek										
	Bermuda	Kajmán-szigetek	Kína	Japán	Pápua Új-Guinea	Oroszország	Svájc	Tajvan	EU	USA	Total
Ausztrália	0	0	0	0	1,60	0	0	0	0	0	1,60
Bermuda	1,80	0	0	0	0	0	0	0	10,40	0	12,20
Kína	0	0	20,89	0	0	0	0	0	0	0	20,89
Japán	0	0	0	12,64	0	0	0	0	0	0	12,64
Dél-Afrika	0	0	0	0	0	0	0	0	4,80	0	4,80
Svájc	0	0	0	0	0	0	0	0	21,50	23,62	45,12
Tajvan	0	0	0	0	0	0	0	19,80	0	0	19,80
EU	0	6,92	4,60	0	0	15,80	6,40	0	276,90	127,79	438,41
USA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13,10	13,10
Total	1,80	6,92	25,49	12,64	1,60	15,80	6,40	19,80	313,60	164,51	568,56

A cégek főként az Egyesült Államokból és olyan adóparadicsomokból helyezték át székhelyüket, mint Bermuda és a Kajmán-szigetek. A cégek relokációját az Egyesült Államokból elsősorban az olcsóbb munkaerő, a magasan képzett szakember-igény és az adóoptimalizálás hajtotta. Jó példa erre a biotechnológia ipar, amelynek több egyesült államokbeli szereplője az elmúlt években Svájcba és Írországra helyezte át központját (Bogus & Dorocki, 2018). Talán a legismertebb eset viszont éppen egy relokáció megátalása volt: 2016-ban az Obama-adminisztráció helyezte nyomás alá a Pfizert, hogy ne hagyja el az Egyesült Államokat (Humer & Banerjee, 2016). A vállalat Írországra kívánta átköltöztetni a központját, amely technikailag a dublini székhellyel rendelkező Allergannal való egyesülést jelentette volna. A Pfizer relokációs szándékát alapvetően a társasági adó csökkentése motiválta, de a relokáció végül meghiúsult. A csúcstechnológiai szektor vállalatai viszonylag gyakran helyezik át vállalati központjaikat, amelynek oka a globális termelési hálózatokhoz való hozzáférés optimalizálása (Kalogeris & Labrianidis, 2010). Ennek az ellenkezője igaz az autóparrára, amely jellemzően kevésbé érdekelt a központok áthelyezésében, viszont annál inkább törekszik a termelés kiszervezésére (Wójtowicz, 2014).

Egy másik megfigyelhető trend az adóparadicsomok elhagyása. A 2008-as pénzügyi és gazdasági válság után számos kormány helyezett arra hangsúlyt, hogy az adóparadicsomokba bejegyzett cégeket hivatalosan is „hazahozza”. (Pach, 2019). Miközben az adóparadicsomokba bejegyzett cégek belföldi tevékenységére vonatkozó kormányzati korlátozások (elsősorban az Egyesült Államokban) fokozódtak, számos európai ország (pl. Svájc, Luxemburg, Írország, Magyarország) kínált kedvező és versenyképes adózási körülményeket a vállalatoknak, amely egyfajta Európába történő áttelepülési hullámot indított el.

Kínában a vállalatközpont relokáció minimális hatással bír az IEI növekedésére, amely azt is jelenti, hogy a városok IEI értékének változása alapvetően endogén forrásból táplálkozik.

2006 és 2010 között összesen 13 Forbes 2000 cég helyezte át a székhelyét egy másik városba. A legnagyobb haszonélvező Dublin (Írország) volt, ahová négy vállalat költöztette a központját – három a Bermuda-szigeteki Hamiltonból és egy a Kajmán-szigeteken található George Townból. Összes forgalmuk 51,61 milliárd USD volt. További négy cég Zürichbe (Svájc) költözött – kettő Hamiltonból és kettő George Townból. Ezek összes forgalma 33,84

milliárd USD volt. Dublin és Zürich egyértelműen nyertesek az áttelepült cégek számának tekintetében. Svájc összességében is vonzó célpont volt: a vizsgált időszakban további két vállalat költözött Hamiltonból és George Townból Luzernbe, egy pedig Hamiltonból Lausanneba. London, Európa egyik kulcsfontosságú városa, csak egy céget tudott vonzani, mindössze 2,45 milliárd USD forgalommal. Másrészt a vezető adóparadicsomok, például Hamilton és George Town voltak a legnagyobb vesztesek (-7, illetve -4 céggel). Figyelemre méltó az is, hogy a vállalatközpontok relokációjában csak az Egyesült Államok, a Bermudák, a Kajmán-szigetek és Európa városai vettek részt

A 2011 és 2018 közötti időszakban több vállalat költöztette át székhelyét. Ezen vándorlások célpontjai is változtak bizonyos mértékig. Ebben az időszakban Latin-Amerika kivételével az összes kontinens érintett volt a relokációs folyamatban. A legtöbb cég (7) Londonba költözött – főleg Észak-Amerikából és Európából. Teljes forgalmuk 89,40 milliárd USD volt. Akárcsak az előző időszakban, most is Dublin volt a legnépszerűbb célállomás volt: hat vállalat költözött Dublinba, összesen 81,49 milliárd USD forgalommal. Öt közülük az Egyesült Államok öt városából (New York, Los Angeles, Cleveland, Minneapolis, Allerton) származott. Figyelemre méltó, hogy a hagyományos adóparadicsomok nem jártak sikerrel a vállalatközpontok vonzása terén: csak egy cég költözött az írországi Dublinból Hamiltonba. A 2011-2018-as években nemcsak az ír és a svájci városok voltak népszerű relokációs célpontok, hanem olyan városok is, mint például Amszterdam, Luxemburg, Bilbao és Monaco. Ezek a városok többnyire olyan cégeket vonzottak, amelyeknek eredetileg is az EU-ban volt a székhelye. Mindössze néhány cég költözött Európán kívüli városokba, például Sydneybe, Johannesburgba és Hamiltonba. Sokkal jellemzőbb, hogy egyes vállalatok ugyanazon országon belül egyszerűen átköltöztek egyik városból a másikba. Ilyen esetek például a Baton Rouge-ból Charlotte-ba, a Springfieldből Hartfordba és a Bostonból Marlborough-ba történő költözés.

Az amerikai vállalatok fő országon kívüli áttelepülési célpontja az írországi Dublin volt. Ennek okai gazdasági megfontolásokban és kulturális kapcsolatokban keresendők (Gunnigle & McGuine, 2001). Sok amerikai vezérigazgató ír származású, a vállalat Írországba történő költözést tehát a kulturális kötődések is determinálják (Hayes & Dowds, 2006). Az amerikai cégek másik jelentős célállomása London. Ez a tendencia az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság tradicionálisan szoros kapcsolatával is összefügg, bár a Brexit által okozott piacvesztés megváltoztathatja ezt a mintát.

Más volt a helyzet a kínai cégekkel és városokkal: egyetlen kínai cég sem költözött külföldre (legfeljebb Hongkongba), és egyetlen kínai város sem fogadott máshonnan cégeket.

A 2011–2018-as időszakban összesen 26 város vált relokációs célállomássá, míg az előző vizsgált időszakban ezek száma mindössze öt volt. Ez 500 százalékos növekedést jelent, ráadásul a korábban domináns célvárosok az utóbbi vizsgált időszakban kevésbé jelentek meg a térképen. A 2011-2018-as időszakban a két legvonzóbb város, London és Dublin, a székhelyet váltó cégek 32,53 százalékát, és a mozgatott forgalom 30,05 százalékát szerezte meg.

4. Diskusszió és konklúzió

A 21. század második évtizedében jelentős változások történtek az irányítás és ellenőrzés funkció földrajzi eloszlásában. Annak ellenére, hogy összességében a tokiói székhelyű cégek produkálták a legnagyobb forgalmat a Forbes által listázott 2000 cég közül, a japán fővárost az IEI alapján napjainkra megelőzte Peking. Az olyan korábbi vezetők, mint New York, Párizs és London, most kedvezőtlenebb pozíciót foglalnak el ebben a rangsorban. A 2008-as globális válság a legerősebben a New York-i és a londoni cégeket érintette. A két város szorosan kapcsolódik egymáshoz, együtt a világ legerősebb nemzetközi városközi kapcsolatát alkotják, amelyet gyakran NY-LON néven is említenek (Smith, 2012). Ez az erős kapcsolat a 2008-as pénzügyi válság során egy lefelé irányuló spirálban teljesedett ki, vagyis a két város lényegében egymás pénzügyi piacait is egyre kedvezőtlenebb pozícióba hozta. Peking 2006-tól folyamatosan előzi meg a többi nagyvárost, és 2015-től a rangsor élén áll. Egyértelmű, hogy

Peking kedvezőbb helyzetében szerepet játszott a világgazdasági válságnak való kisebb kitettsége is.

A 2008-as pénzügyi világválság utáni felépülési időszakból az amerikai cégek jöttek ki jobban, amelyek már 2010-ben forgalomnövekedést tapasztaltak, szemben az EU vállalataival, amelyek közül sok még 2018-ban sem produkálta a válság előtti forgalmat. A legnagyobb növekedési ütemet Kínában regisztrálták, ahol a cégek forgalmában az 1000 százalékos növekedés nem volt szokatlan. Az EU és az Egyesült Államok városai között az irányítás és ellenőrzés funkció tekintetében is tovább nyílt az olló. Az EU városok IEI értéke a 2008-as globális pénzügyi válság utáni években tovább csökkent, míg az amerikai városoké növekedésnek indult. A legnagyobb nyertesek azonban kétségkívül a kínai cégek és kínai városok. Li és Feng (2020) kutatása szerint a kínai cégek növekedése nem csak piaci sikereknek köszönhető, hanem a kormányzat által nyújtott politikai és gazdasági támogatásnak is. Ez a szinergia lehetővé tette, hogy olyan cégközpont-városok, mint Sanghaj, Peking, Sencsen, Nanking és Szucsou jelentős befektetési célpontokká váljanak. Mivel a kínai vállalatok többségében kisebb-nagyobb (inkább nagyobb) mértékben kormányzati tulajdon is jelen van, a vállalatközpontok áthelyezése sem a vállalatok szuverén döntése. Kijelenthető, hogy a kínai városok irányítás és ellenőrzés funkcióinak növekedését endogén erők hajtják: a hatalmas és dinamikus bővülő belső piacon működő cégek egyre jobb pénzügyi mutatókkal rendelkeznek (Csomós, 2017).

Kutatásunk kimutatta, hogy a városok irányítás és ellenőrzés funkciójának változására a vállalatközpont-áthelyezések nem gyakorolnak érdemi hatást. A vizsgált időszakban mindössze 53 vállalat helyezte át székhelyét másik városba vagy országba, és ezek részesedése a vizsgált 2000 Forbes-vállalat teljes forgalmából mindössze 0,16 százalék volt. Figyelemre méltó azonban, hogy a 2016-2018-as években az ilyen cégek száma jelentősen növekedett. Míg az időszak első éveit leginkább az Egyesült Államokból és az adóparadicsomokból Svájcba (amelynek egyes kantonjai szintén adóparadicsomok) és az EU-ba történő áttelepülések jellemezték, addig a későbbi években megnőtt a származási és célországok száma is. A csúcstechnológiai vállalatok központ-relokációját sokszor nem gazdasági okok motiválják, hanem a globális termelési hálózatokhoz való hozzáférés optimalizálása. A biotechnológiai vállalatok központjai gyakran költöznek Írországra és Svájcba az alacsonyabb adók, a magasan képzett munkaerő, és a hasonló profilú cégekkel való kooperáció lehetősége miatt.

A vállalatközpontok relokációjában megfigyelhető másik folyamat az adóparadicsomok elhagyása. A 2008-as globális pénzügyi válság során és után a fejlett országok egyre nagyobb nyomást helyeztek az adóparadicsomokba regisztrált, az adózásukat „optimalizáló” vállalatokra, hogy a hivatalos központjaik címe is legyen az, ahol valójában a döntéshozó központjuk áll. Az egyik nyertese az adóparadicsomokból megindult exodusnak az írországi Dublin, amely még mindig kedvező adózási környezetet kínál, ám még sem egy kategória a Bermudákkal vagy a Kajmán-szigetekkel. Egy másik jelentős relokációs desztináció London, amely lényegében az Egyesült Államok kapuvárosa Európa felé. A Brexit hatása azonban a jövőben bonyolíthatja ezt a kapcsolatot, hiszen a mai napig nem tisztázott, hogy Londonnak milyen pozíciói maradtak az európai piacokon. Kína, a világ sokáig legdinamikusabban növekvő gazdasága, azonban kevésbé érintett a nemzetközi relokációs folyamatban. A vállalatközpontok költözése kormányzati jóváhagyás nélkül nem történhet meg, és ha van is belföldi mozgás, annak szinte kizárólag Hongkong a célállomása.

A multinacionális cégeknél (és sok belföldi cégnél is) a magas szintű döntéshozatal és a termelés földrajzilag gyakran elválik egymástól. Az 1970-es évek olajválságait követően az amerikai, nyugat-európai és japán vállalatok a gyártást olyan fejlődő országokba helyezték át, mint Kína, Indonézia és Mexikó (illetve a kelet-közép-európai országok). A magas szintű döntéshozatal azonban megmaradt a fejlett országokban, általában a vállalatok eredeti telephelyén (ahol korábban a termelés nagy része is volt) vagy egy világváros üzleti negyedében. Eredményeink szerint nincs példa olyan nagyvállalatra, amely esetében a magas szintű döntéshozatal földrajzilag követte volna a termelést. Sőt valójában az adóparadicsomokba költözött cégközpontok is inkább csak regisztrált címek, ahol az irodákban dolgozók feladata a „levelek

továbbítása” a tényleges döntéshozatali központba. Jó példa erre a Seadrill olajipari szolgáltató, amelynek a regisztrált cégközpontja a Bermuda-szigeteki Hamiltonban van, a döntéshozatali központja viszont az egyesült államokbeli Houstonban.

Összességében elmondható, hogy a 21. században roppant dinamikus növekedés történt az ázsiai piacokon, amely tetten érhető a városok irányítás és ellenőrzés funkciójának erősödésében is. A legnagyobb kínai vállalatok pénzügyi teljesítményükben utolérték a fejlett országokból és régiókból, például az Egyesült Államokból, Japánból és az Európai Unióból származó partnereiket. Amennyiben ez a tendencia folytatódik, Kína hamarosan az irányítás és ellenőrzés tekintetében is megelőzi az Egyesült Államokat.

Kutatásunk kimutatta, hogy a városok irányítás és ellenőrzés funkciójának nagyságát azok a cégek generálják, amelyek központja huzamosabb ideje a városban van. A székhelyüket áthelyező cégek száma meglehetősen kevés, hatásuk a városok irányítás és ellenőrzés funkciójára csekély.

Az irányítás és ellenőrzés funkció globális földrajzi mintája a közeljövőben egészen biztosan változik, és a jelenlegi nemzetközi események (a koronavírus pandémia utóhatása, az orosz-ukrán háborút kísérő gazdasági szankciók és energiaválság) alapján nem kizárt az európai vállalatok további mélyrepülése, valamint az amerikai és a kínai vállalatok változó intenzitású térnyerése.

Irodalomjegyzék

- ALLEN, J. (2003): *Lost Geographies of Power*. Blackwell Publishing, Hoboken, NJ
- BEAVERSTOCK, J.V., BOARDWELL, J.T. (2000): Negotiating Globalization, Transnational Corporations and Global City Financial Centres in Transient Migration Studies. *Applied Geography*, 20(3), 277–304.
- BEAVERSTOCK, J.V., SMITH, R.G., TAYLOR, P.J. (1999): A roster of world cities. *Cities*, 16(6), 445–458. [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(99\)00042-6](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(99)00042-6)
- BOGUŚ, M., DOROCKI, S. (2018): Międzynarodowe korporacje biotechnologiczne i farmaceutyczne na świecie. *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 32(2), 129–141. <https://doi.org/10.24917/20801653.322.8>
- BREUL, M. (2019): Cities in ‘Multiple Globalizations’: Insights from the Upstream Oil and GasWorld City Network. *Regional Studies, Regional Science*, 6(1), 25–31. <https://doi.org/10.1080/21681376.2018.1564628>
- CSOMÓS, G. (2012): GaWC Data Set 26: Global Command and Control Centres, 2006/2009/2012. <https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/datasets/da26.html>
- CSOMÓS, G. (2013): The Command and Control Centers of the United States (2006/2012): An Analysis of Industry Sectors Influencing the Position of Cities. *Geoforum*, 50, 241–251. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.09.015>
- CSOMÓS, G., DERUDDER, B. (2014): Ranking Asia-Pacific cities: Economic performance of multinational corporations and the regional urban hierarchy. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 25, 69–80. <https://doi.org/10.1515/bog-2014-0030>
- CSOMÓS, G. (2015): A világvárosok rangsorolása az irányító és ellenőrző funkciójuk alapján, és a formálódó új gazdasági erőközpontok. *Tér és Társadalom*, 29(3), 115–134. <https://doi.org/10.17649/TET.29.3.2684>
- CSOMÓS, G. (2017): Cities as Command and Control Centres of the World Economy: An Empirical Analysis, 2006–2015, *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 38, 7–26. <https://doi.org/10.1515/bog-2017-0031>
- DERUDDER, B. (2018): World cities and globalization. In: Kloosterman, R.C., Mamadouh, V., Terhorst, P. (Eds.) *Handbook on the Geographies of Globalization*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham-Northampton, MA, pp. 340–353.

- DOROČKI, S., RAŹNIAK, P., WINIARCZYK-RAŹNIAK, A. (2019): Changes in the command and control potential of European cities in 2006–2016. *Geographia Polonica*, 92(3), 275–288.
- FRIEDMANN, J. (1986): The world city hypothesis. *Development and Change*, 17(1), 69–83. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x>
- GODFREY, B.J., ZHOU, Y. (1999): Ranking World Cities: Multinational Corporations and the Global Urban Hierarchy. *Urban Geography*, 20(3), 268–281. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.20.3.268>
- GUNNIGLE, P., McGUINE, D. (2001): Why Ireland? A qualitative review of the factors influencing the location of US multinationals in Ireland with particular reference to the impact of labour issues. *Economic and Social Review*, 32(1), 43–67.
- HALL, P. (1996): *The World Cities*. Heinemann, London
- HAYES, B.C., DOWDS, L. (2006): Social contact, cultural marginality or economic self-interest? Attitudes towards immigrants in Northern Ireland. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 32(3), 455–476. <https://doi.org/10.1080/13691830600554890>
- HOU, L., LI, K., LI, Q., OUYANG, M. (2021): Revisiting the location of FDI in China: A panel data approach with heterogeneous shocks. *Journal of Econometrics*, 221(2), 483–509. <https://doi.org/10.1016/j.jeconom.2020.04.047>
- HUMER, C., BANERJEE, A. (2016): Pfizer, Allergan scrap \$160 billion deal after U.S. tax rule change. Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-allergan-m-a-pfizer-idUSKCN0X3188>
- HYMER, S. (1972): The multinational corporation and the law of uneven development. In: Bhagwati, J. (Ed.) *Economics and World Order from the 1970s to the 1990s*. Collier-MacMillan, New York, NY, pp. 113–140.
- KALOGERESIS, A., LABRIANIDIS, L. (2010): Delocalization and development: Empirical findings from selected European countries. *Competition & Change*, 14(2), 100–123. <https://doi.org/10.1179/102452910X12587274068033>
- KRÄTKE, S. (2014): Cities in contemporary capitalism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(5), 1660–1677. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12165>
- LÜTHI, S., THIERSTEIN, A., GOEBEL, V. (2010): Intra-firm and Extra-firm Linkages of the Knowledge Economy—The Case of the Mega-City Region of Munich. *Global Networks*, 10(1), 114–137. <https://doi.org/10.1111/j.1471-0374.2010.00277.x>
- NEAL, Z., DERUDDER, B., TAYLOR, P.J. (2019): Should I Stay or Should I Go: Predicting Advanced Producer Services Firm Expansion and Contraction. *International Regional Science Review*, 42(2), 207–229. <https://doi.org/10.1177/0160017618784739>
- PACH, J. (2019). Istota rajów podatkowych w kontekście optymalizacji podatkowej polskich firm. *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 33(2), 142–159. <https://doi.org/10.24917/20801653.332.11>
- PAIN, K. (2008): Looking for the ‘Core’ in Knowledge Globalization: The Need for a New Research Agenda. *GaWC Research Bulletin*, 286. <https://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb286.html>
- PARNREITER, C. (2014): Network or hierarchical relations? A plea for redirecting attention to the control functions of global cities. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 105(4), 398–411. <https://doi.org/10.1111/tesg.12095>
- PUMAIN, D., ROZENBLAT, C. (2019): Two metropolisation gradients in the European system of cities revealed by scaling laws. *Environment and Planning B*, 46(9), 1645–1662. <https://doi.org/10.1177/2399808318785633>
- RAŹNIAK, P., WINIARCZYK-RAŹNIAK, A. (2015). Did the 2008 global economic crisis affect large firms in Europe? *Acta Geographica Slovenica*, 55(1), 127–139. <https://doi.org/10.3986/AGS.740>
- RAŹNIAK, P., DOROČKI, S., WINIARCZYK-RAŹNIAK, A. (2018): World Economic Centres in United States—Present State and Perspectives. *Studies of the Industrial*

- Geography Commission of the Polish Geographical Society, 32(3), 116–127. <https://doi.org/10.24917/20801653.323.7>
- RAŻNIAK, P., DOROCCI, S., WINIARCZYK-RAŻNIAK, A. (2020): Spatial changes in the command and control function of cities based on the corporate centre of gravity model. *Miscellanea Geographica*, 24(1), 35–41. <https://doi.org/10.2478/mgrsd-2020-0002>
- RAŻNIAK, P., DOROCCI, S., WINIARCZYK-RAŻNIAK, A. (2020): Economic resilience of the command and control function of cities in Central and Eastern Europe. *Acta Geographica Slovenica*, 60(1), 95–105. <https://doi.org/10.3986/AGS.7416>
- ROZENBLAT, C., DI LELLO, O. (2014): Les Réseaux de Firmes Multinationales dans les Villes D'Europe Centre-Orientale. *Cybergeog: European Journal of Geography*, 678. <https://cybergeog.revues.org/26325>
- SASSEN, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, Princeton, NJ.
- SASSEN, S. (2000): The Global City: Strategic Site/New Frontier. *American Studies*, 41(2-3), 79–95.
- SASSEN, S. (2011): *Cities in a World Economy*, 4th ed. Sage Publications, New York, NY
- ŚLESZYŃSKI, P. (2018): Research Topics of Geography of Enterprise and Decision-Control Functions in Poland against Global Trends. *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 32(4), 23–47. <https://doi.org/10.24917/20801653.324.2>
- SMITH, R.G. (2012): NY-LON. In: Derudder, B., Hoyler, M., Taylor, P.J., Witlox, F. (Eds.) *International Handbook of Globalization and World Cities*. Edward Elgar, Cheltenham, pp. 421–428.
- SURBORG, B. (2011): World cities are just “basing points for capital”: Interacting with the world city from the Global South. *Urban Forum*, 22(315). <https://doi.org/10.1007/s12132-011-9129-6>
- TAYLOR, P.J. (2004): *World City Network: A Global Urban Analysis*. Routledge, London
- TAYLOR, P.J., CSOMÓS, G. (2012): Cities as control and command centres: Analysis and interpretation. *Cities*, 29(6), 408–411. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.09.005>
- TAYLOR, P.J. (2017): *The New Political Geography of Corporate Globalization*. *L'Espace Politique*, 32. <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.4330>
- WÓJTOWICZ, M., RACHWAŁ, T. (2014): Globalization and New Centers of Automotive Manufacturing—The Case of Brazil, Mexico, and Central Europe. *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 25, 81–107. <https://doi.org/10.24917/20801653.25.5>
- ZHU, B., PAIN, K., TAYLOR, P.J., DERUDDER, B. (2021): Exploring external urban relational processes: Inter-city financial flows complementing global city-regions. *Regional Studies*, 56(5), 737–750. <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1921136>
- ZDANOWSKA, N. (2017): Distribution of foreign direct investment across the national urban systems in countries of Central and Eastern Europe in 2013. *Geographia Polonica*, 90(2), 5–24.
- ZDANOWSKA, N., ROZENBLAT, C., PUMAIN, D. (2020): Evolution of Urban Hierarchies under Globalization in Western and Eastern Europe. *Regional Statistics*, 10(2), 3–26. <https://doi.org/10.15196/RS100202>
- ZDANOWSKA, N. (2021): Central Eastern European cities within multi-level transnational company networks: Cores, peripheries and diffusion of innovation. *Environment and Planning B*, 48(8), 2453–2465. <https://doi.org/10.1177/2399808320977863>
- ZUZAŚKA-ŻYŚKO, E. (2016): *Procesy Metropolizacji. Teoria i Praktyka*. PWN, Warszawa
- ZUZAŚKA-ŻYŚKO, E. (2021): Role of advanced producer services shaping globalization processes in a post-industrial region: The case of the Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolis. *Sustainability*, 13(1), 211. <https://doi.org/10.3390/su13010211>

Varga Krisztina¹⁷

Részvételen alapuló társadalmi innováció Encs városban

A tanulmány Encs város társadalmi innovációs törekvéseinek részvételi akciókutatáson alapuló vizsgálatát mutatja be. A kutatás keretein belül a társadalmi innovációt mint kreatív együttműködési folyamatot vizsgálom, amely során kiemelt figyelmet fordítok az önkormányzat által támogatott társadalmi kezdeményezések elemzésére. A tanulmány keretei között bemutatott társadalmi innovációs törekvések többszereplős, a helyi lakosság és a kutató bevonásán alapuló kezdeményezések, elemzésük lehetővé teszi a társadalmi innováció folyamatának feltérképezését. A részvételi akciókutatás módszerét a téma sajátossága, a vizsgált település speciális jellemzői alapján kiemelkedően fontosnak ítélem meg. A lakosság döntésekben való bevonása mellett kutatóként én is részt veszek az adott települések társadalmi törekvéseiben, nem csak megfigyelőként, hanem a kutatásban részvevőkkel szorosan együttműködve. Jelen tanulmány keretei között a településén vizsgált kezdeményezések bemutatására vállalkozom. A vizsgálatok alapján kijelenthető, hogy a város önkormányzata reagál a helyi igényekre, és együttműködik a helyi lakosokkal azon társadalmi innovációs kezdeményezések megvalósítása során, amelyek révén a hosszú távú megoldásokat igénylő kihívások kezelhetők.

*Kulcsszavak: társadalmi innováció, részvételi akciókutatás, lakosság bevonása, együttműködés
JEL – kód: O35*

Participatory social innovation in Encs town

The study analyzes the social innovation efforts of the town of Encs based on participatory action research. Within the framework of the research, I examine social innovation as a creative collaborative process, with a particular focus on the analysis of social initiatives supported by municipality. The social innovation efforts presented in the framework of this study are multi-stakeholder initiatives based on the involvement of local people and researchers, and their analysis allows the mapping of the social innovation process. I consider the participatory action research method to be of paramount importance, given the specificity of the topic and the specific characteristics of the municipality studied. In addition to involving the population in the decision-making process, as a researcher I am also involved in the social endeavours of the municipalities concerned, not only as an observer but also in close collaboration with the participants in the research. In this paper, I will describe the initiatives studied in the settlement. The studies show that the government of the town is responsive to local needs and works with local residents to implement social innovation initiatives to address challenges that require long-term solutions.

*Keywords: social innovation, participatory action research, public involvement, cooperation
JEL – code: O35*

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.36>

Bevezetés

A gazdaság és a társadalom számos alapproblémája – mint a népességfogyás, munkanélküliség, migráció vagy a leszakadó térségek – olyan hosszú távú megoldásokat kíván, amelyek szükségessé teszik a társadalom szereplői közötti újszerű együttműködéseket, az állampolgárok közvetlen önkéntes részvételét a döntési folyamatokban, a társadalmi innovációs törekvések

¹⁷ PhD, adjunktus, Miskolci Egyetem

megvalósítását (Phills et al., 2008, Kocziszky et al., 2017, Lipták-Horváth, 2018, Veresné Somosi-Varga, 2018, Kozma, 2019, Tóth-Varga, 2022). A társadalmi kezdeményezések olyan újszerű megoldások, amelyek az emberek problémáira adnak választ (Whyte, 1982). Hazel és Onaga (2003) a társadalmi innováció fókuszába a társadalmi problémák megoldását helyezi, kiemelve az érintettek együttműködésének fontosságát. A társadalmi problémák újszerűbb, hatékonyabb, hatásosabb és fenntarthatóbb kielégítését mint fő mozgatórugót azonosítják Phills és szerzőtársai (2008) a társadalmi innovációt. A társadalmi innováció új válaszokat kínál a társadalmi kérdések esetében, miközben a társadalmi interakciókat is fokozza. A törekvések kiterjeszthetők a környezetvédelem, az egészségügy, az oktatás, a lakhatás és számos egyéb társadalmi kihívást érintő kérdés megválaszolására is (Kocziszky et al., 2017, Lipták-Horváth, 2018, Veresné Somosi-Varga, 2018, Varga, 2021). A technikai innovációk a társadalmi változás előfeltételeiként és okozóiként azonosíthatók, és nem jöhetnek létre a társadalom megújulása nélkül. A technológiai és gazdasági innovációk nem tudnak választ adni minden társadalmi kihívásra. Az egyre szűkebben rendelkezésre álló természeti, anyagi erőforrásokkal való gazdálkodás megköveteli a nagyobb társadalmi és gazdasági hatékonyságot elérő felhasználást. Jelentős feladat a regionális aránytalanságokból fakadó lemaradások kezelése, és a felzárkózási lehetőségek megteremtése a perifériális térségekben (Mulgan et al., 2007, Phills et al., 2008, Stewart-Weeks, 2008, Weerawardena–Mort, 2012, Kocziszky et al., 2017, Szendi, 2018, Lipták-Horváth, 2018, Varga, 2021). A kutatás fő célja a hátrányos helyzetű Encsi járás központjában, Encs városában a részvételen alapuló társadalmi innovációs törekvések megvalósítási lehetőségeinek azonosítása. A vizsgálat során a részvételen alapuló, a közösséget érintő társadalmi változásokat eredményező akciókutatást alkalmazom. A téma sajátossága, a vizsgált település speciális helyzete megköveteli a kvalitatív vizsgálatokat, hangsúlyosan a részvételi akciókutatást. A RAK, ami megismerő folyamat, kooperatív tanuláson és munkán alapul, a különböző tudások, tapasztalatok ötvözésére törekszik. A kutatás keretei között a megfigyelés, dokumentumelemzés és interjú módszereit alkalmazom.

A vizsgálat keretei között egyrészt kiemelt figyelmet fordítok az Encs városát érintő kihívások (oktatási egyenlőtlenségek, munkanélküliség, hátrányos helyzetű lakosság, szelektív elvándorlás) feltérképezésére, másrészt vizsgálom azon társadalmi innovációs törekvéseket, amelyek a lakosság bevonásán alapulnak, harmadrészt kutatóként magam is részt veszek a településsel való szoros együttműködés segítségével a társadalmi törekvésekben.

A részvételen alapuló társadalmi innovációs törekvések szakirodalmi áttekintése

A társadalmi innovációk tipológiája a gazdasági, műszaki innovációk kapcsolatrendszere szerint ábrázolható (Kocziszky et al., 2017). A társadalmi innovációk vonatkozásában azonosítható az innováció formája, céljai, szintjei, finanszírozási formái, valamint a törekvések innovátorai. A kutatás során Encs és tágabb környezete, az Encsi járás társadalmi innovációs törekvéseit vizsgálom a fenti kapcsolatrendszer alapján. Kiemelt figyelmet fordítok a településen feltérképezett szervezeti, intézményrendszeri és szolgáltatásokhoz kapcsolódó kezdeményezésekre. A település törekvéseinek elsődleges célja a hátrányos helyzetű térségekre jellemző problémák (munkanélküliség, oktatási egyenlőtlenségek, lakhatási nehézségek, egészségügyi kihívások) megoldása. A település egyes törekvései a helyi szervezetek és/vagy az állami alapok támogatásával finanszírozhatók, amelyek kiegészülnek az Európai Unió forrásaival is. A társadalmi innováció a kezdeményezések érintettjeinek bevonására fókuszál, így encsi törekvések vizsgálatakor külön hangsúlyozom az állampolgárok részvételét a társadalmi innovációs folyamatban. A társadalmi innováció újszerű együttműködésekben is tetten érhető, amelyek résztvevői a helyi és állami kormányzatok, az üzleti és társadalmi vállalkozások, a kutatóintézetek, egyetemek, valamint a civil szféra.

A társadalmi innováció a technológiai alapokon nyugvó innovációkhoz képest más mechanizmusokon keresztül jön létre. Ezt vizsgálja az Európai Unió is, amely szerint az eltérések magyarázatát adja a társadalmi innováció három dimenziója (EC, 2013):

- társadalmi innováció, mint az innováció létrejöttének társadalmi folyamata: *az innováció nem a hagyományos módon (pl. kutatóintézetben) jön létre, hanem a társadalom, a civil szféra részvételével,*
- társadalmi innováció, mint a társadalmi felelősségvállalást prioráló innovatív megoldás: ahol a problémákra adott válaszok összhangban vannak a társadalmi értékekkel és normákkal, szembe helyezkedve a profitmaximalizáló üzleti folyamatokkal,
- társadalmi innováció, amelynek fókuszában a társadalom megújítása áll: célja az attitűd és a társadalmi szerkezet megváltoztatása. Ez esetben csak azt tekintjük társadalmi innovációnak, amely társadalmi normák, értékek, kapcsolatok megváltoztatása révén valósul meg.

Moulaert és szerzőtársai (2013) a társadalmi kezdeményezéseket úgy azonosítják, mint amelyek a társadalmi kapcsolatok és a kormányzati működés megújítását eredményezik kooperatív, *részvételen alapuló megoldásaikkal.* Cajaiba-Santana (2014) attitűd- és viselkedési változásokat tulajdonít a társadalmi innovációs törekvéseknek, amelyek új intézmények és struktúrák megjelenését segítik. Véleménye szerint a társadalmi innováció eredményeképpen jelentkező *társadalmi átalakulás magában hordozza a társadalmi problémák megoldási lehetőségét is.* Bulut és szerzőtársai (2013) *kiemelik az egyéni szint jelentőségét* a társadalmi kezdeményezések során, új és eredeti ötleteknek tartják a törekvéseket, amelyek fenntarthatók, és választ adnak az egyénnek a társadalmi fejlődés különböző kihívásaira.

A társadalmi innováció folyamat és/vagy eredmény fókuszú. *A folyamat fókusz a résztvevők mobilizálásával a részvételi folyamatot, a bevonást jelenti,* míg az eredmény fókusz új együttműködéseket, újszerű kormányzati intézkedéseket határoz meg (Edwards-Schachter et al., 2011; Moulaert et al., 2013; Neumeier, 2017). A társadalmi innovációs kezdeményezések vizsgálatok hangsúlyos a helyi, közösségi szinten értelmezhető újító ötletek problémamegoldásban jelentkező társadalmi haszna és *a közösség aktív részvételének szerepe* az életszínvonal növelése érdekében. A társadalmi innováció olyan új (vagy új megközelítésű) megoldásokat jelent, amelyek egyszerre elégitik ki a társadalmi szükségletet, és fokozzák a társadalom cselekvőképességét (Czakó, 2000). A társadalmi innováció a változás folyamata, amely a rendelkezésre álló eszközök és megoldások kreatív, újragondolt kombinációja révén válaszolja meg a társadalmi kihívásokat (Manzini, 2014). A társadalmi innovációs kezdeményezések a társadalmi gyakorlatok új kombinációi (Hochgerner, 2011), amelyek új vagy újszerű párosítás révén nem csak innovációs paradigmaváltást eredményeznek, hanem egy új kategóriát az innovációk terén. Az új társadalmi gyakorlatok, megoldások átfogó, előre megtervezett, célorientált tevékenységeken alapulva társadalmi változást céloznak meg (Cajaiba-Santana, 2014). A regionális társadalmi innovációs folyamatok a térségek fejlődésének katalizátorai, a fejlesztési programok és kezdeményezések, *a lakosság bevonása, a részvételen alapuló döntéshozatal* elősegíti a fenntartható társadalmi törekvések sikeres megvalósítását (Neumeier, 2012). A fejletlen régiók esetében a problémamegoldás egyik lehetséges eszköze a társadalmi innováció (Woolcock, 1998, Cooke-Wills, 1999, Kocziszky et al., 2015, Veresné Somosi-Varga, 2018).

Korábbi vizsgálataim alapján (Varga, 2021) a lakosság bevonása közvetlen és közvetett előnyökkel jár. Közvetlen előnyként jelentkezik az intézményi legitimitáció, az elkötelezettség növelése, valamint a problémakezelés multidiszciplináris megközelítése. Közvetett előnyként határozható meg a kollektív önbizalom és a helyi identitástudat növelése, a valós igények megfogalmazása, a helyi érdekcsoportok közti kölcsönös elfogadás növelése, valamint a helyi politika megértése. A bevonás fő célja a fiatal, szakképzett munkaerő megtartása és foglalkoztatása. Különösen releváns kihívás ezen kérdés Encs városa számára, ugyanakkor korlátozottak a településen élő alacsony iskolázottságú lakosok lehetőségei a munkaerőpiacon. Ezen ellentét feloldására komplex (oktatási és foglalkoztatási) programok bevezetése szükséges, amely előkészítése az Encsi járás székhelyén, Encsen 2019-ben elindult. A járásközpont komplex programja – amely elsősorban a polgármester innovátori szerepfelvállalásának

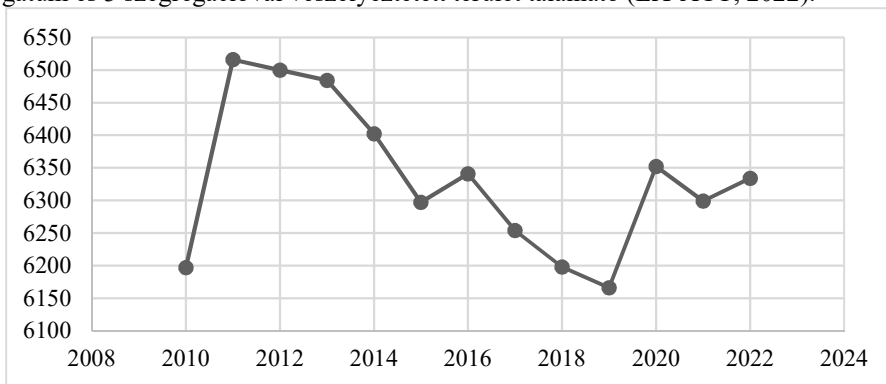
eredménye – egyszerre célozza az oktatás és a foglalkoztatás területét, fókuszálva az alulról szerveződő lakossági igények kielégítésére és a lakosság elégedettségének elérésére.

Encs társadalmi innovációs képességét tükröző és befolyásoló tényezők

Az Encsi járás a leghátrányosabb helyzetű térségek egyike, jellemző az elaprózott település rendszer, az alacsony életszínvonal és iskolázottság, valamint szélsőséges munkanélküliség (Jeney-Varga, 2016). Jeney-Varga (2016) az Encsi járás településeinek komplex fejlettségének vizsgálatára egy komplex mutatót állított össze a 2008-2013-as időszakra vonatkozóan. Vizsgálatuk alapján kijelenthető, hogy az Encsi járás egészének átlagos fejlettsége jelentősen elmarad a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei és az országos átlagtól is. A vizsgált időszakban a komplex fejlettségi mutató értékében jelentős mértékű, határozott irányú változás nem következett be, a kedvezményezett fejlesztéspolitikai státusz ellenére az Encsi járás számottevően nem tudott felzárkózni.

A járások területi fejlettség szerinti – jelenleg hatályos – 2014-ben végzett besorolását a 290/2014. (XI. 26.), valamint az azt módosító 106/2015. (IV. 23.) számú kormányrendelet rögzíti. A besorolás alapján az Encsi járás komplex programmal fejlesztendő járás, periférikus elhelyezkedésű, a leghátrányosabb járások rangsorában alulról a 8. helyen szerepel. A komplex programmal fejlesztendő járások az ország periférikus részén találhatók, jelentős számban határ menti járások (23 járás). A komplex programmal fejlesztendő járások lakónépességének több, mint 60%-a Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében él (KSH, 2016). A Borsod-Abaúj-Zemplén megyében található Encsi járás főbb kihívásai – a komplex programmal fejlesztendő járásokhoz hasonlóan – elsősorban a munkanélküliség, oktatási egyenlőtlenség, egészségügyi problémák és lakhatási nehézségek területén jelentkező igények kielégítésével kapcsolatos. Komplex mutatója 23,17, ami a 46,68-as országos átlag 50%-át sem éri el (Magyar Közlöny, 2015). A járás 28 települése közül összesen egy város, a járásszékhely Encs.

A vizsgált Encs település 26 km² területi nagyságú, lakónépessége 6 334 fő (2022. január 1-jén) (1. ábra). A 2011. évi népszámlálás adatai alapján Encs lakosságának 17,8%-a roma nemzetiségűnek vallotta magát. A KSH 2011-es népszámlálási adatai alapján szegregátumként azon egybefüggő, körül határolható területek kerültek meghatározásra, ahol legalább 50 fő népességet alapul véve, a szegregációs mutató (legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül) értéke az érintett területen 35% feletti. A 30-34% közötti szegregációs mutatóval rendelkező helyek veszélyeztetett területnek számítanak. A fentiek alapján, Encs belterületén 4 szegregátum és 3 szegregációval veszélyeztetett terület található (EX-ACT, 2022).

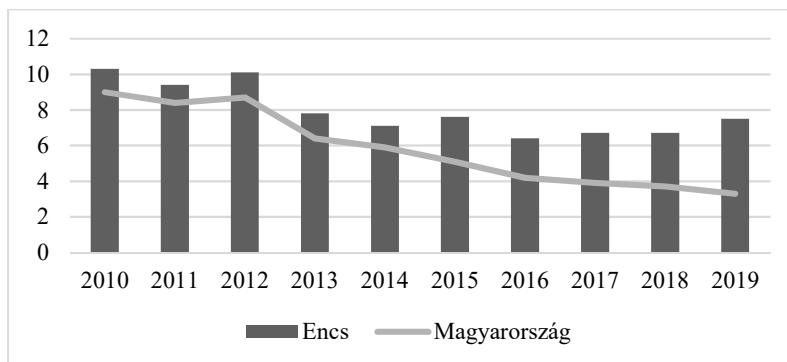


1. ábra: Encs lakónépessége (fő)

Figure 1 Population of Encs (person)

Forrás: saját szerkesztés (KSH és TeIR adatok alapján)

2019-re az elmúlt 12 év legalacsonyabb népességszámát érte el a település, ugyanakkor 2020-tól növekedés figyelhető meg. Az elvándorlásban hangsúlyos szerepe volt a lakosság országostól kedvezőtlenebb munkaerőpiaci és jövedelmi helyzetének. 2019-ben a munkanélküliek aránya 3,3% volt országosan, míg Encs településen 7,5% (2. ábra).



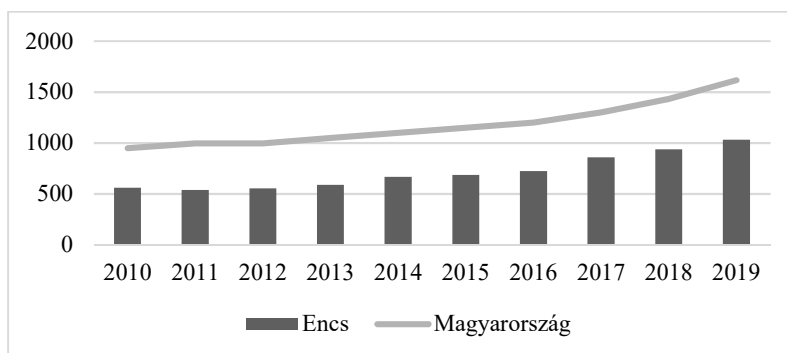
2. ábra: Munkanélküliek arányának alakulása Encs városában (%)

Figure 2 Unemployment rate in Encs (%)

Forrás: saját szerkesztés (KSH és TeIR adatok alapján)

2019-ben Encs városában az egy főre jutó éves nettó jövedelem 1.031.000 Forint, ami alig haladja meg az országos átlag 60%-át (3. ábra).

A térség számára az egyik legjelentősebb kihívást jelenti a fiatalok és a szakképzett munkaerő helyben tartása, foglalkoztatása. A komplex – oktatásra és foglalkoztatásra fókuszáló – programok egyik eredményeként említhető a népességsökkenés megállítása, valamint a településhez való ragaszkodás és identitás erősödése.



3. ábra: Egy főre jutó éves nettó jövedelem Encs városában (ezer Ft/fő)

Figure 3 Annual net income per capita in Encs (thousand HUF/person)

Forrás: saját szerkesztés (KSH és TeIR adatok alapján)

Korábbi vizsgálataink alapján (Varga et al., 2020; Tóth-Varga, 2022) meghatároztuk az Abaúji térség és tágabb környezete társadalmi innovációs potenciál mutatóját települési szinten. A társadalmi innovációs potenciál azon képességek összességét jelenti, amelyek a társadalmi innovációk létrehozását segítik (Kocziszky et al., 2015, Szendi, 2018, Kleverbeck et al., 2019, Nagy-Tóth, 2019, Varga, 2021). Encs komplex mutató értéke meghaladja a megyei átlagot, ugyanakkor a társadalmi innovációs potenciál a jelenleg is látható alapvető térszerkezeti viszonyokat adja vissza.

Ennek megfelelően a társadalom életszínvonalának növeléséhez – figyelembe véve a vizsgált település, Encs hátrányos helyzetét – elengedhetetlenek a társadalmi innovációs törekvések. A

társadalmi innováció keretein belül hangsúlyos az önkormányzat szerepe, amely a település vállalkozásaival és csekély számú civil szervezeteivel együttműködve újszerű kezdeményezések és programok révén segíti a képzési és munkaerő-piaci programok megvalósítását és a szociális szolgáltatások és közérdekű információk hozzáférhetőségének javítását. Az intézkedések közül számos olyan újszerű tevékenységet vizsgáltam, amely az adott település életében új, a hagyományos önkormányzati modelltől eltérő tevékenység. A hagyományos önkormányzati működésű városvezetés az aktív, részvételen alapuló kezdeményezésekkel szemben lassú, lemarad, így szükségessé válik egy új önkormányzati modell meghatározása. Az új önkormányzati modell együttműködő és konzultáló, bevonja a település lakosait a döntéshozatalba.

A kutatás során kiemelt figyelmet fordítottam a társadalmi innováció fő mozgatórugójaként értelmezhető lakossági bevonásán alapuló törekvések vizsgálatára. Kiindulópontként megvizsgáltam a település lakosságát bevonó gyakorlatait. A korábbi évek (2019 előtt) gyakorlatában fő akadályozó tényezőként a passzivitást, az erőforrások hiányát és a legitimitás kockázatát tartam fel. Ezen tényezők – összhangban a Belügyminisztérium Önkormányzati Koordinációs Irodájának vezetésével 2015-2019. között megvalósuló KÖFOP-2.3.4-VEKOP-15-2016-00002 azonosítószámú „Önkormányzati Fejlesztések Figyelemmel Kísérése II.” című kiemelt projekt megállapításaival – tovább bonthatók. A passzivitás okai közt szerepel a társadalmi bizalom és a közösségi kohézió alacsony szintje, valamint a politikai szocializáció hiánya. Különösen hangsúlyos ezen kérdés az alacsonyabb státuszú lakosság által lakott településeken, ahol a politikai kultúra és a lokálpatrióta helyi mag hiánya tovább növeli a problémát. Az erőforrások esetében a pénzügyi nehézségeken túl az idő-, valamint szakértelemhiány okoz problémát. A legitimitás kockázata azon konfliktusokból fakad, amelyek a transzparens kormányzás szükségszerű velejárói.

A társadalmi innovációs folyamat megköveteli a „változásmenedzserek” vagy másképpen „helyi hősök” (Lipták-Horváth, 2018, Kozma, 2019, Varga, 2019) innovatív gondolkodását. Encs városában 2019-től a polgármester innovátori szerepvállalásának eredményeként olyan változási folyamat indult, amely keretei között a lakosság bevonását támogató kétirányú kommunikáció alakult ki, valamint jól átgondolt, lakossági véleményezésen alapuló megoldások bontakoztak ki. A lakosság megkérdezése révén (több, mint 10 kérdőív az elmúlt 2 évben) megtörténik a hasznosítható javaslatok felkarolása, megvalósítása, amely jelentősen növeli az elégedettség, „a város mindenkié” (Mikola, 2022) érzést. A kérdőíveket Encs város önkormányzata készítette, elsősorban a várospolitikai intézkedésekre vonatkozó véleményt vizsgálják Encs lakossága körében. Rendszeresen visszajelzést kérnek a lakossági programokról, vizsgálva a helyi lakosság elégedettségét, valamint 2021-ben az Integrált Településfejlesztési Stratégiai megalkotásához szintén az Encsen élők véleményét is kérték.

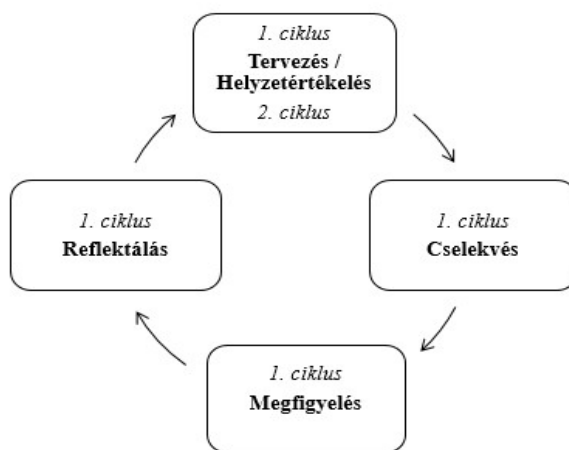
Részvételi akciókutatás lehetőségei a településen

A részvételi akciókutatás módszerét a téma sajátossága, a vizsgált település speciális jellemzői alapján kiemelkedően fontosnak ítélem meg. Az társadalmi innovációs folyamatok eddigi vizsgálata (Varga et al., 2020; Tóth-Varga, 2022) során egyértelműen kirajzolódott, hogy az egyes törekvések sikeres megvalósítása elképzelhetetlen a helyi lakosság aktív részvétele nélkül. A kezdeményezések alapvető célja az életszínvonal növelése, a közösségi igények kielégítése újszerű együttműködések révén, amely megköveteli a helyi lakosság hozzáállásának vizsgálatát, a helyi döntésekbe való tudatos részvételt. A lakosság döntésekben való bevonása mellett kutatóként én is részt veszek az adott járás egyes településeinek társadalmi törekvéseiben, nem csak megfigyelőként, hanem a kutatásban résztvevőkkel szorosan együttműködve. A hagyományos kutatói hozzáállástól és feladatoktól eltérően a vizsgálat során az előre meghatározott kutatási feladatokat, a társadalmi innovációs kezdeményezések megtervezését és megvalósítását a kutatásba bevont egyénnel és szervezetekkel közösen végezzük.

Az akciókutatás, az érintettek aktív részvételével történő kutatás során a kutató erőforrásként szolgál az általa vizsgált – többnyire hátrányos helyzetű – csoport számára, miközben a vizsgált csoport tagjai aktívan képviselik saját érdekeiket (Babbie, 2008). Megismerő folyamat, amely kooperatív tanuláson és munkán alapul, és ötvözi a különböző tudásokat, tapasztalatokat (Pataki-Vári, 2011).

Folyamatos reflexív folyamat, ami képessé teheti az adott település lakosait arra, hogy saját prioritásuk figyelembevételével saját megoldásokat dolgozzanak ki. A kutatás során a kutató a helyi résztvevőkkel szoros együttműködésben dolgozik, egymástól kölcsönösen tanulva (Gosztonyi, 2019). A részvételi akciókutatás folyamata alapján az egyik ciklus végén történő reflektálás a legfőbb bemeneti információ a következő ciklushoz. A részvételi akciókutatás során akció-reflexió fázisok különíthetők el (Bodorkós, 2010, Málóvics et al., 2014), amelyek során a kutató és az érintett résztvevők közösen reflektálnak a folyamat egyes szakaszaira, a kutatás megtervezésére, megvalósítására, értékelésére vonatkozóan (Málóvics et al., 2014).

A részvételi akciókutatás (4. ábra) esetében az elmélet induktív módon a gyakorlatból következik; az elmélet lényegében arra próbál meg reflektálni, hogy mi az, ami működik a gyakorlatban, és mi az, ami nem (Bodorkós, 2010).



4. ábra: A részvételi akciókutatás folyamata

Figure 4 The participatory action research process

Forrás: saját szerkesztés (Lewin, 1946, Kemmis–McTaggart, 1988 és Bodorkós, 2010 alapján)

A részvételi akciókutatásnak két markáns irányzata van: a pragmatista és a kritikai megközelítés. Előbbi esetben a kutató a praktikus tudás létrehozására törekszik, utóbbi esetben a kutató nagyobb távolságot tart a konkrét akciótól, és a konfliktusok, egyet nem értés révén tesz kísérletet a fennálló helyzet módosítására. Kutatásom során utóbbi megközelítésre fókuszálva, az akció-reflexió ciklusok során a tudományos megismerés módszereit alkalmazom, valamint feltételezem, hogy az adott rendszer megismerése annak megváltoztatásával valósítható meg, amely tanulási folyamatként azonosítható. A részvételi akciókutatás önmagában is társadalmi tanulás, ahol a folyamat résztvevői egymástól tanulnak, és ennek eredményeként megváltoztatják felfogás- és viselkedésbeli mintáikat.

A részvételi akciókutatás szakirodalom által javasolt szakaszai alapján valósítom meg a vizsgálatot. A kutatás során az alábbi folyamatlépések szerint végzem a vizsgálatot (Bodorkós, 2010):

- a kutatási probléma azonosítása a helyiekkel közösen,
- a helyi erőforrások, jövőképek és problémák feltérképezése,

- a jövőkép elérését szolgáló akciótervek kidolgozása,
- a jövőkép elérését szolgáló akciók megvalósítása,
- reflektálás a tervezési folyamatra és az akciókra.

Az empirikus kutatásom célja az, hogy a terepen történt kutatási előzményekre építve a részvételi akciókutatási módszerek segítségével, a település és tágabb környezete, a járás lakosságával együttműködve és őket segítve elősegítsem, támogassam a helyi szintű társadalmi innovációs törekvések generálását. 2020-2022. között összesen 15 interjút készítettem az Encsi járásban, 12 fő bevonásával. A félig strukturált interjúk célja Encs és tágabb környezetének vizsgálata, a társadalmi innovációs megoldásaik feltárása, új kezdeményezések generálásának támogatása. Az interjúkat a helyi közösségi ügyekben jártas vagy arról meghatározó véleményt formáló csoportok tagjaival, vezetőivel (polgármester, jegyző, civil szervezetek vezetői, egyházi vezetők, valamint a településeken működő vállalkozások vezetői) készítettem. Bodorkós (2010) kutatási iránymutatásait követve az interjúalanyokat az interjú végén arra kértem, hogy az egyes érintettek körében javasoljanak számomra interjúalanyt és/vagy olyan rendezvényeket, ahol megfigyelőként részt vehetek a társadalmi törekvések generálásában.

A részvételi akciókutatás keretei között megvalósuló félig strukturált interjúk segítségével folyamatosan tartom a kapcsolatot a településen élőkkel, és alapvetően öt kérdéscsoportot vizsgálok az alábbi témakörök szerint:

- általános települési információk,
- megvalósított társadalmi innovációk,
- tervezett társadalmi innovációs törekvések,
- sikerek és akadályok,
- térségi együttműködések (és lehetőségeik).

A térségi társadalmi innovációk feltárása érdekében vizsgálom a megkérdezett szervezeteknél (önkormányzat, civil szervezet, vállalkozás) a felsőfokú végzettségű, valamint az idegen nyelvet beszélő munkatársak számát, a megvalósított társadalmi innovációk motivációit, főbb mozgatórugóit, az elért sikereket és az akadályokat, valamint a más szervezetekkel történő együttműködések. Elemzem a jövőre vonatkozó terveket, a források rendelkezésre állását, valamint a lehetséges együttműködések.

Az RAK dokumentálása során eddig elsősorban kutatási naplót vezettem (122 kézzel írott oldal), az interjúkat rögzítettem (közel 40 órás hanganyag), és több, mint 150 fotót készítettem. Konkrét, szó szerinti idézetekkel dolgoztam, valamint dokumentáltam az egyes akciók során létrejött változásokat (tervezett és valós folyamatok). Ezen dokumentálás során videófelvételeket, hangfelvételeket, valamint a különféle csoportos munkákat dokumentáló anyagokat (meghívók, összefoglaló jelentések) készítettem, és elemeztem. A részvételi akciókutatás során dokumentumelemzést végeztem, valamint egyeztető fórumokon, workshopokon vettem részt egyes esetekben megfigyelőként, más esetekben aktív résztvevőként (2020-2022. között). A terepkutatás alapján kijelenthető, hogy az Encsi járás hátrányos helyzetű településeket foglal magában, amelyek jelentős társadalmi kihívásokkal néznek szembe, és ez Encsre is érvényes megállapítás. A kihívások kezelésében kiemelkedő szerepe van a társadalmi innovációs törekvéseknek, amelyek új, a felzárkózási folyamatot támogató eszközként jelennek meg az egyes települések esetében.

Encs társadalmilag innovatív megoldásai

A részvételi akciókutatás segítségével azonosítottam Encs társadalmilag innovatív megoldásait:

1. Kommunikáció átalakítása

Az önkormányzat vezetésével készített, a RAK keretei között megvalósuló félig strukturált interjúk (az interjúk időpontja: 2020. június, 2021. május, 2021. augusztus, 2022. április, 2022. június, interjúalany: Mikola Gergely, polgármester, Konyor Judit, önkormányzati képviselő, Varga Antal, kommunikációs munkatárs) alapján kijelenthető, hogy Encs városában 2019 előtt

nem volt aktív kommunikáció a lakossággal. A jelenlegi vezetés a Facebook-csoportot innovatív módon átalakította. Egy hagyományosan működő Facebook-csoport problémája általában az, hogy külsős – nem önkormányzati – személyek létrehozhatnak egy települési kérdéseket érintő csoportot, ahol mindenki posztolhat, ugyanakkor az önkormányzat a hivatalos jelenléte ellenére sem tudja kezelni a problémákat. Az encsi vezetés azon változtatott, hogy a polgármester hozta létre az önkormányzat Facebook csoportját, korlátozott posztolási lehetőséggel, az adminisztrátori és moderátori engedélykérés mellett. Több, mint 3500 tagja és napi 2000 fő aktív olvasója van a városi Facebook csoportnak. A rendszer úgy működik, hogy a polgármester, illetve a képviselőtestület összes tagja adminisztrátor. Közülük saját felelősségre, bármely lakos bármilyen posztját engedélyezhetik, ugyanakkor csak abban az esetben tehetik meg ezt, ha alkalmasak a poszthoz kapcsolódóan érkező probléma kezelésére és további intézkedésre. A csoportban lehetőség van javaslattevésre is, ugyanakkor 2019 óta több, mint 10 kérdőívet készítettek a helyi igények azonosítására, a javaslatok felkarolására. Kérdőívenként általában 3-400 lakost tudtak megszólítani, és az alábbi tématerületeken dolgoztak ki megvalósítási ütemtervet a javaslatok alapján:

- *konditerem*: bezárt uszoda öltözői részének átalakítása saját költségéből. 25 millió Ft értékben egy 420 m²-es konditermet alakítottak ki, amely hivatalosan 2022 februárjában nyitott meg. 100 bérletes vendéggel évi 8,6 millió Ft bevételre tesznek szert.
- *multifunkciós szabadidőközpont kialakítása*: a volt uszoda épületének nagyobb részéből a TOP Plusz Élhető települések pályázat keretei között egy olyan multifunkciós szabadidőközpont kialakítását tervezik, amelyben trambulinpark, 400 m² játszótér, falmászás, biliárd, csocsó, rendezvényterem található majd.
- *„utcai bútorok” elhelyezése, a piac felújítása*: padok kihelyezése a javaslatok alapján megjelölt helyekre, a megfogalmazott igények szerint nyilvános WC-k felújítása (a településen állandó probléma a nyilvános WC-k hiánya).

2. A helyi lakosok jóllétének növelése

A vizsgálatok azt igazolják, hogy Encs városában a társadalmi innovációs törekvések elsődleges célja – a részvételiségre fókuszálva – a helyi igények feltérképezése, a sajátosságok figyelembevétele mellett a kihívások kezelése, valamint a lakosság jóllétének növelése. A szabadidőközpont terve mellett *múzeum* kialakítását és *kastélyfelújítást* tervez az önkormányzat, valamint turisztikai fejlesztésben is gondolkodik. Támogatják a *tematikus turisztikai utak* kialakítását, más településekkel együttműködve egy közös turisztikai útvonal létrehozását kívánják megvalósítani. A térség más településeivel való közös gondolkodás ösztönzi a *hálózatosodást* is, ami önmagában is társadalmi innovációs kezdeményezésként azonosítható. A fiatalok helyben tartását ösztönözve *fecske lakásokat* alakítottak ki, valamint *lakóparkot* építenek. Az első ütemben 60 lakás átadására kerül sor, amelyet még további 100-150 lakás követ. A lakásépítéssel párhuzamosan *ipari park* kialakítását végzik, hogy csökkentsék a szelektív elvándorlást, és a települést vonzóvá tegyék a fiatal, szakképzett munkavállalók számára is. A *magasabb szintű közművelődési igény* kielégítése érdekében a kastélyban zenei programokat és gasztronómiai élményeket nyújtó rendezvényeket szerveznek.

Encs tervezett társadalmi innovációs kezdeményezései

A statisztikai vizsgálatok és a RAK alapján két kritikus területet azonosítottam (valamint meghatároztam a társadalmi innováción alapuló megoldások irányát):

- oktatás (magas minőség és szükségletekhez való igazítás biztosítása),
- foglalkoztatás (személyes mentoráláson alapuló munkaerő-piaci programok).

Jelen tanulmány keretei között az oktatás területén tervezett RAK vizsgálatának bemutatására vállalkozom. A vizsgálat elsődleges célja azon kiugró esetek azonosítása, amelyek kitörési pontként határozhatók meg a település felzárkózási törekvésében. A hangsúly eltolódik a helyi, többnyire alulról szerveződő kezdeményezések vizsgálata felé, amely esetekben a társadalmi kihívásra reagáló törekvés részben (vagy teljes egészében) az *önkormányzat, a civil és az akadémiai szféra újszerű együttműködései* révén valósul meg. Az új struktúrák alkalmazása segíti a társadalmi megújulást, és növeli a társadalom életszínvonalát.

A település társadalmi innovációs folyamatainak alapvető célja az életszínvonal növelése, a közösségi igények kielégítése újszerű együttműködések révén, amely megköveteli a helyi lakosság hozzáállásának vizsgálatát, a helyi döntésekben való tudatos részvételt. Ehhez kapcsolódóan az önkormányzatokkal és a civil szervezetekkel szoros együttműködésben elkezdjük a jövőkép elérését szolgáló akciótervek kidolgozását és az akciók megvalósítását, valamint a reflektálást a tervezési folyamatra és az akciókra. A kutatás egyik kiemelt feladata azon szempontok meghatározása, amelyek az innovátorok sikeres bevonásához szükségesek. A társadalmi innováció szükséges lépés a fejlődés és a versenyképesség javításához, ahol az innovátorok szerepe hangsúlyos. Az innovátorok a helyi közösség, vagy tágabb értelemben a társadalom tagjai, akik a közösség szükségleteinek ismeretében új vagy újszerű megoldásokkal elégitik ki a társadalmi kihívások determinálta igényeket. A lemaradó térségek – így akár Encs városa – esetében feltétlenül szükséges az újszerű együttműködések bevezetése, a helyi igények azonosítása és pontos kielégítése, az állampolgárok bevonása a helyi döntésekbe, valamint a társadalmi innovációs törekvések életszínvonal növelő hatásának elemzése.

Az oktatást érintő kihívások kezelésében a részvételi akciókutatás keretei között közös gondolkodás, ötletelés szükséges, amely alapján azonosíthatók az igények is (pl. Tanoda létrehozása, képzések szervezése a munkaerőpiac által igényelt témákban vagy szakmai műhelyek létrehozása). Az Encs városában 2019-ben elindult komplex program részeként – szintén az oktatást mint kritikus területet támogatandó – sor kerülhet hagyományörző programok megszervezésére, a magasabb szintű közművelődési igény kielégítésére, környezetvédelmi akciók megvalósítására. Az etnikai sajátosságokra (a roma nemzetiségűek magas arányára) való fókuszálás hangsúlyos tényező a társadalmi innovációs folyamatok meghatározása során.

Ehhez kapcsolódóan a RAK együttműködési iránymutatásaihoz igazodva (önkormányzat, civil szervezetek, helyi lakosok és akadémiai szféra kooperációja) az alábbi programelemek megvalósítását javaslom az attitűd-formálás érdekében:

1. *„Mesevilág” program elterjesztése:* a mesélésen keresztül a roma édesanyák olvasási, írási és kommunikációs készségeinek javítása, amelyet az édesanya tovább tud majd a későbbiekben adni a gyermekeinek, és egyben beépül a családok mindennapi életébe. A program az édesanyákat felkészíti az óvodai feladatokra és az egészséges életmódra való nevelésre.
2. *Családok mentorálása:* roma mentorok segítségével a 3-6 éves korosztály óvodába történő beíratásának támogatása. A mentorok feladata a roma közösséggel és az óvodákkal együttműködve a beíratott gyerekek számának a növelése közösségépítő és családokat támogató speciális szolgáltatások nyújtásával (egyedi igényekre szabott szociális mentorálás, rendszeres családlátogatás).
3. *Intézmény és szülő kapcsolat javítása:* a Home Pre-School Community Liaison program bevezetése. A program – amely Írországból indult 1990-ben – a család és az oktatási intézmény (óvoda, iskola) kapcsolatát javító közösségépítő programelemek megvalósítására fókuszál. A cél a roma szülők és az oktatási intézmények kapcsolatának erősítése. A roma szülők nyílt napokon, 6 hetente egy héten át óvodai foglalkozásokon vesznek részt, és egy olyan tevékenységet mutatnak be, amelyben járatosok, amelyet kiválóan művelnek. A tevékenység során lehetőség nyílik arra is, hogy a roma szülők mélyebben is beelássonak az összetett óvodai feladatokba, jobban átlássák az óvónők és a pedagógusok munkáját.

4. *Gondolkodás, kreativitás fejlesztése:* a Toy Library ötlet megvalósítása, amely a játékkönyvtár mint közösségi tér működését támogatja. Az ötlet Amerikában született 1935-ben, azóta a világ számos pontján hoztak létre játékkönyvtárat. A játéktár feladata az, hogy a hátrányos helyzetű szülők gyermekeinek lehetőséget nyújtson jó minőségű játékszerek, kirakós játékok, fejlesztő eszközök, könyvek használatára. A többféle játékhoz is hozzáférő gyermekek szüleikkel vagy testvéreikkel önállóan elmélyülten játszhatnak, kreativitásuk kiteljesedik, személyiségük optimálisan fejlődik.

Konklúzió

A hátrányos helyzetű járásokban az életkörülmények javítását szolgáló társadalmi innovációs törekvések főként az oktatás, a foglalkoztatás, az egészségügy és a lakhatás területére fókuszálnak. Kiemelten fontos a társadalmi innovációs folyamat érintettjeinek azonosítása, a kommunikáció (tájékoztatás) szerepe, a pénzügyi erőforrások tervezése, az attitűd megváltoztatására tett kísérletek és az intézményi háttér. Ezen tényezőkön túl hangsúlyos szerepe van a helyi szociális ellátó rendszernek, amely az együttműködés során segíti a felzárkózási folyamat megvalósítását. Az együttműködés, az innovátori szerep felvállalása és a jó gyakorlatok adaptálása az innovációk generálásának alapfeltételei. A jó gyakorlatok adaptálása a további innovációk generálását támogatja. Kérdés azonban, hogy a más településeken működő gyakorlat másolható-e, beágyazható-e a közösség életébe. A másolás önmagában csak jó gyakorlat transzportálás, de a folyamat átadása, az együttműködés ösztönzése, a települések kooperációjának támogatása, a hálózatosodás keretfeltételeinek meghatározása hatékony és fenntartható megoldásokat eredményez a hátrányos helyzetű térségek kulcsproblémáira.

Az innováció mindig jelen van, a korlátok hozzák létre, ugyanakkor az, hogy lesz-e hosszú távú megoldása egy problémának, az intézményrendszer feltételrendszerétől függ. A társadalmi innováció kezdeményezése szakértelmen, hajlandóságon, bizalmon alapul, amely tényezők az együttműködés meghatározó elemei. Az együttműködés a részvétel elvén alapul, amely egyaránt vonatkozik a helyi lakosság döntéseibe történő bevonására és az akadémiai szféra részvételi akciókutatás alapú vizsgálatára.

A vizsgált járásszékhely önkormányzata reagált a helyi igényekre, és – eltérően a korábbi gyakorlattól – együttműködött, valamint folyamatosan egyeztetett a város vállalkozóival, civil szervezeteivel, intézményeivel és az állampolgárokkal a program megvalósítása érdekében. Innovatív módon tényleges párbeszédet kezdeményezett, újszerű megoldásokhoz folyamodott, miközben cselekvésre ösztönözte a lakosságot is. Ez önmagában is társadalmi innováció.

A kutatás alapján megállapítható, hogy az Encs városában megfigyelhető értékvézelt, különböző korosztályú lakosokat és hátrányos helyzetű csoportokat integráló társadalmi innovációk hasznos módszertani megoldásokként szolgálnak a közösségi problémák megoldásában. A társadalmi törekvések hangsúlyos szerepet vállalnak a szakképzett fiatalok elvándorlásának csökkentésében, a hátrányos helyzetű csoportok támogatásában, valamint egy magasabb szintű közművelődési igény kielégítésében.

Köszönetnyilvánítás

A tanulmány a Tématerületi Kiválósági Program 2021 – Nemzeti kutatások alprogram keretében, a TKP2021-NKTA-22 azonosítási számú Creative Region III. projekt részeként, az NKFIH támogatásával valósult meg.

Irodalomjegyzék

- BABBIE, E. (2008): A társadalomtudományi kutatás gyakorlata, (hatodik, átdolgozott kiadás), Balassi Kiadó, Budapest
- BODORKÓS, B. (2010): Társadalmi részvétel a fenntartható vidékfejlesztésben: a részvételi akciókutatás lehetőségei, doktori disszertáció, Gödöllő
- BULUT, C. – EREN, H. – HALAC, DS. (2013): Social Innovation and Psychometric Analysis, *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 82. pp. 122-130.
- CAJAIBA-SANTANA, G. (2014): Social innovation: Moving the field forward. A conceptual framework. *Technological Forecasting and Social Change*, 82, pp. 42-51.
- COOKE, P. – WILLS, D. (1999): Small firms, social capital and the enhancement of business performance through innovation programs, *Small Business Economics*, 13, pp. 219-234.
- CZAKÓ E. (2000): Versenyképesség iparágak szintjén – a globalizáció tükrében, PhD disszertáció, Budapest: BKÁE Vállalatgazdaságtan Tanszék
- EC (2013): Guide to Social Innovation, Regional and Urban Policy, https://ec.europa.eu/eip/ageing/library/guide-social-innovation_en
- EDWARDS-SCHACHTER, M. – CASTRO-MARTÍNEZ, E. – FERNÁNDEZ-DE-LUCIO, I. (2011): International Co-operation between Firms on Innovation and R&D: Empirical Evidence from Argentina and Spain, *Journal of Technology Management & Innovation*, Volume 6, Issue 3, https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-27242011000300010&script=sci_arttext
- EX-ACT PROJECT TANÁCSADÓ IRODA KFT. (2022): Encs Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának Megalapozó Vizsgálata, <https://www.encs.hu/?module=news&action=getfile&aid=45916>
- GOSZTONYI M. (2019): Egy részvételi akciókutatás folyamata, megvalósítása és eredményei egy hátrányos helyzetű faluban, *KOVÁSZ*, XXII. évf., 1-4. szám, pp. 31-52.
- HAZEL, KL. - ONAGA, E. (2003): Experimental social innovation and dissemination: the promise and its delivery, *Am J Community Psychol*, 32(3-4), pp. 285-294.
- HOCHGERNER, J. (2011): The Analysis of Social Innovation as Social Practice, *Bridges*, pp. 30.
- JENEY L. – VARGA Á. (2016): A felzárkóztatás eredményei és kudarcai az Encsi járásban. *Területi Statisztika* 56 (2): pp. 183–208.
- KEMMIS, S. – MCTAGGART, R. (1988): *The action research planner*. Victoria: Deakin University Press
- KLEVERBECK, M. – KRLEV, G. – Mildenerger, G. – Strambach, S. – Thurmann, J-F. – Terstriep, J. – Wloka, L. (2019): Indicators for Measuring Social Innovation, In: Howaldt, J. et al. (eds.): *Atlas of Social Innovation – 2nd Volume: A World of New Practices*, Oekom Verlag GmbH, pp. 98-101.
- KOCZISZKY GY. – VERESNÉ SOMOSI, M. – BALATON, K. (2015): Társadalmi innováció mérésének sajátosságai, In: „Mérleg és Kihívások” IX. Nemzetközi Tudományos Konferencia, Konferencia Kiadvány (szerk.: Lipták Katalin), pp. 288-301.
- KOCZISZKY GY. – VERESNÉ SOMOSI, M. – BALATON, K. (2017): A társadalmi innováció vizsgálatának tapasztalatai és fejlesztési lehetőségei, *Vezetéstudomány* XLVIII. évf., 6-7. szám, pp. 15-19.
- KOZMA, T. (2019): A társadalmi innováció értelmezései, *Kultúra és Közösség művelődésméleti folyóirat*, IV. folyam X. évfolyam, I. szám, 5-11. pp.
- KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2016): A komplex programmal fejlesztendő járásek jellemzői, <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/kompjar14.pdf>
- LEWIN, K. (1946): Action Research and Minority Problems, *Journal of Social Issues*, Vol. 2, (4), pp. 34-46.

- LIPTÁK, K. – HORVÁTH, K. (2018): Társadalmi innovációk szerepe a foglalkoztatáspolitikában és a vidékfejlesztésben, Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, 15. évfolyam 3. szám, pp. 55-68.
- MAGYAR KÖZLÖNY (2015): 290/2014. (XI. 26.) Kormányrendelet a kedvezményezett járáások besorolásáról, valamint 106/2015. (IV. 23.) módosító Kormányrendelet, 56. szám <http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/MK15056.pdf>
- MÁLOVICS, GY. – JUHÁSZ, J. – MIHÓK, B. – SZENTISTVÁNYI, I. – NAGY M. (2014): Részvételi akciókutatással a társadalmi kirekesztés ellen: egy szegedi példa tanulságai, Tér és Társadalom, 28. évf., 3. szám, pp. 66-83.
- MANZINI, E. (2014): Making Things Happen: Social Innovation and Design, Design Issues, Volume 30, Issue 1, pp. 57-66.
- MIKOLA, G. (2022): Egy kisváros innovatív megoldásai, előadás, Helyi fejlesztések, jó kormányzás Tematikus Fórum, Miskolc, 2022. április 27.
- MOULAERT, F. – MACCALLUM, D. – MEHMOOD, A. – HAMDOUCH, A. (2013): The International Handbook on Social Innovation, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham UK, Northampton, MA, USA
- MULGAN, G. – TUCKER, S. – ALI, R. – SANDERS, B. (2007): Social Innovation – what it is, why it matters and how it can be accelerated, The Young Foundation
- NAGY Z. – TÓTH G. (2019): A társadalmi innovációs potenciál mérési lehetőségei Borsod-Abaúj-Zemplén példáján, Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek XVI. évf. 2. szám, pp. 97-109.
- NEUMEIER, S. (2012): Why do social innovations in rural development matter and should they be considered more seriously in rural development research? Proposal for a stronger focus on social innovations in rural development research, Sociologia Ruralis, 52(1), pp. 48-69.
- NEUMEIER, S. (2017): Social innovation in rural development: identifying the key factors of success, The Geographical Journal, Vol. 183, No. 1, pp. 34-46.
- PATAKI GY. – VÁRI A. (2011) (szerk.): Részvétel – akció – kutatás: Magyarországi tapasztalatok a részvételi-, akció- és kooperatív kutatásokból, MTA Szociológiai Kutatóintézet, Budapest
- PHILLS, J. A. – DEIGLMEIER, K. – MILLER, D. T. (2008): Rediscovering Social Innovation, Stanford Social Innovation Review, pp. 34-43.
- STEWART-WEEKS, M. (2008): Social innovation: flavoursome fad or future fix? Social Innovation eXchange
- SZENDI, D. (2018): A társadalmi innovációs potenciál mérésének lokális szintű lehetőségei, Erdélyi Társadalom, 16 (1), pp. 31-58.
- TÓTH, G. – VARGA, K. (2022): A társadalmi innováció és a versenyképesség közti kapcsolat vizsgálata az Abaúji térségben, Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, XIX. évf., 1. szám, pp. 4-19.
- VARGA, K. – TÓTH, G. – NAGY, Z. (2020): Examination of Social Innovation Potential Characteristics in the Example of Borsod-Abaúj-Zemplén County, Theory Methodology Practice: Club of Economics in Miskolc 16:01 pp. 65-76.
- VARGA, K. (2019): Társadalmi innovációs törekvések megvalósítási lehetőségei az Abaúji térségben, Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, 16(2), pp.73-86.
- VARGA, K. (2021): A társadalmi innováció mérhetőségének kihívásai – Társadalmi innovációs folyamatok vizsgálata a Nyírbátori járásban, PhD disszertáció, Miskolc: ME-GTK, Vezetéstudományi Intézet
- VERESNÉ SOMOSI M. – VARGA K. (2018): How does social innovation contribute to solving social problems?- A processoriented framework for measuring social innovation, European Journal of Social Sciences, Education and Research, Volume 12, Nr. 1, pp. 68-83.

- WEERAWARDENA, J. – MORT G. S. (2012): Competitive Strategy in Socially Entrepreneurial Nonprofit Organizations: Innovation and Differentiation, *Journal of Public Policy and Marketing*, 31 (1), pp. 91-101.
- WHYTE, W. F. (1982): Social Inventions for Solving Human Problems, *American Sociological Review*, Vol. 47, No. 1, pp. 1-13.
- WOOLCOCK, M. (1998): Social capital and economic development: Toward a theoretical synthesis and policy framework, *Theory and Society*, 27, pp. 151-208.

Nagy Zoltán¹⁸ – Tóth Géza¹⁹ – Szép Tekla²⁰

A magyarországi városok rezilienciájának vizsgálata

A tanulmányban bemutatott kutatás célja annak vizsgálata, hogy a komplex reziliencia index alapján kialakított magyar város csoportok több időpontban mennyiben jelentenek elkülönülő csoportokat népesség, illetve egy főre jutó jövedelem tekintetében, és a rezilienciának mekkora szerepe lehet ezen mutatók alakulásában. A Szép–Nagy–Tóth (2021) tanulmányban megjelenített kutatásra támaszkodunk, azt kiegészítjük klaszter- és shift-share elemzéssel, és egy év vizsgálata helyett egy idősor elemzését végezzük el.

kulcsszavak: reziliencia, városi reziliencia, térszerkezet, Komplex Reziliencia Index

JEL kód: R10, R11, R12

Examining the resilience of cities in Hungary

This research aims to investigate the Hungarian city clusters formed on the basis of the complex resilience index highlighting the inter-group differences in terms of population and per capita income in selected years, and to analyse the role of resilience in the development of these indicators. We draw on the research reported in Szép-Nagy-Tóth (2021), complement it with cluster and shift-share analysis, and analyse a time series instead of a single year. The results of the studies show that municipal resilience can be measured using a complex indicator (Complex Resilience Index) based on three components, the social, economic and environmental resilience components. In the Hungarian urban network, the most resilient elements are Budapest, some regional centres, some county capitals, the Budapest agglomeration and the most developed small and medium-sized towns in the Transdanubian region.

key words: resilience, urban resilience, spatial structure, Complex Resilience Index

JEL code: R10, R11, R12

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.37>

Bevezetés

Globalizált világunkban, a sok nehézség sújtotta világgazdaságban a városok, nagyvárosok szerepe felértékelődött. A multi- és transznacionális vállalatok jelentőségének növekedésével, a szupranacionális és nemzeti intézmények létrejöttével, egyes esetekben megerősödésével, a foglalkoztatási szerkezet átalakulásával a gazdasági, társadalmi tevékenységek meghatározó térszínei, a városok a világgazdaság irányító központjaivá lettek. Az elmúlt évtizedekben a városok növekvő gazdasági irányító szerepe, az „új gazdaság” nagyvárosi koncentrációja, a városok politikai, közigazgatási, kulturális, társadalmi jelentősége meghatározóvá vált (Enyedi 2003). Ezekben a folyamatokban a városok, városhálózatok, mint rendkívül komplex és bonyolult rendszerek is megjelennek, koncentrálnak a népességet, az ipari és szolgáltatási szektort, a fogyasztást. Ez a koncentráció azonban a városok kiszolgáltatottságát, függőségét is növeli (Szép–Nagy–Tóth 2021). A városi lakosság jólétét, jóllétét az infrastrukturális rendszerek, kommunikációs hálózatok, a nagy ellátórendszerek, ellátási láncok zavartalan

¹⁸ PhD, egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet

¹⁹ MTA doktora, egyetemi tanár, Miskolci Egyetem, Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet

²⁰ PhD, egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet

működése biztosíthatja (World Bank 2016), ugyanakkor a rendszerek közötti nagymértékű interdependencia miatt a városok sérülékennyé is válhatnak.

A települések, városok kiemelt szerepét mutatja ahogy Simai (2014) a világgazdaságunk rendszerének komplexitása és a tér jelenségének megváltozása során a globális transzformációk és problémák kiemelkedő szerepét hangsúlyozza. Szerinte a globalizáció mellett “a transzformációk további döntő fontosságú területe az emberiség jövője szempontjából különösen jelentős demográfiai átalakulás” (Simai 2014. 26. old.), amelynek egyik dimenziója a népszaporulat, a másik a belső és nemzetközi migráció, a harmadik dimenzió pedig a településrendszer átalakulása, amire egyesek “szuperurbanizációként” tekintenek. A globális transzformációban kiemelt jelentőségű a tudásalapú társadalom és gazdaság kibontakozása, és ez a technológiai fejlődés a világgazdaság földrajzának átalakulását hozza (Simai 2014). Ebben az átalakuló világban a városok, méginkább a nagyvárosok, vagy a globális városok meghatározó szerepet játszanak, elképesztő gazdasági erejükkel, társadalmi jelentőségükkel. Ezt bizonyítja a Brookings Institution (2016) tanulmánya is, amely szerint például Tokió 37 milliós lakossága 1.623,9 Mrd USD GDP-t állított elő (nominális, 2015), New York 20,1 millió lakosa 1.492,2 Mrd-ot, és Los Angeles 13,3 millió lakosa 927,5 Mrd USD-t. Ennek a három városnak az együttes GDP-je több, mint 4.000 Mrd dollár (USD) volt 2015-ben, ami az Egyesült Államok, Kína és Japán után a világ 4. legnagyobb adata lett volna, megelőzve Németországot (Worldbank 2021).

A reziliencia gondolata Holling (1973) kanadai ökológus tanulmányával került a tudományos köztudatba, eredetileg egy komplex egyensúlyi állapotban lévő ökológiai rendszer valamilyen erőteljes külső behatás, sok utáni helyreállítását jelentette (idézi Pirisi 2019). Számos tanulmány (pl. Rowies 2015) a reziliencia kifejezést alkalmazza, amely általános értelemben rugalmas alkalmazkodó képességet jelent, azaz valamely rendszernek azon reaktív képességét, hogy egy kívülről érkező, sokszerű külső hatáshoz sikeresen alkalmazkodjék (Nagy–Sebestyénné Szép 2016). Az eredetileg az ökológiából induló fogalom számos más tudományterület témái között megjelenik, a rezilienciaalapú megközelítések széleskörűen elterjedtek, a pszichológiai alkalmazásoktól a társadalomtudományok különböző területeiig, és helyet követelt a regionális, városi vizsgálatokban is. Napjainkban, a világjárvány és hatásainak vizsgálata számos újabb megközelítést is felszínre hozott, ezt bizonyítja például a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz létrehozása az Európai Unióban, amely 723,8 milliárd euró összegben kölcsönt és vissza nem térítendő támogatást jelent a tagállamok számára (Ezrópai Bizottság 2022). Mi magunk a reziliencia fogalmát először az olajexportáló országok sebezhetőségét vizsgáló tanulmányunkban jelenítettük meg (Nagy–Sebestyénné Szép (2016).

A reziliencia Szabó–Tóth (2016) szerint a magyar szakirodalomban még nem alakult ki a reziliencia konszenzusos és megfelelő magyar fordítása, és a következő alkalmazható lehetőségeket azonosították: rugalmasság, alkalmazkodóképesség, ellenállóképesség, reakcióképesség. Szerintük a rugalmasság kifejezés tűnik kompromisszumos megoldásnak, de ezt nehezíti, hogy a közgazdaságtanban a rugalmasság jelenthet érzékenységet (elasticity), valamint időbeni alkalmazkodást és „szabad érvényesülést” is (flexibility). Másrészt nem tisztázott a kifejezés más fogalmakkal, mint például az érzékenységgel vagy a sérülékenységgel (vulnerability) való viszonya (Szabó–Tóth 2016). Ennek alapjaként Tóth (2012) a regionális rugalmasságot a következőként látta: „regionális rugalmasság nem az egyenletes gyarapodási folyamatok analízisével foglalkozik, hiszen a koncepció lényeges eleme, hogy bizonyos időszakokban bármely régióban adódhatnak krízishelyzetek (pl. természeti katasztrófák, gyárbezárások, pénzügyi válságok stb.), vagy éppen felléphetnek nagy jelentőségű áttörések (pl. technológiai forradalmak, szerkezet- és paradigmaváltások), amelyekre a legmegfelelőbb válaszokat kell adni. (Tóth 2012. 7. old). Magunk részéről a reziliencia kifejezést használjuk a tanulmányban, számunkra úgy tűnik ennek a kifejezésnek egyelőre megmaradt a szerepe a magyar szakirodalomban, és érzésünk szerint magyar fordításban talán a rugalmas alkalmazkodóképesség lenne a legalkalmasabb változat.

Véleményünk szerint Pirisi (2019) definíciója kiválóan érzékelteti a készségek és tudás fontosságát a reziliencia megközelítésében: „a reziliencia társadalmi konstrukció, amelyet egy térbeli alapon szerveződő, intézményesült és informális kapcsolatok által összekapcsolt közösség hoz létre. E kapcsolatok által hordozott készségek és tudás összessége, amely lehetővé teszi a változó, a közösség szempontjából külsőleg társadalmi, gazdasági, politikai és ökológiai feltételekhez való folyamatos alkalmazkodást, a közösség működőképességének megőrzését, a képességet a saját készségek és tudás bővítésére és struktúra megújítására, ezáltal a közösség kiszolgáltatottságának csökkentésére” (Pirisi 2019. 67. old). Emellett szrintünk a számos definíció közül figyelemre méltó a World Bank (2016) definíciója, amely a képességet hangsúlyozza: „a reziliencia a rendszerek, entitások, közösségek vagy egyének azon képessége, mely lehetővé teszi a változó külső körülményekhez történő sikeres alkalmazkodást (adaptációt), illetve a kívülről érkező, sokszerű külső hatásokkal szembeni ellenállást az alrendszerek működőképességének fenntartása mellett” (World Bank 2016. 12. old.).

A reziliencia mérésére több megoldás körvonalazódik a szakirodalmi forrásokban: alacsonyabb szinteken, akár egyének vagy háztartások szintjén is történhet a számítás, de sokkal általánosabbnak mondható a városi (például Dursun (2018), régiós vagy akár nemzeti szintnek a vizsgálata Szép–Nagy–Tóth (2021). A tanulmányok egy részénél (például Kitsos–Bishop (2018); Bănică–Muntele (2017) a reziliencia kvantitatív mérésére töreksenek, és egyes esetekben (Alpek–Tésits 2014) az elemzésekben fontos szerepet kapnak a munkaerőpiaci vizsgálatok. megközelítések. Ennek oka, hogy a gazdasági komplexitás egyik jó mutatója a foglalkoztatottak ágazatok szerinti megoszlása, melyből következtetni lehet az adott város kitettségére, függőségére. Emellett megjelenik az a gondolat is, hogy egy fejlett, rugalmas és innovatív KKV-szektor jelentős mértékben hozzájárul az adott régió gazdasági válságokkal szembeni ellenállóképességéhez, képes csökkenteni (vagy akár megelőzni) a negatív hatásokat (Kitsos–Bishop 2018).

A reziliencia, illetve az adaptációs kapacitás mérése során az egyes szerzők eltérő nagyságú indikátorkészletre támaszkodnak. Drobniak (2017) csak egyetlen mutatóból, a GDP-ből indul ki az Európai Unió tagországok, illetve a közép-európai régiók gazdasági rezilienciájának vizsgálata során. Ezzel szemben Wang et al. (2018) 139 indikátort von be az elemzésbe. Véleményünk szerint annak megállapítására, hogy a rendszer reziliens-e, néhány mutató is elegendő, a kutatók ebben az esetben elsősorban a hatáselemzésre koncentrálnak.

Módszertan és adatok

A Komplex Reziliencia Index kialakítása során olyan indikátorok alkalmazása volt a célunk, amelyek megfelelnek az alábbi követelményeknek:

- elérhető adatokat tartalmaz valamennyi városra;
- más időszakban is megismételhető elemzés (ami tovább szűkíti az alkalmazható indikátorok körét);
- hazai és nemzetközi összehasonlíthatóságot biztosítja.

Az alkalmazott komponenseket, a hozzájuk kapcsolódó indikátorok körét, illetve azok forrását az 1. Melléklet szemlélteti. Az indikátorok listája részben Bănică és Muntele (2017) munkája alapján került összeállításra, részben a Szép–Nagy–Tóth (2021) tanulmányunkban megjelenő mutatók alapján, több helyen korrigálva azt a társadalmi haladás mutatószámrendszere alapján (KSH 2020), és a TEIR adatokkal. Véleményünk szerint a fenntarthatóság pilléres szerkezete alapján a reziliencia három fő komponense azonosítható, így megkülönböztetett társadalmi, gazdasági és környezeti komponens. Girard (2011) szerint a társadalmi komponens fejlettsége alapvetően a formális és informális társadalmi hálózatoktól függ. „A gazdasági reziliencia a városnak azon képessége (kapacitása), hogy miként, mennyire hatékonyan képes jólétet termelni a lakosság, profitot a vállalkozások számára. A környezeti (vagy ökológiai) komponens a rendszer belső egyensúlyát, robusztusságát emeli ki, a cirkuláris vagy zöld gazdaság

megvalósításával összhangban. Magába foglalja az emisszió csökkentését, az energia- és anyagfelhasználás hatékonyságát, a fenntartható hulladékgazdálkodást, a megújuló energiaforrások szerepének növelését, zöld munkahelyek megteremtését, a zöld innovációkat. E három komponens harmóniája biztosítja a hatékony értékteremtést, hosszú távon a magasabb jóllétet a városi népesség számára” Szép–Nagy–Tóth (2021. 718. old) .

A Komplex Reziliencia Indexet, illetve annak komponenseit 2000, 2006, 2012 és 2018–ra számítottuk ki ateljes magyar városhálózat minden elemére. Ezzel egyrészt az időbeli változásokat is tudtuk elemezni, másrészt viszont összehasonlítható adatsort kaptunk. A konkrét évek kiválasztásának oka az volt, hogy a környezeti komponens több mutatója is a Corine Landcover ²¹felvételtől származik, melyek a környezeti állapot szempontjából megkerülhetetlen jelentőségűek (1. Melléklet).

A különböző mértékegységű és skálázású indikátorok összehasonlíthatósága érdekében szükséges volt az értékek normalizálása. Előnye, hogy figyelembe veszi a csoporton belüli egységek heterogenitását, és megtartja a metrikus információkat. Emellett ezzel az átalakítással jelentősen nő a mutató érzékenysége a bekövetkező változásokra.

Eredmények

A Komplex Reziliencia Index számítások alapvetően a várt eredményeket hozták, bár egy-két meglepő eredmény érzékelhető. Az egyik ilyen meglepetés, hogy Pécs mind a négy vizsgált időpontban a rangsor első helyét foglalja el, köszönhetően a környezeti reziliencia komponens jó értékeinek. Olyannyira kiemelkedő ez az adata, hogy a gyengébb gazdasági és társadalmi komponens értékei ellenére is a vizsgált időszakban végig megtartja vezető pozícióját. A másik meglepetés az egyik regionális központ, Miskolc jónéhány kis- és középvárostól gyengébb szereplése. Pécs mögött komoly átrendeződések láthatóak a listákban, de több város is stabil helyet követel magának az élmezőnyben. Budapest, és agglomerációjának egyes városai, pl. Budaörs, Gödöllő mind a négy listán az első 15-ben szerepelnek, és mellettük Balatonfüred és Debrecen is ebbe a csoportba tartozik. Veszprém, Tiszaújváros, Veresegyház, Dunakeszi és Dunaújváros 3 listán jelenik meg, ami miatt kijelenthető, hogy elég stabil pozíciókat látni ennek az elemzésnek az idősoros eredményeiben. Persze különböző utat járhatnak be a felsorolt városok, hiszen Debrecen és Budapest egyértelműen emelkedik, Budaörs stabil marad a pozíciókat tekintve, és pl. Tiszaújváros folyamatosan ront a helyezésein.

2018-ban Miskolc kivételével az összes régióközpont megjelenik az első 15 város között (Miskolc a 39. helyezést éri el), ami azt is jelezheti, hogy ilyen módszertannal elvégzett számítások szerint a gazdasági-társadalmi fejlettség, a sokszínű kulturális kép, a lakosok magasabb végzettsége, az egyetemek megléte, a magasabb vállalkezési hajlandóság a régióközpontokat a reziliencia szempontjából legerősebb csoportba sorolja. Emellett a budapesti agglomeráció városai, és a fejlett kis- és középvárosok (Balatonfüred, Balatonalmádi, Tata) szerepelnek jól ebben a vizsgálatban. A keleti országrész 2018-ban is kisebb súllyal képviselteti magát, Debrecen, Gödöllő, Szeged, Kecskemét és Veresegyház a lista első 15 helyének csak az 1/3-át adja. A listán hiányérzet leginkább Miskolccal kapcsolatban lehet, régióközpontként sokatmondó és elgondolkodtató, hogy 71; 74; 42 és 39. pozíciókat tud elérni a vizsgált években ebben az elemzésben, amivel egyértelműen lemarad a többi régióközponttól, és jónéhány megyeszékhelytől is (1. táblázat). Elgondolkodtató, hogy a Sebestyenné–Szendi–Nagy–Tóth (2020) tanulmányához képest változások vannak az eredményekben, valószínűleg két új mutató alkalmazása miatt, ez jelzi a módszer korlátait, bizonyos mértékű függését a bekerülő indikátoroktól. Sajnos az elérhető indikátorok köre nem teljes, főleg idősoros vizsgálatok esetén, és ekkor a népszámlálási adatokból esetlegesen kinyerhető több indikátor (foglalkoztatottak ágazatok szerinti megoszlása) is nehezen, vagy nem használható. Az indikátorok nagy része a

²¹ A felvétel településekre lebontott adatait a Lechner Tudásközpont a Teir adatbázison keresztül tette elérhetővé.

területi fejlettség mérésénél is használatos, nyilván ez is okozza a nagyfokú hasonlóságot az ilyen vizsgálatok eredményei között.

1. táblázat: Komplex Reziliencia Index számítás első 15 városa, és az index értékei a vizsgált években (2000, 2006, 2012, 2018)

Table 1: Top 15 cities with the highest Complex Resilience Index and their index values in the selected years (2000, 2006, 2012, 2018)

Rang-sor	2000		2006		2012		2018	
1	Pécs	0,416	Pécs	0,450	Pécs	0,459	Pécs	0,453
2	Tiszaújv.	0,398	Piliscsaba	0,409	Budaörs	0,410	Debrecen	0,398
3	Százhalomb.	0,381	Budaörs	0,395	Sopron	0,398	Gödöllő	0,397
4	Herend	0,380	Budakeszi	0,394	Gödöllő	0,398	Budapest	0,397
5	Budaörs	0,377	Gödöllő	0,382	Debrecen	0,380	Budaörs	0,394
6	Budakeszi	0,372	Százhalomb.	0,375	Veresegyh.	0,372	B.almádi	0,383
7	B.füred	0,362	Tiszaújv.	0,375	Piliscsaba	0,372	Győr	0,360
8	Gödöllő	0,344	Veszprém	0,359	Budapest	0,366	B.füred	0,357
9	Dunaújv.	0,343	Veresegyház	0,358	B.füred	0,366	Biatorbágy	0,356
10	Debrecen	0,342	Szentendre	0,355	Diósd	0,363	Tata	0,354
11	Diósd	0,342	Debrecen	0,354	Tiszaújv.	0,359	Dunakeszi	0,344
12	Kőszeg	0,341	Szigetszent.	0,349	B.almádi	0,352	Szeged	0,342
13	Veszprém	0,341	Dunakeszi	0,347	Dunaújv.	0,351	Veszprém	0,342
14	Esztergom	0,340	Dunaújváros	0,346	Dunakeszi	0,350	Kecskemét	0,342
15	Budapest	0,335	Budapest	0,346	Budakeszi	0,350	Veresegyház	0,337

Forrás: saját számítás

Amennyiben külön-külön térképeken ábrázoljuk a társadalmi, gazdasági és környezeti reziliencia eredményeket akkor nagyon változatok kép bontakozik ki. A tanulmányunkban a 2018-as adatokon alapuló térképek kerülnek bemutatásra. A társadalmi reziliencia komponens adatai sokkal koncentráltabb képet mutatnak, mint a gazdasági adatok. Budapest, agglomerációjának egyes városai (Gödöllő, Piliscsaba, Göd, Diósd, Veresegyház) és a régióközpontok emelkednek ki, és mellettük Veszprém, Sopron, Kecskemét, Székesfehérvár. Az utolsó helyeken Gyöngyös, Záhony, meglepetésre Tokaj, Letenye, Tiszacsege és Tiszakécske található. Ez a megoszlás a régióközpontok és Budapest esetében a felsőoktatási szerepkörnek is, az agglomerációs városoknál főleg az öregedési index kedvező adatainak köszönhető.

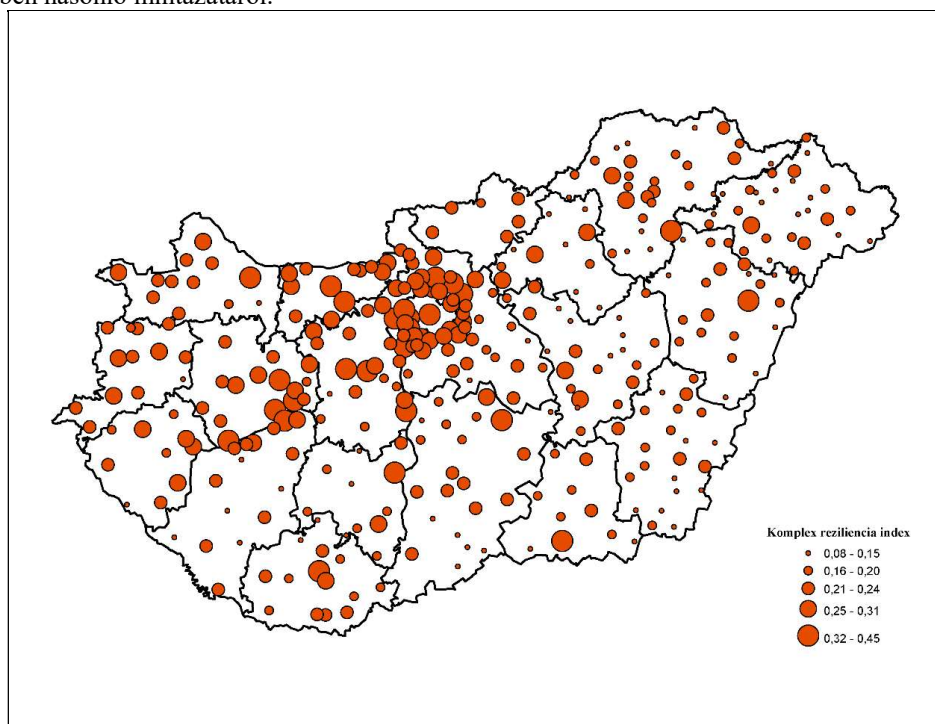
A gazdasági reziliencia komponens értékeit ábrázolva részben a várt kép rajzolódik ki, a budapesti agglomeráció (Budapest, Batorbágy, Rácalmás, Dunakeszi, Törökbálint, Szentendre, Diósd, Budakalász), a Dunántúl középső és nyugati részének nagy-és középvárosai, esetenként fejlett kisvárosai (Székesfehérvár, Bábolya, Győr, Balatonlelle, Balatonalmádi, Hévíz, Tata, Szombathely stb.) rendelkeznek kedvező adattal.

Részben nem várt helyezések is láthatóak, mert Debrecen (86. hely), Nyíregyháza (72.), Pécs (110.), Miskolc (126.) csak a középmezőnyben szerepel, és a keleti országrészből inkább az ipari városok rendelkeznek jobb mutatóval. Közülük Paks (3.), Tiszaújváros (8.), Martfű (18.), Hatvan (28.), Rétság (33.), Kazincbarcika (48.) mutatói emelkednek ki környezetükből. A legrosszabb adatokkal északkelet-magyarországi és kelet-magyarországi kisvárosok bírnak, sokszor periferikus elhelyezkedéssel, pl. Szendrő; Hajdúhadház; Nyírmada; Cigánd; Borsodnádasd; Battonya és Putnok, valamint a Dél-Dunántúlon Gyöngyös és Nagybjom.

A környezeti reziliencia komponens esetében nem érzékelhető olyan mértékű koncentráció, mint az előző két komponensnél. Pécs, Tata, Balatonalmádi, Debrecen, Balatonfüred, Lajosmizse, Tatabánya, Badacsonytomaj, Sopron, Kecel, Kőszeg és Gárdony rendelkezik magas értékekkel. Közülük csak Debrecen és Kecel tartozik a keleti országrészhez, bár Kecskemét, Gödöllő, Miskolc és Szolnok is előkelő pozíciót foglal el. Itt nehéz jellemző területi megoszlást

azonosítani, és a legrosszabb értékekkel rendelkező városoknál is ez a helyzet, hiszen Igal, Tiszaföldvár, Rakamaz, Medgyesegyháza, Mélykút, Fegyvernek, Újkígyós, Mezőkovácsháza, Csanádpalota és Balatonkenese tartozik ide.

A Komplex Reziliencia Index 2018-as adatainak mintázata leginkább a gazdasági komponensre hasonlít, de azt, hogy nem attól függ Pécs példája is mutatja. Budapest és agglomerációja, Nyugat- és Észak-Dunántúl, valamint a keleti országrészből a nagyvárosok rendelkeznek a legjobb adatokkal. (1. ábra) Ez nagyon emlékeztet a városok fejlettségének mintázatához, amit több kutatás eredménye is alátámaszt (Nagy 2007; Rechnitzer–Páthy–Berkes 2014), vagy akár Péntes (2022) a magyar településhálózatra vonatkozó vizsgálatai is. Ez utóbbi tanulmányban a gazdasági fejlettség szerinti rangsor élvonalában a megyeszékhelyek egy részén kívül (a dunántúli 13 közül 8) a budapesti agglomeráció (Budaörs, Százhalombatta, Törökbálint, Szentendre) és a Dunántúl városai jelennek meg (Répcelak, Bábolna), Kelet-Magyarországról Tiszaújváros, Kecskemét, Eger, Szolnok, Hatvan, Rétság. Az innovációs klaszterek számításainál a 25 kiugró város közé a megyei jogú városok közül Békéscsaba, Érd, Hódmezővárszeg, Nagykanizsa, Salgótarján és Tatabánya nem tartozik. „Helyettük” Gödöllő, Martonvásár, Budakeszi, Budaörs, Szentendre, Vác, Keszthely és Gyöngyös került (Rechnitzer–Páthy–Berkes 2014). Beluszky–Sikos T. (2020) vizsgálatai szerint a városok dinamika típusai szerinti csoportosításban a kiemelkedően dinamikus városok budapesti agglomerációs képviselői mellett Kecskemét, Győr, Sopron, Szombathely, Mosonmagyaróvár, Siófok jelenik meg, a dinamikus városok közé többek között Debrecen, Szeged, Nyíregyháza, Szolnok, Eger, Székesfehérvár, Veszprém, Zalaegerszeg, Keszthely, Komárom, Tata stb. tartozik. Ezek mellett további vizsgálatok is idézhetők a magyar városfejlettségi és a jelen reziliencia elemzések részben hasonló mintázatáról.



1. ábra: Komplex Reziliencia Index számítás eredményei a magyar városállományra, 2018

Figure 1: Complex Resilience Index values by cities, 2018

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját szerkesztés

Ennek nagy részben oka a magyar városhálózat tagoltsága és viszonylagos stabilitása, a több kutatás által megállapított jelenség, hogy kis mértékben érzékelhetőek jelentős mozgások a városok fejlettségi szintjei, és ezzel erős összefüggésben a hierarchiában elfoglalt pozíciói között (Rechnitzer–Páthy–Berkés 2014; Beluszky–Győri 2004).

Az index legjobb 15 értékkel rendelkező városa látható volt az 1. táblázatban, ezekben a 4 évre vonatkozó rangsorokban a legrosszabb értékek a következő városoknál jelentek meg: Gyöngyös, Elek, Battonya, Igal, Medgyesegyháza, Tiszacsege, Nagymányok, Nyírmada, Szendrő, Kenderes, Biharkeresztes. Tulajdonképpen a „szokásos” területi megoszlás látható, az Alföld keleti, délkeleti határmenti területei (Elek, Battonya, Medgyesegyháza, Biharkeresztes), valamint belső területei, a Borsodi-Mezőségről Tiszacsege, Nyírmada a Nyírségből, Kenderes a Nagykunságból, és Tolna és Somogy megye kisvárosai (Gyöngyös, Nagymányok, Igal) a Dél-Dunántúlról, és a Cserehát határától Szendrő tartoznak a Komplex Reziliencia Index legrosszabb értékeivel rendelkező magyar városok közé.

A négy időszakra vonatkozó számítások alapján Miskolc adatai miatt a régióközpontok nem teljes köre tartozik a legreziliensebb magyar városok közé, ugyanakkor a fejlett dunántúli és budapesti agglomerációs kis- és közép városok legfejlettebb városai magas Komplex Reziliencia Index adattal rendelkeznek. Tulajdonképpen ez azt jelenti, hogy ezzel a reziliencia területi mintázata hasonlít a fejlettség szerinti területi képhez.

Térszerkezet a városok rezilienciája alapján

A kiszámított Komplex Reziliencia Index segítségével további elemzéseket végeztünk, a városok rezilienciájának térszerkezetét két megközelítésben vizsgáltuk keresve a térségi mintázatokat, esetleges megjelenési törvényszerűségeket. Egyrészt elemeztük a vizsgált négy évben a városok területi különbségeit a relatív terjedelem mutató alkalmazásával, mely a legmagasabb és a legalacsonyabb város értékének különbsége az átlaghoz viszonyítva. A másik megközelítésben a térségi mintázatot térképeztük fel a területi autokorreláció egyik leggyakrabban használt mutatója, a Local Moran I mutató alapján.

2. táblázat: A Komplex Reziliencia Index és komponenseinek relatív terjedelme a vizsgált években

Table 2: Relative range of the Complex Resilience Index and its components in the selected years

Évek	Gazdasági komponens	Társadalmi komponens	Környezeti komponens	Komplex reziliencia index
2000	1,91	2,12	6,38	1,52
2006	1,88	2,74	7,67	1,82
2012	1,91	2,23	6,02	1,72
2018	1,99	1,76	5,03	1,77

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját számítás

A komplex reziliencia index városok közötti különbsége (relatív terjedelemmel számítva) – jelentős ingadozás mellett nőtt 2000-ról 2018-ra. A területi különbség növekedés elsősorban a gazdasági komponensnek köszönhető, hiszen a másik két komponens esetén a különbségek csökkenését figyelhetjük meg. (2. táblázat)

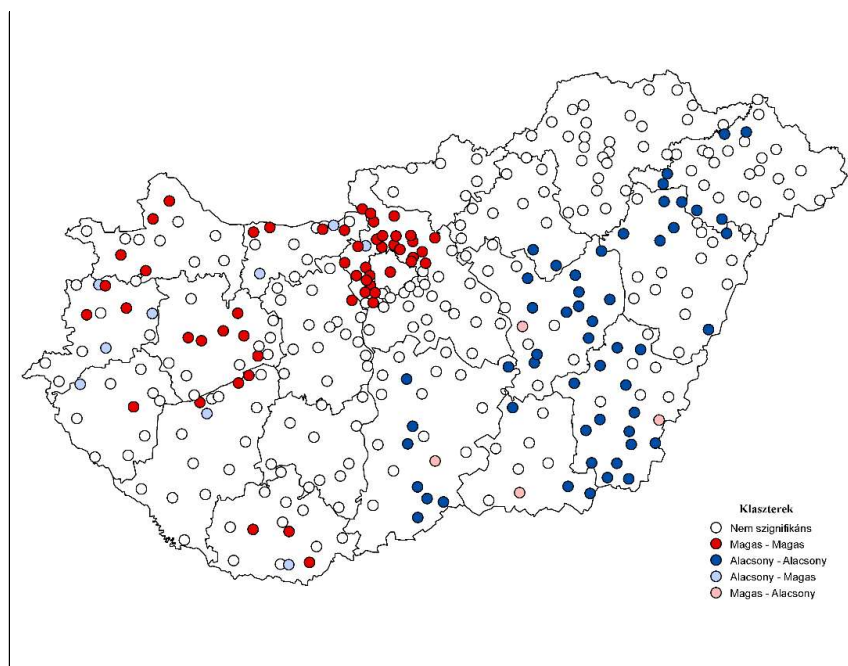
Luc Anselin (1995) a Moran-féle I felhasználásával létrehozta a területi autokorreláció számszerűsítésére és térségi megjelenítésére az egyik, azóta leggyakrabban használatos módszert a Local Moran I statisztikát, melyet a városok rezilienciájának térségi különbségei vizsgálatokor alkalmaztam. Az ilyen mutatókat átfogóan LISA mutatóknak nevezünk, vagyis „Local

Indicators of Spatial Association" Ezen mutatók jellemzői, számításnak módszerei az értekezésben jelennek meg.

A Local Moran statisztika alkalmas arra, hogy kimutassa azokat a területeket, melyek hasonlóak, illetve különbözőek a szomszédjaiktól. Az adatsorok felhasználása során a Local Moran eredménye összevethető az abszolút adatokkal annak vizsgálata érdekében, hogy a nagyfokú hasonlóság vajon a változó magas, vagy alacsony értékeinek koncentrációjának eredménye, és fordítva. A Local Moran I értéke minél nagyobb, annál szorosabb a térbeli hasonlóság. Negatív érték esetén viszont megállapítható, hogy a változók térbeli eloszlása a véletlenszerűhöz közelít és az elemzést ezt figyelembe véve lehet megtenni.

Jelen vizsgálatunkban a 346 város rezilienciájának térbeli képét elemeztük Local Moran I segítségével. A szomszédági kapcsolatok vonatkozásában a légvonalban 4 legközelebb várost vettük figyelembe. A klaszterek kialakításánál 95%-os szignifikancia szintet tekintettük irányadónak, a számításokat GeoDa szoftver segítségével végeztük. A számításokat elvégeztük mind a négy vizsgált évre, de mivel a tendenciák azonosak, így itt csak a két szélső időpont adataival végzett számításunk eredményeit mutatjuk be.

Vizsgálataim azt mutatják, hogy a legmagasabb komplex reziliencia index-szel rendelkező városok csoportja, vagyis a Magas-Magas klaszter 2000-ben még a Budapesti agglomeráció döntő részét tette ki, melyhez csatlakoztak a Dunántúl északi részének városai. Csak Pécssett és környezetében látunk még kedvező helyzetű településcsoportot. Ezzel ellentétben a legrosszabb helyzetű Alacsony-Alacsony klaszterbe sorolhatjuk Békés és Jász-Nagykun-Szolnok megye legtöbb városát, valamint a keleti országrész további részeit (2. ábra).



2. ábra: Városok Local Moran I klaszterei a Komplex Reziliencia Index alapján, 2000

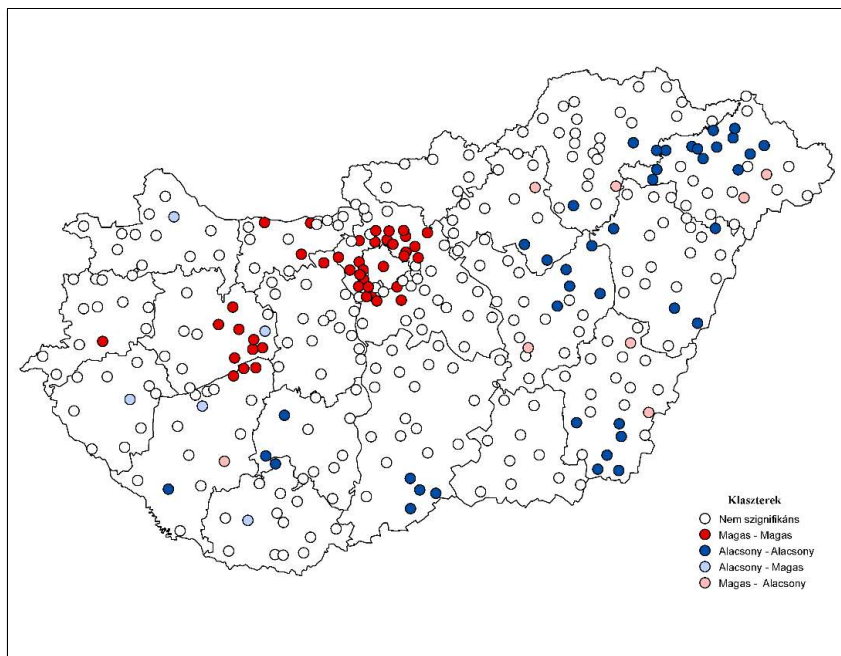
Figure 2: Local Moran I clusters of cities according to the Complex Resilience Index, 2000

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját szerkesztés

2018-ban ehhez képest viszont már nő a városok közötti különbség a reziliencia és annak komponensei vonatkozásában, melynek következtében a klaszterek jelentősen szűkültek. Mind a Magas-Magas, mind pedig az Alacsony-Alacsony klaszterbe tartozó városok száma csökkent, még akkor is, ha az alapvető térbeli mintázat nem változott jelentősen (3. ábra). Az mindkét

vizsgált évben megfigyelhető, hogy a budapesti agglomerációnak az északkeleti, északi és nyugati városai tartoznak a Magas-Magas klaszterbe, míg a délkeleti, az Alföld felé elhelyezkedő városok a nem szignifikáns klaszter részei. Ez a kép az agglomeráció városainak fejlettségi különbségeit is mutathatja.

A klaszterbesorolások változásai alapján elmondható, hogy a Komplex Reziliencia Index városok közötti különbsége az idő múlásával nő, és ennek következtében a Local Moran I klaszterei szűkülnek.



3. ábra: Városok Local Moran I a Komplex Reziliencia Index reziliencia alapján, 2018

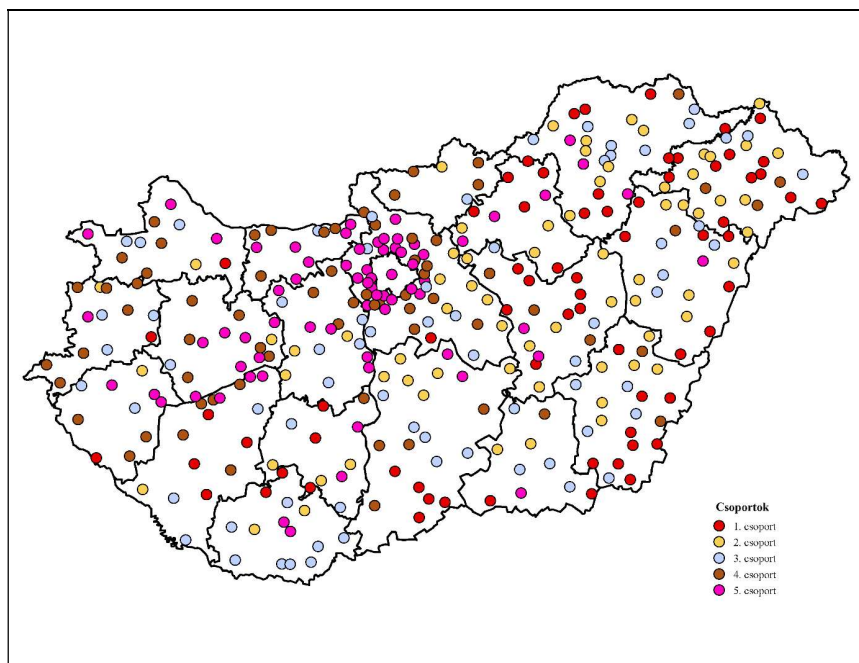
Figure 3: Local Moran I clusters of cities according to the Complex Resilience Index, 2018

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját szerkesztés

A számítások eredményeként kapott index szórásának terjedelmét a következőkben 5 egyenlő részre osztottuk. A települések rezilienciájának további vizsgálatához ezt az 5 csoportot használtuk, a csoportokat a 4. ábrán mutattuk be.

Az első csoportba a reziliencia szempontjából legrosszabb helyzetű városok tartoznak. Az ide tartozó városok döntő részben Kelet-Magyarországon, ott is sokszor határmenti térségekben (pl. Szendrő, Csenger, Biharkeresztes, Elek, Battonya, Medgyesegyháza, stb.) valamint a Dunántúl déli részén (Gyöngyös, Nagymányok, Igal, Lengyeltóti, Kadarkút, stb.) elhelyezkedő kisvárosok. A második csoport, vagyis a második ötöd városai szintén elsősorban a keleti országrészben, illetve a dunántúli perifériákon találhatók, jellemzően kisvárosok (Encs, Putnok, Sajószentpéter, Edelény, Vásárosnamény, Nyírlugos, Vámospércs, Kistelek, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Szentlőrinc, Curgó, Pécsvárad, stb.). A harmadik ötöd, vagyis a harmadik csoport városai a teljes ország területén oszlanak el, bár a Dunántúl szerepe némileg fontosabb (Alsózsolca, Felsőzsolca, Fehérgyarmat, Makó, Csongrád, Harkány, Siklós, Villány, Bóly, Sárbogárd, Sümeg, stb.). A negyedik csoport tagjai döntően a Dunántúlon és a Budapesti agglomerációban találhatók (Pécel, Maglód, Gyál, Ócsa, Szob, Komárom, Kőszeg, Szentgotthárd, stb.). A legjobb helyzetű települések közé tartozik Budapest, illetve agglomerációjának legtöbb települése (Szentendre, Dunakeszi, Budaörs, Érd, Törökbálint, stb.) valamint a legtöbb megyeszékhely és dinamikus nagyvárosok (Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr, Kecskemét, Székesfehérvár,

Eger, Szekszárd, Veszprém, Szombathely, stb.) de egy-két ipari város is (Tiszaújváros, Paks, Kazincbarcika, stb.), valamint a Balaton feletti városai (Keszthely, Balatonfüred, Siófok, Balatonlelle, Balatonalmádi, stb.).



4. ábra: A hazai városok csoportosítása Komplex Reziliencia Index alapján, 2018

Figure 4: Classification of Hungarian cities by Complex Resilience Index, 2018

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját szerkesztés

A városok helyzetét a reziliencia vonatkozásában az egy lakosra jutó jövedelemmel elemeztük. Ez a mutató települési szinten – bizonyos megszorításokkal – hasonló szerepű, mint a fajlagos GDP megyei, illetve regionális szinten, mely a fejlettség egyik legfontosabb indikátora. Vizsgálatunk alapján megállapítható, hogy az egy főre jutó jövedelem és a reziliencia között pozitív kapcsolat van. Az egy lakosra jutó jövedelem növekedésével a reziliencia is nő, az idősor gyakorlatilag együtt mozog. Nyilván ez a helyzet függ a rezilienciát erősítő képzettségtől, készségektől, tudástól, melyek a tudásalapú társadalom időszakában erősítik a rugalmas alkalmazkodóképességet. A nagyvárosok erősebb rezilienciája a gazdasági szereplők méretbeli és ágazati sokszínűségének is köszönhető (lásd a 3. táblázatot). Legalábbis magyar települési, városi méretekben, mert nem biztos, hogy ez a kijelentés értelmezhető több milliós, tízmilliós méretekben, köszönhetően főleg a környezeti komponensnek. Ugyanakkor a reziliencia fejlesztésére lehetőséget adhat a helyi, lokális kötődésű vállalkozások nagyobb arányú megléte, helyi piacok működése, a hálózatosság esélye.

3. táblázat: Az egy lakosra jutó jövedelem változásának mértani átlagai a Komplex Reziliencia Index képzett klaszterekben (előző év=100)

Table 3: Geometric mean of the change of the income per capita in the Complex Resilience Index clusters (previous year=100%)

Csoportok	Teljes időszak	2007–2011	2007–2016
1. csoport	1,088	1,023	1,065
2. csoport	1,086	1,023	1,060
3. csoport	1,081	1,018	1,056
4. csoport	1,078	1,015	1,052
5. csoport	1,067	1,006	1,040
Országos átlag	1,072	1,010	1,046

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját számítás

Fontosnak tartottuk annak az elemzését, hogy az egy lakosra jutó jövedelem adatsorában mennyire látszódik stabilitás, vagy a változatosság a reziliencia vonatkozásában. Vizsgáltuk egyrészt a teljes idősort, másrészt pedig a 2008-as világgazdasági válságon való túllendülést a 2007–2011-es, illetve a 2007–2016-os időszakok előző évhez képesti átlagos változásának (láncviszonyszám) elemzésével. Az idősor kiválasztásánál az volt a célunk, hogy a válság kirobbanása előtti évvel kezdődő 5, illetve 10 éves időszakaszt elemezzük. (3. táblázat)

4. táblázat: Az egy lakosra jutó jövedelem relatív terjedelmei a Komplex Reziliencia Index képzett klaszterekben (előző év=100)

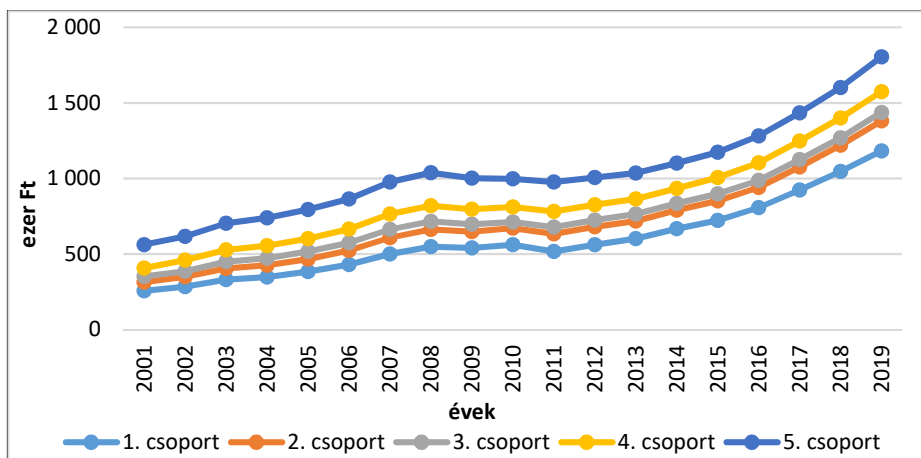
Table 7: Relative range of the income per capita in the Complex Resilience Index clusters (previous year=100)

Csoportok	Teljes időszak	2007–2011	2007–2016
1. csoport	1,567	0,113	0,508
2. csoport	1,515	0,098	0,461
3. csoport	1,446	0,076	0,424
4. csoport	1,373	0,068	0,388
5. csoport	1,198	0,062	0,288
Országos átlag	1,278	0,066	0,336

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját számítás

Másik megközelítésben az egyes csoportok adatsorának relatív terjedelmét számoltuk, vagyis az egyes időszakok maximumának és minimumának különbségét osztottuk el a megfelelő átlagokkal.

Ezen számítások (3. 4. táblázat, 5. ábra) alapján megállapítható, hogy a fajlagos jövedelem változásának, illetve relatív terjedelmének mértéke a rezilienciával ellentétes előjelű, vagyis a reziliencia növekedésével a jövedelem átlagos változása, illetve relatív terjedelme csökken, vagyis a stabilitás nő. A behatásokkal történő rugalmas alkalmazkodóképesség véleményünk szerint egyértelműen igazolható.



5. ábra: A hazai városok egy főre jutó jövedelme a Komplex Reziliencia Index klaszterei alapján, 2001-2019

Figure 5: Income per capita of the Hungarian cities by the Complex Resilience Index clusters, 2001-2019

Forrás: KSH, TEIR, NAV adatok alapján saját szerkesztés

Shift-share elemzés – a reziliencia szerepe a városok jövedelmének alakulásában

Kutatásunkban, a komplex reziliencia index kidolgozását és kiszámítását követően a reziliencia szerepét shift-share analízis segítségével kívántuk vizsgálni. A shift-share elemzés sokak által használt térstatisztikai módszer (Stevens–Moore 1980). Valamely gazdasági vagy demográfiai folyamat területi sajátosságainak jellemzőit vizsgálja, a lokális, regionális súlyok arányát keresi. A módszer matematikai formalizmusának kidolgozását a Johns Hopkins Egyetemen végezték el 1960-ban (Tóth-Varga 2022). A módszer leírását több területi statisztikai kötet is tartalmazza (Sikos T. 1984, Nemes Nagy 2005, a módszer hasonló alkalmazását lásd Nemes Nagy–Jakobi–Németh 2001), használatának magyarországi példáját pedig (Tóth 2002) ismerteti.

A módszer, lényegét tekintve kettős standardizálás, elvégzéséhez legalább két szerkezeti – területi, illetve ágazati – dimenzió szerinti adatra van szükség. Az ágazat megjelölés gazdasági ágazatokat, korszakportokat, akár településnagyság-csoportokat is jelenthet, tulajdonképpen tetszőleges diszjunkt megoszlást takarhat. A módszer területi dimenziója is sokféle lehet: települések, régiók, országok, sajátos térbeli aggregátumok (jelen esetben mindig a vizsgált megyék). Shift-share elemzéssel vizsgálhatók egyes jelenségek időbeli növekedésének összetevői ugyanúgy, mint fajlagos adatok – például az egy lakosra jutó jövedelem – differenciáltságának szerkezete (Tóth-Varga 2022).

5. táblázat: A jövedelemtöbblet/hiány és összetevői a régiókban, (%)

Table 5: Income surplus/deficit and its components by region, (%)

Régiók, Budapest	megyék,	Összes (%)	Területi (%)	Reziliencia (%)
Budapest		100,0	35,4	64,6
Pest		100,0	94,7	5,3
Közép–Dunántúl		100,0	60,1	39,9
Nyugat–Dunántúl		-100,0	-140,0	40,0
Dél–Dunántúl		-100,0	-67,0	-33,0
Észak–Magyarország		-100,0	-49,6	-50,4
Észak–Alföld		-100,0	-26,0	-74,0
Dél–Alföld		-100,0	-37,9	-62,1

Forrás: saját számítás

E számítással arról kapható információt, hogy a magas, illetve az alacsony jövedelemszinteket miként befolyásolja a regionális (pl.: megyei) hovatartozás, illetve a településszerkezeti összetétel. Jelen munkában mi is ezt a megközelítést alkalmazzuk. Elemzésünkben az egy lakosra jutó jövedelem területi egyenlőtlenségeit bontottuk fel tényezőkre a 2019-es évet vizsgálva. E számításához a 2019-ös jövedelmek (NAV) a városok reziliencia ötódei és a régiók szerint kerültek rendszerezésre (a fejezetbe a régiók, míg az alfejezetbe az ötódei kerültek), s végeztük el a módszerhez szükséges számításokat. A shift–share eredményeit vizsgálva megállapítható, hogy a reziliencia szerepe a 8 régióból 4 esetben jelentősebb a területi fejlettséget kialakító helyi tényezőknél. Pest, Közép-Dunántúl, Nyugat-Dunántúl és Dél-Dunántúl esetében erősebb a területi tényező szerepe az ötódeinél (5. táblázat).

A jövedelemtöbblet tekintetében legjobb helyzetű Budapest mind a helyi tényezők, mind pedig a reziliencia vonatkozásában igen kedvező helyzetben van, fejlettsége elsősorban a rezilienciának köszönhető. Pest és Közép-Dunántúl városainak jövedelemtöbblete viszont már inkább a helyi okokból következik, melyek kismértékben javították a reziliens városok magas arányát. A Nyugat-Dunántúl városainak fejlettsége elmarad az átlagtól, melynek oka elsősorban helyi okoknak köszönhető, melynek nagysága olyan jelentős, hogy a kedvező reziliencia nem tudta ellensúlyozni. A Dél-Dunántúl esetében mindkét tényező negatív előjelű és a helyi okok szerepe fontosabb a rezilienciánál. A három kelet–magyarországi régióban szintén mindkét tényező oka a városok átlaghoz mért fejlettsége, s a kettő közül a reziliencia sajnos erősebb negatív hatással bír. Ezek az eredmények alapvetően tükrözik a városok rezilienciájának térbeli képét. A régiók városainak fejlettségét és azok rezilienciáját összevetve a városok fejlettsége/fejletlensége, illetve abban a reziliencia szerepe egyértelműen azonosítható. Úgy tűnik a fejlettség és a városok rezilienciája között kapcsolat van, a kedvező reziliencia általában együtt jár a viszonylagos fejlettséggel, illetve ahhoz pozitívan járul hozzá, illetve ennek az ellenkezője.

Összefoglalás

A tanulmányban megvizsgáltuk egy komplex reziliencia indikátor kiszámítását hazai városállomány példáján. Megvizsgáltuk a jövedelem és a népesség számának alakulását a reziliencia tükrében. Térinformatikai módszer segítségével a hazai városokat öt csoportba soroltuk a komplex reziliencia és annak összetevői alapján. Ezen csoportok azonosítása a területi tervezés és politika számára jelenthet fontos információt.

A vizsgálatok eredményei alapján elmondható:

A települési reziliencia mérhető, három komponensen, a társadalmi, a gazdasági és a környezeti reziliencia komponensen alapuló komplex indikátorral, a Komplex Reziliencia Index-szel.

A magyar városhálózatban Budapest, egyes regionális központok, néhány megyeszékhely, és a budapesti agglomeráció valamint a Dunántúl legfejlettebb kis- és középvárosai a leginkább reziliens elemek.

A Komplex Reziliencia Index városok közötti különbsége az idő múlásával nő, és ennek következtében a Local Moran I klaszterei szűkülnek.

A fajlagos jövedelem változásának, illetve relatív terjedelmének mértéke a rezilienciával ellentétes előjelű, vagyis a reziliencia növekedésével a jövedelem átlagos változása, illetve relatív terjedelme csökken, vagyis a stabilitás nő.

A reziliencia növelése egy város számára nem feltétlenül kifizetődő cél, olyan potenciális sokkok megelőzésére, kezelésére is fel kellene készülnie, ami lehet, hogy nem következik be.

Ezért a megoldást szerintünk olyan új üzleti modellek kialakítása jelentheti, melyek alkalmazásával növelhető az egyes szereplők érdekeltsége (magánszféra, közszféra és a civil társadalom hatékony együttműködése révén). Valójában a cél lehet nem is reziliens város megteremtése, hanem sokkal inkább reziliens polgárok „nevelése”, reziliens közösségek formálása Szép–Nagy–Tóth (2021). A közösségi kötelezettségvállalás elérése nem egyszerű feladat, az együttműködés kialakítása és fenntartása csak hosszú távon valósítható meg,

ugyanakkor törekedni kell az elérésére, a reziliens közösségek építése mindenképpen előremutató és egy város jövőjét szolgáló tevékenység. Véleményünk szerint ennek megvalósításához a hálózati megoldások, a hálózatosodás elősegítése, a civil szervezetek, a városi polgárok minél tágabb bevonásán keresztül vezethet az út.

Irodalomjegyzék

- ALPEK, B. L.–TÉSITS, R. (2014): A munkaerő–piaci szenzitivitás Új módszer a magyarországi munkaerőpiac területi, térszerkezeti kérdéseinek feltárásában. *Területi Statisztika*. Vol. 54. (4) pp. 333–359.
- ANSELIN, L. (1995): Local indicators of spatial association–LISA. *Geographical Analysis* 27 (2) pp. 93–115.
- BANICA, A.–MUNTELE, I. (2017): Urban transitions and resilience of Eastern European Union cities. *Eastern Journal of European Studies*. Vol. 8. (2) pp. 45–69.
- BELUSZKY, P.–GYÖRI, R. (2004): Fel is út, le is út...Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században. *Tér és Társadalom* 18 (1) pp. 1-41.
- BELUSZKY, P.–SIKOS, T. T. (2020): Városi szerepkör, városi rang. *Dialóg Campus*, Budapest, 286 p.
- BROOKINGS Institution (2016): *Redefining Global Cities*. Brookings Institution, Washington D.C. 64 p.
- DROBNIÁK, A. (2017): Economic resilience and hybridization of development – A case of the Central European Regions. *Regional Statistics*. Vol. 7. (1). pp. 43–62.
- DURŞUN, D. (2018): The concept of resilience: a critical evaluation of Erzurum. *Iğdir University. Journal of the Institute of Science and Technology*. Vol. 8. (3). pp. 295–304.
- ENYEDI, Gy. (2003): *Városi világ – városfejlődés a globalizáció korában* Pécsi Tudományegyetem, Pécs. 26 p.
- EURÓPAI BIZOTTSÁG 2022: Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/recovery-and-resilience-facility_hu
- GIRARD L. F. (2011): Multidimensional evaluation processes to manage creative, resilient and sustainable city. *Aestimum*. Vol. 59. pp. 123–139.
- HOLLING, C. S. (1973): Resilience and stability of ecological systems. *Annual Review of Ecology and Systematics*, (1), pp. 1–23.
- KITSOS, A.–BISHOP, P. (2018): Economic resilience in Great Britain: the crisis impact and its determining factors for local authority districts. *The Annals of Regional Science*. Vol. 60. pp. 329–347.
- KSH (2020): Társadalmi haladás mutatószámrendszere. <http://www.ksh.hu/thm/index.html>
- NAGY, Z. (2007): Miskolc város pozícióinak változásai a magyar városhálózatban a 19. század végétől napjainkig. *Debrecen, Magyarország, Debreceni Egyetem* 244 p
- NAGY, Z.–SEBESTYÉNNÉ SZÉP, T. (2016): Losers of the Falling Oil Prices: Changes in Oil Vulnerability in the Oil Exporting Countries. *International Journal of Energy Economics and Policy* 6 (4) pp. 738–752.
- NEMES NAGY, J. szerk. (2005): *Regionális elemzési módszerek*. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék és MTA–ELTE RTK, Budapest, 284 p.
- NEMES NAGY, J. – JAKOBI, Á. – NÉMETH, N. (2001): A jövedelemegyenlőtlenségek térségi és településszerkezeti összetevői. *Statisztikai Szemle* 79 (10–11) pp. 862–884.
- PÉNZEŞ, J. (2022): A hazai periférikus települések csopoptosítása társadalmi-gazdasági jellemzőik alapján. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek* 19 (1) pp. 20-32.
- PIRISI, G. (2019): A reziliencia lehetséges értelmezése a településföldrajzi kutatásokban. *Tér és Társadalom*. 33. (2) pp. 62–81.

- RECHNITZER, J.–PÁTHY, Á.–BERKES, J. (2014): A magyar városhálózat stabilitása és változása *Tér és Társadalom* 28 (2) pp. 105–127.
- ROWIES, D (2015): „MENA Oil Exporters’ Resilience to Oil Price Shocks”. Credendo Group, <http://www.delcredereducroire.be/newsletter/en/risk-monthly/53862/menaoilexporting-countries-resilience-to-oil-priceshock>. A letöltés ideje: 2016. július 27. 6. o
- SEBESTYÉNNÉ SZÉP, T.–SZENDI, D.–NAGY, Z.–TÓTH, G. (2020): Gazdasági reziliencia és városhálózatban belüli centralitás közötti összefüggések vizsgálata. *Területi Statisztika*. Vol. 60. (3) pp. 352–369.
- SIKOS, T. T: (szerk.) (1984): *Matematikai és statisztikai módszerek a területi kutatásokban*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 301 p.
- SIMAI, M. (2014): A térszerkezet és a geoökonómia. *Tér és Társadalom*. 28 (1) pp. 25–38.
- STEVENS, B. H.–MOORE, C. L. (1980): A Critical Review Of The Literature On Shift-Share As A Forecasting Technique. *Journal of Regional Science*. 20. (4) pp. 419–437.
- SZABÓ, P.–TÓTH, B. I. (2016): Új fogalmak térnyerése a hazai területi kutatásokban és területpolitikában. In: Lengyel I.–Nagy B. (szerk.) 2016: *Térségek versenyképessége, intelligens szakosodása és újraiparosodása*, JATEPress, Szeged, pp. 125–142.
- TÓTH, B. I. (2012): Regionális rugalmasság – rugalmas régiók. *Tér és Társadalom*. 26 (2) pp. 3–21.
- TÓTH, G. (2002): Kísérlet autópályáink területfejlesztő hatásának bemutatására. *Területi Statisztika* 42 (6) pp. 493–505.
- TÓTH, G.–VARGA, K. (2022): A társadalmi innováció és a versenyképesség közti kapcsolat vizsgálata az Abaúji térségben. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek* 19 (1) pp. 4–19.
- WANG, Z.– XIANGZHENG, X.–WONG, C.–LI, Z.–CHEN, J. (2018): Learning urban resilience from a social–economic–ecological system perspective: A case study of Beijing from 1978 to 2015. *Journal of Cleaner Production*. Vol. 183. pp. 343–357.
- WORLD BANK (2016): Investing in urban resilience. Protecting and promoting development in a changing. <http://documents.worldbank.org/curated/en/739421477305141142/pdf/109431-WP-P158937-PUBLIC-ABSTRACT-SENT-INVESTINGINURBANRESILIENCEProtectingandPromotingDevelopmentinaChangingWorld.pdf> (letöltve: 2018. január 29.)
- WORLD BANK (2021): <https://databank.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD/1ff4a498/Popular-Indicators>. letöltve 2021.05.30.

1. Melléklet: A társadalmi, gazdasági és környezeti reziliencia komponens indikátorkészlete a 2000; 2006; 2012; 2018. évi számításához

Annex 1: Indicators of the social, economic and environmental resilience components in the selected year (2000, 2006, 2012, 2018)

Társadalmi reziliencia komponens		
Indikátor (2000, 2006, 2012, 2018)	Hatása rezilienciára (+/-) ^a	Forrás
Öregedési index ²²	–	KSH
A felsőoktatásban részt vevő hallgatók száma képzési hely szerint a teljes népességhez viszonyítva (fő/1000 fő)	+	KSH
A háziorvosi és házi gyermekorvosi ellátásban a megjelentek és a meglátogatottak száma ezer főre vetítve (fő)	–	KSH
Internet előfizetések száma ezer lakosra	+	Teir, KSH
Közgyógyellátási igazolvánnyal rendelkezők száma ezer lakosra	–	KSH
Gazdasági reziliencia komponens		
Indikátor	Hatása rezilienciára (+/-) ^a	Forrás
Egy adózóra jutó személyi jövedelemadó köteles jövedelem, (ezer Ft)	+	NAV/KSH
Becsült foglalkoztatási ráta (Az adózók népességén belüli aránya) (%)	+	NAV/KSH
Ezer lakosra jutó épített lakások száma (%)	+	KSH
Önkormányzati adók aránya a települési bevételekből (%)	+	KSH
Vállalkozás sűrűség Ezer lakosra jutó működő vállalkozások száma	+	KSH
Környezeti reziliencia komponens		
Indikátor	Hatása rezilienciára (+/-) ^a	Forrás
Ezer lakosra jutó erdőterület (ha)	+	Corine, TEIR
Települési szerkezet aránya (%)	–	Corine, TEIR
Rendszeresen tisztított közterület aránya (%)	+	KSH
Védett területek aránya (%)	+	KSH

Forrás: saját szerkesztés

²² Az öregedési index az időskorú népességnek (65–X éves) a gyermekkorú népességhez (0–14 éves) viszonyított arányát fejezi ki.

Gábor Brigitta²³

Az intelligens közlekedési rendszerek szerepe az okos városok fejlesztésében

Az intelligens közlekedési rendszereket, azok egyes elemeit napjainkban széles körben alkalmazzák a városok fejlesztésében. Ezen rendszerek kidolgozását és elterjedését főleg az infokommunikációs eszközök robbanásszerű fejlődése tette lehetővé. Tanulmányunkban áttekintjük a városi mobilitás optimalizálásának kritériumait, összhangban az okos város koncepciójával, különös tekintettel az önvezető járművek megjelenésére. Globális szinten egyre nagyobb hangsúlyt kap az okos városok fogalma, azonban a fogalmak értelmezésében különbségek figyelhetők meg. A különböző okos város koncepciók tekintetében a modellek többsége a technológiára fókuszál, míg más modellek az automatizálást helyezik előtérbe, további modellek pedig a városrehabilitáció felől közelítik meg a kérdéskört. A mobilitás a modern élet alapvető része, amely nemcsak a járművekre összpontosít, hanem a városokban élőkre egyaránt. A tanulmány célja, hogy okos városok koncepcióján keresztül a közlekedés újrarendelését bemutassa, melynek keretében az autonóm járművek kerültek előtérbe.

Kulcsszavak: intelligens közlekedési rendszer, okos város koncepció, városi mobilitás, önvezető járművek

JEL kódok: O30, O32, O33, Q55

The role of intelligent transport systems in the development of smart cities

The study aims to provide insight into the role of the intelligent transport system in the case of smart cities. We review the definition of optimization criteria for urban mobility, their connection to the concept of the smart city, with particular regard to the possible embedding of autonomous mobility. The adoption of information and communication technologies in the field of transportation provides intelligent transportation that plays a vital role in smart cities. On a global level, the concept of smart cities and their use are gaining more and more emphasis, however, global differences can be observed in the interpretation of the concepts. With regard to the various smart city concepts, with particular focus on intelligent transport systems, the majority of the models focus on technology, while other models prioritize automation, additional models approach the topic of intelligent transport systems from the point of view of urban rehabilitation. Mobility is a fundamental part of modern life, which focuses not only on vehicles, but on easier transportation for people living in cities. The concept of smart cities also means rethinking transportation, within the framework of which self-driving vehicles have come to the fore. From the point of view of urban development and the development of vehicles, intelligent transport systems and their appropriate applications are of particular importance, which greatly affect the quality of the environment and the lives of city dwellers.

Keywords: intelligent vehicle system, smart city concept, urban mobility, self-driving vehicles

JEL codes: O30, O32, O33, Q55

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.38>

Bevezetés

A tanulmány betekintést kíván nyújtani az okos városok kialakulásában az intelligens közlekedési rendszer szerepére. Áttekintjük a városi mobilitás optimalizálási kritériumainak

²³ PhD-hallgató, Szegedi Tudományegyetem Közgazdaságtani Doktori Iskola

meghatározását, kapcsolódásukat az okos város koncepciójához, különös tekintettel az autonóm mobilitás lehetséges beágyazódására.

Globális szinten az okos városok koncepciója, azok használata egyre nagyobb hangsúlyt kap, azonban globálisan eltérések észlelhetők a koncepciók értelmezésében (Szendi et al. 2020; Campisi et al. 2021). A különböző okos város koncepciók, kiemelten az intelligens közlekedési rendszerek esetében a modellek többsége a technológiára fókuszál, míg más modellek az automatizációt helyezik előtérbe, további modellek a városrehabilitáció nézőpontjából közelítik meg az intelligens közlekedési rendszer témakörét. Mobilitás és az intelligens közlekedési rendszer vizsgálatakor eltérő megközelítések alakultak ki: egyes megközelítések a globalizációt (amerikai modell), míg más szemléletek az új városkép kialakítására fókuszálnak (ázsiai modell), vagy a társadalmi elfogadás (európai modell) a legfőbb érték más tekintetben.

Az okos városok kialakulásában az intelligens közlekedési rendszereknek kulcsszerepük van, illetve a városfejlesztésben globálisan jelentős szereppel bírnak az új technológiák. Az intelligens közlekedési rendszerek olyan technológiák és alkalmazások összessége, amelynek célja a mobilitás javítása, a biztonság növelése, valamint a közlekedésben résztvevők termelékenységének növelése és a mobilitás káros hatásainak csökkentése (Meneguetta et al. 2018, Manfreda et al. 2021). Az információs és kommunikációs technológia fejlődése és annak beágyazódása, illetve az intelligens közlekedési rendszerek a jövő okos városának megoldását jelentheti. Az okos városok a mai városi élet kulcsfontosságú kérdéseivel foglalkoznak; a közlekedés, az energia hatékony felhasználása, a környezetvédelem, a kormányzat és a polgárok érdekében. Egy intelligens, okos város képes javítani az emberek életminőségét. Az információs és kommunikációs technológiák átvétele a közlekedés területén olyan intelligens közlekedést biztosít, amely létfontosságú szerepet játszik az okos városokban.

A mobilitás a modern élet alapvető részét képezi, amely nemcsak a járműveket helyezi a fókuszba, hanem a városokban élők egyszerűbb közlekedését is. Az okos városok koncepciója a közlekedés újragondolását is jelenti, amelynek keretein belül az önvezető járművek előtérbe kerültek. A városfejlesztési szakértők közül többen úgy vélik, hogy a városi közlekedés gyökeres átváltozáson fog keresztülmenni az elkövetkezendő évek folyamán, amely nem feltétlenül egymással párhuzamosan fog bekövetkezni (Airbib és Seba 2017, Lados – Tóth 2019). Az autópárhuzamban alapvető szempont a városi környezethez, utakhoz történő idomulás, amely a tervezés, fejlesztés folyamatánál kikerülhetetlen aspektus, mivel igénylik a folyamatos gépjárműhasználatot, és konstans környezeti terhelésnek vannak kitéve (Rechnitzer 2019). A mobilitás és a hozzá kapcsolódó elemek, úgymint az utak, terek, járművek nehezen elkülöníthető egységei a rendszernek. A városfejlesztés és a járművek fejlesztése szempontjából is kiemelt jelentőséggel bírnak az intelligens közlekedési rendszerek és azok megfelelő alkalmazásai, amelyek nagymértékben hatással vannak a környezet minőségére és a városlakók életvitelére egyaránt. A tanulmány ezt a célt szolgálja, hogy bemutassa az okosváros-fejlesztés és mobilitás kapcsolatát az autonóm járművek példáján.

Okos város koncepciója

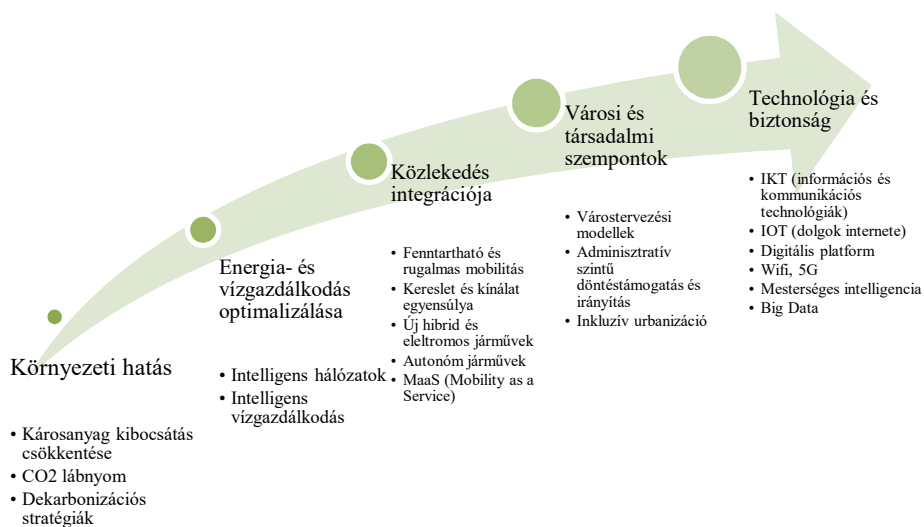
A mobilitás a városfejlesztés tekintetében egy központi téma az urbanizáció kezdete óta, és a növekedés, a fejlődés egyik alapvető hajtóereje, továbbá a városok a mobilitási innováció epicentrumai (Chehri -Mouftah 2019). Az okos városokban kiemelkedő az intelligens eszközök használata, amelyek folyamatosan adatokat termelnek a társadalmi és digitális térben. Ezek az információk felhasználhatóvá válnak mind az okos városok infrastruktúra-menedzseléséhez, valamint a társadalmi-gazdasági tevékenységek során is, így javítva a hatékony problémamegoldást (Gohar et al. 2018).

Az okos városok a mai városi élet alapvető kérdéseivel foglalkoznak; a közlekedéstől, az energiától, a környezetvédelmen keresztül, a kormányzatig és a polgárok bevonásáig. Az IKT átvétele a közlekedés területén olyan intelligens közlekedést biztosít, amely létfontosságú szerepet játszik az intelligens városokban (Manfreda et al. 2021).

Az intelligens, okos városok világszerte fejlődnek. Az okos városokat komplex önszerveződő rendszerek jellemzik, ezért az önszerveződő rendszerelmélet hasznos lehet az ilyen városok magyarázatában. Az okos városok fogalma és jelenségei viszonylag újak, először az „okos város” (smart city) koncepció használatát Amerikában, a '90-es években vezették be, az új urbanizmus irodalmában (Campisi et al. 2021, Chehri -Mouftah 2019). Azonban Bizjan (2014) leírja, hogy az okos város koncepciója már a '80-as években feltűnt a szakirodalomban, amely az IKT szerepét hangsúlyozta. Mosco (2019) szerint az okos városok modern története az 1960-as évekig nyúlik vissza. Ezzel szemben az amerikai IT-cégek a kifejezést új IKT-eszközök leírására találták ki, amelyek a nagy metropoliszok problémáinak megoldására irányulnak. Az okos, más megfogalmazásban intelligens város koncepciójának kezdeményezői rendkívül információgazdagok (Castelnovo 2016), gyakran az állampolgárok által generált információkat használnak fel (Chehri -Mouftah 2019).

Az okos város fogalma rendkívül komplex, lényegében az infokommunikációs technológiák által lehetővé tett információgyűjtésen, információelemzésen alapuló városi szolgáltatásokhoz köthető (Lengyel 2021). A szakirodalomban számottevő definíció él az okos várost illetően, azonban jelenleg nincs egy egységesen alkalmazott meghatározása (Szendi et al. 2020). Ha összegezni kellene az okos városról alkotott értelmezéseket, akkor röviden az alábbiak szerint írható le leginkább (Campisi et al. 2021): egy olyan fenntartható területi egység, amely képes lépést tartani az innovációkkal és a digitális forradalommal egyaránt.

Mások az okos városra a következő átfogó megfogalmazást javasolták (Caragliu et al. 2011, 67. o.): „Egy város akkor okos, ha a humán és társadalmi tőkébe, valamint a hagyományos (közlekedési) és modern (IKT) kommunikációs infrastruktúrába történő beruházások hozzájárulnak a fenntartható gazdasági fejlődéshez és a magas életminőséghez, a természeti erőforrások bölcs kezelésével, részvételi cselekvés és elkötelezettség révén”.



1. ábra: Okos városok elterjedésének előnyei

Figure 1: Advantages of the spread of smart cities

Forrás: saját szerkesztés Campisi et al. (2021) 4. o. alapján

Az okos város koncepciója egy olyan folyamatként írható le, amely hatékonyabbá, élhetőbbé, kevésbé zajossá és környezetbarátabbá teszi a városokat, ezáltal javítva mind a közösségi szolgáltatások minőségét, mind az állampolgárok jólétét (Bakonyi et al. 2018, Chehri - Mouftah 2019). Az okos városok az információs és kommunikációs technológia alkalmazására támaszkodnak, amely digitálisan átalakíthatja környezetünket és közvetlen élőhelyünket (Baji 2017). A digitális átalakulás számos területet érint (1. ábra): a közlekedéstől az

energiaszolgáltatáson keresztül, a kormányzaton át a környezetvédelemig, azonban elsősorban az állampolgárokat érinti, ezért az intelligens város mindegyik szempontja érzékeny társadalmi kihívásokat jelent (Manfreda et al. 2021). Az okos városok egyik környezeti előnyeként említik, hogy képes csökkenteni a károsanyag kibocsátást, a CO₂ lábnyomot. Energia- és vízgazdálkodás tekintetében lehetőséget teremt az intelligens hálózatok és vízgazdálkodás megvalósítására. A közlekedés esetén fókuszba helyezi a fenntartható és rugalmas mobilitást, valamint az elektromos és autonóm járművek elterjedésének utat enged, és nem elhanyagolható a Mobility ad a Service (MaaS) szolgáltatás megemlézése sem. Társadalmi és városi szempontokat tekintve kiemelendő az inkluzív urbanizáció, az adminisztratív szintű döntéstámogatás és irányítás egyaránt. Technológiai szempontból tekintve az okos város lehetőséget nyit az IKT, a Big Data, a mesterséges intelligencia és különféle digitális platformok alkalmazására.

Az okos város definíciójára három elkülönült megközelítés alapján lehet fókuszálni. Az egyik a technológiaorientált, amelyik az IKT megoldásokat részesíti előnyben és ezt helyezi a középpontba. A másik a komplex megközelítés, amely esetében figyelembe veszik a társadalmi aspektusokat is a technológiai megoldások mellett. A harmadik a városrangsorok alapján alkotott definíciók, amelyek több indikátor alkalmazásával összetett indexeket vesznek alapul (Szendi et al. 2020).

Giffinger – Pichler-Milanovic (2007) szerint számos tevékenységi terület létezik az okos város kifejezéshez kapcsolódóan: az ipar, az oktatás, a műszaki infrastruktúra, a különféle „puha tényezők”; végül Giffingerék hat eltérő jellemzőt azonosítottak az okos városok további kidolgozásának kiindulópontjaként, de lehetővé teszik további tényezők bevonását is. Az okos város egy olyan város, amely jól teljesít a hat tényező mentén (okos gazdaság, okos emberek, okos kormányzás, okos mobilitás, okos környezet, okos életkörülmények), és a független és tudatos polgárok adottságainak és tevékenységeinek „okos” kombinációjára épül.

Az egyes okos város koncepciók kollektív sajátossága, hogy számtalan indikátor, komponens szerint kívánják meghatározni a városok okos teljesítményét (Szendi et al. 2020). Az okos város koncepciójában Nam - Pardo (2011) megközelítése szerint az okos gazdaság, az okos emberek, az okos kormányzás, az okos környezet, az okos mobilitás és az okos életkörülmények aspektusaiból indul ki (2. ábra). További kritériumokat is felhasználnak, mint a technológiai (infrastruktúra, okos technológiák, virtuális technológiák, digitális hálózatok), az intézményi (kormányzati politika, szabályozások), és a humán tényezők (humán infrastruktúra, társadalmi tőke), amelyek véleményük szerint még sikeresebbé képesek tenni az okos városokat (Nam - Pardo 2011).



2. ábra: Az okos város koncepciója

Figure 2: The concept of a smart city

Forrás: Szendi et al. (2020), 255. o. ábrája

Az okos városok fogalma és definícióját követően a tanulmány az okos városok célját kívánja bemutatni. Az intelligens, okos városok célja a különböző technológiai fejlesztések integrálása egyes funkciókkal és összetevőkkel, amely számos összehangolt és integrált társadalmi, valamint környezeti és gazdasági beavatkozást foglal magában. Az intelligens városok fejlődése különösen a közlekedési kínálattól (infrastruktúra, IKT, mobilitási szolgáltatások) és a kereslettől (társadalmi-demográfiai aspektusok), valamint a város méretétől függ (Campisi et al. 2021).

Megállapítható, hogy globális szinten az okos városok koncepciója, így az intelligens fejlesztések, valamint azok használata egyre nagyobb hangsúlyt kapnak, azonban kontinensenként nagymértékű különbségek észlelhetők (1. táblázat) (Szendi et al. 2020; Campisi et al. 2021).

A különböző okos város koncepciók tekintetében, kiemelten az intelligens közlekedési rendszerekre fókuszálva, abban különböznek az egyes modellek, hogy míg az amerikai modell leginkább a technológiára fókuszál, addig az ázsiai modell az automatizációt helyezi előtérbe, míg az európai modell a városrehabilitáció nézőpontjából közelíti meg a tárgykört. Emellett az amerikai modell a kutatást, az ázsiai modell a tesztelést, míg az európai modell a fenntarthatóságot tekinti a legfőbb irányvonalnak. Mobilitás és az intelligens közlekedési rendszer vizsgálata tekintetében az első esetben a globalizáció, ázsiai modell esetén az új városkép kialakítása a legfőbb cél, míg európai viszonylatban a társadalmi elfogadás az alapvető érték.

1. táblázat: Okos város koncepciók értelmezése eltérő modellek alapján

Table 1: Interpretation of smart city concepts based on different models

<i>Okos város</i>	<i>Amerikai modell</i>	<i>Ázsiai modell</i>	<i>Európai modell</i>
<i>Fő irány</i>	kutatás technológia	tesztelés automatizálás	fenntarthatóság városrehabilitáció
<i>Város méret</i>	globalizáció	új város	társadalmi befogadás/elfogadás
<i>Irányultság</i>	metropoliszok/ megapoliszok	megapoliszok/ gigapoliszok	városok/ metropoliszok
<i>Városlakók részvétele</i>	globális	globális	globális/európai/1
	közepes	alacsony	közepes/magas
<i>Fő támogatói a folyamatnak</i>	<i>Magánszektor:</i> IKT vállalatok/akadémiai innovációs központok	<i>Magánszektor:</i> IKT vállalatok/társadalom építése/pénzügyi <i>Közfélő:</i> nemzeti kormány	<i>Közfélő:</i> városok hálózata/egyetemek/helyi hatóságok

Forrás: saját szerkesztés Campisi et al. (2021) 13. o. alapján

A tanulmány az eltérő okos város koncepciók áttekintését követően a magyar okosváros-fejlesztésekre, szakpolitikai támogatásokra kívánja fordítani a hangsúlyt. Magyarországon számos hazai és európai uniós pályázat egyaránt elérhető, amely az okos városok fejlesztésére fókuszál. 2015-ben hazai forrásokból finanszírozva városfejlesztési programot hirdetett meg a kormány, amely a *Modern Városok Program* keretében húsznál több megyei jogú város számára 3400 milliárd forint értékű fejlesztési forrást biztosított városfejlesztésre (Bakonyi et al. 2018).

A 314/2012. (XI. 8.) a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló Korm. rendelet 2. §, (5a) bekezdése alapján az okos város „olyan település, amelyik az integrált településfejlesztési stratégiáját okos város módszertan alapján készíti és végzi”. A Kormányrendelet alapján az okos városok hazai stratégiáját - a (2) és a (2a) bekezdés figyelembevételével - a Lechner Tudásközpont Területi, Építészeti és Informatikai Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság dolgozta ki.

A Lechner Tudásközpont (2016, 3. o.) alapján „egy várost akkor nevezünk okosnak, ha fenntartható gazdasági fejlődését a hagyományos és digitális infrastruktúrába, humán és társadalmi tőkébe való kiegyensúlyozott befektetés révén, az érintett közösség érdekeltjeinek bevonásával, aktív részvételével, környezettudatos módon éri el. Az okos városokban a technológiai és az intelligens szolgáltatások komplex, életminőségről, hatékonyságról, ökológiai és gazdasági fenntarthatóságról szóló célok eszközei, amelyek más eszközökkel együtt alkalmazva tudnak sikeresek lenni.”

2017. március 20-án jelent meg az 56/2017. (III. 20.) Korm. rendelet az egyes kormányrendeleteknek az „okos város”, „okos város módszertan” fogalom meghatározásával összefüggő módosításáról. A kormányrendelet meghatározza az okos város fogalmát és módszertanát: „olyan település vagy település csoport, amely természeti és épített környezetét, digitális infrastruktúráját, valamint a területén elérhető szolgáltatások minőségét és gazdasági hatékonyságát korszerű és innovatív információtechnológiák alkalmazásával, fenntartható módon, lakosainak fokozott bevonásával fejleszti.”

Az okos város méri és nyomon követi az adott technológiai fejlesztések hatásait. A Lechner Tudásközpont által fejlesztett településértékelési és monitoring rendszer a nemzetközi gyakorlatot követve hat alrendszer – kormányzás, gazdaság, környezet, mobilitás, életkörülmények, emberek – mentén vizsgálja a városokat.

Az okos városok fejlődése tehát az erőforrásokkal intelligensen történő gazdálkodást jelenti, úgy, hogy gazdaságilag fenntarthatóvá váljon, a városlakók életminőségére és szükségleteire fókuszáljon, az innovációval és a digitális forradalommal együtt fejlődjön, amelyhez elengedhetetlen egy intelligens közlekedési rendszer kialakítása. Az autonóm és fenntartható mobilitás az okos városok egyik kulcskérdése. A mobilitást nem célnak, hanem az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférést biztosító eszköznek kell tekinteni.

Digitális transzformáció és az intelligens közlekedési rendszer

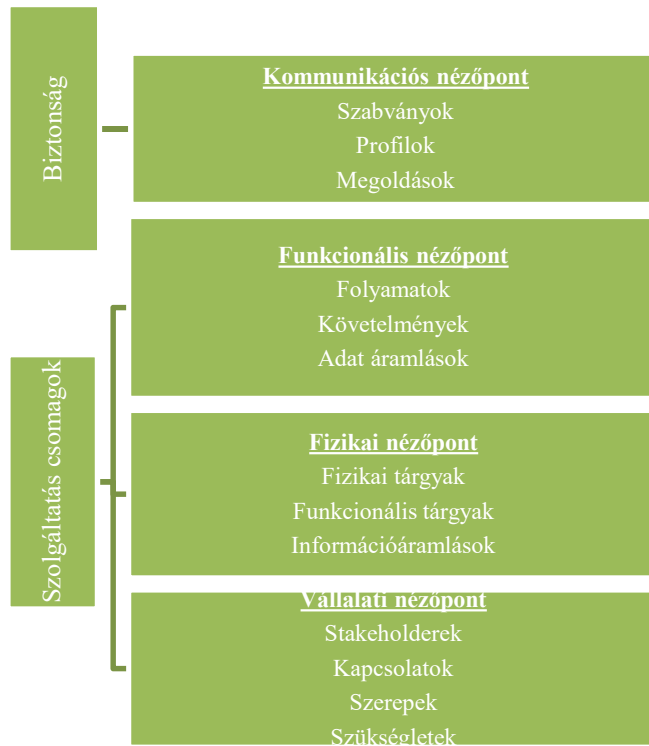
A tanulmány az okos város fogalmának és koncepciójának, illetve céljának bemutatása után a magyarországi okosváros-fejlesztésekre fókuszált. A tanulmány következő fejezete betekintést kíván nyújtani a digitális transzformációba, illetve az intelligens közlekedési rendszerek világába. Ahogyan az előző fejezetben leírtuk, miszerint Giffinger – Pichler-Milanovic (2007) okos város koncepciójában hat eltérő pillért azonosítottak kiindulópontként, amelyek az okos gazdaság, az okos emberek, az okos kormányzás, az okos mobilitás, az okos környezet és az okos életkörülmények. A tanulmány ezen pillérek közül az okos mobilitást helyezi a fókuszba és kívánja megvizsgálni az intelligens közlekedési rendszereket.

A digitális átalakulás, digitalizáció miatt az elmúlt évtizedekben a mobilitási szektort több külső tényező is kihívás elé állította; megjelentek a digitális technológiák, illetve az információs és kommunikációs technológiákat (IKT) széles körben alkalmazzák (Lukovics et al. 2020, Yan et al. 2020, Manfreda et al. 2021).

A digitális átalakulás, transzformáció mind a társadalmi, mind a gazdasági életben fontos jelenséggé vált. A digitalizáció egy folyamat, amelyben a digitális technológiák központi szerepet játszanak a társadalom előtt álló kihívások kezelésében, a velük járó zavarok létrehozásában és erősítésében iparági szinten, és ezek a zavarok stratégiai válaszokat igényelnek a szervezetek részéről. A digitális technológiák segítségével lehetőség nyílik megváltoztatni az értékteremtési utakat, amelyekre korábban támaszkodtak, annak érdekében, hogy versenyképesek tudjanak maradni. Emiatt alapvető változásokat kell végrehajtaniuk az egyes intézményeknek, mely átalakulás nemcsak a szervezetekre gyakorolhatnak pozitív hatást, hanem bizonyos esetekben az egyénekre és a társadalomra is, bár ezek nemkívánatos következményekkel is járhatnak (Vial, 2019)

Az információs és kommunikációs technológiák fejlődése lehetővé teszi újszerű közlekedési megoldások tervezését és megvalósítását (Yan et al. 2020). Hozzájárulnak az intelligens közlekedési rendszerek (ITS: Intelligent Transport System) kifejlesztéséhez, illetve számos innovatív szolgáltatás kialakulásához, például a járművezetők számára lehetővé téve a torlódások elkerülését. Az intelligens közlekedési rendszerek különféle technológiákat és szolgáltatásokat kombinálnak a városi mobilitás optimalizálása és a városi központok járműkereslete által okozott pénzügyi és környezeti károk csökkentése érdekében (Manfreda et al. 2021).

A közlekedési rendszerek a modern élet és a városok lényeges részét képezik. Ezek a rendszerek nemcsak a járműveket helyezik a középpontba, hanem a városokban élő emberek egyszerűbb, hatékonyabb mobilitását is lehetővé teszik, és ezen rendszerek kiemelkedő szerepet játszanak a városi környezetben belüli mobilitás minden kérdésében. A gyorsuló urbanizáció, így a városok folyamatos növekedése (Buhaug - Urdal 2013), illetve a technológiai fejlődés nyomán megjelent új szolgáltatások miatt, az intelligens járműrendszerek egyre nagyobb mértékben igényelnek támogatásokat mind az erőforrások, mind pedig a járművek kezeléséhez (Szendi et al. 2020). A közlekedési rendszerek kiemelt szerepet játszanak a járműforgalom koordinálásában és a biztonság garantálásában, ami a városi központokban rendszeresen előforduló problémák egyik megoldását jelentheti. Az intelligens közlekedési rendszerek különféle technológiákat és szolgáltatásokat kombinálnak a városi mobilitás optimalizálása érdekében (Meneguetta et al. 2018).



3. ábra: Intelligens közlekedési rendszer architektúrája az Egyesült Államokban

Figure 3: Intelligent Transportation System Architecture in the United States

Forrás: saját szerkesztés Menegutte et al. (2018) 5. o. alapján

Az információs és kommunikációs technológiák fejlődése fellendítette az ITS-szolgáltatások fejlesztését, ezáltal megfelelve a növekvő igényeknek. A tényezők sokfélesége miatt szükséges a szabványosítás, tehát egy általános módszer kidolgozása. Az Egyesült Államokban használt architektúrát (3. ábra) az Egyesült Államok Közlekedési Minisztériuma fejlesztette ki. Kialakítása a városi mobilitás segítésére összpontosít egy kooperatív rendszeren keresztül, amelyek egymással összefüggő, összekapcsolt komponensek halmazából tevődik össze (Menegutte et al. 2018). A vállalati nézőpont a felhasználók és a szervezetek közötti kapcsolattal foglalkozik, ide tartoznak a szabályok megállapításai, amelyeket az ilyen szervezetek követnek a kooperatív ITS-környezetben. Ezért az entitás, a felhasználó és a rendszer közötti kapcsolatok a felhasználói szolgáltatásokkal való interakció során kapott szerepköröktől függenek. Ez a nézőpont objektumok halmazából áll (stakeholderek, kapcsolatok, szerepek és szükségletek). Fizikai nézőpont leírja azokat a fizikai elemeket, amelyek az ITS-funkciókat biztosítják. Ez a funkcionalitás tartalmazza a felhasználói szolgáltatások nyújtásában részt vevő elemek szerepét, ezen elemek adott képességeit és a közöttük lévő kapcsolatokat. A funkcionális nézőpont az absztrakt elemek működésére és azok logikai kölcsönhatásaira összpontosít. Ez a pillér meghatározza a funkcionális követelményeket, amely képes támogatni az ITS-felhasználók igényeit. Az architektúra utolsó pillére a kommunikációs nézet, amely meghatározza a fizikai objektumok kommunikációját. Leírja azokat a kommunikációs protokollokat, amelyek a fizikai nézetben lévő objektumok közötti együttműködést biztosítják.

Az Egyesült Államok architektúrája biztosítja az ITS-ek leírásának keretét, meghatározza a fizikai objektumok által ellátandó funkciókat. Az architektúra több szolgáltatást is nyújt felhasználóknak, azonban nem tisztázza a különböző kommunikációs technológiák egyidejű

alkalmazásának támogatását a felhasználói igények kielégítésére. Az architektúra másik korlátja a rendszer rugalmasságával kapcsolatos új számítási paradigmák.

Európa esetén az ETSI Intelligens Közlekedési Rendszerekkel foglalkozó Műszaki Bizottság felelős az európai ITS architektúra fejlesztéséért, amely négy alrendszerből áll; *személyes hozzáférést biztosítása* a szolgáltatásokhoz az ITS-ekben, a járművek esetén *járműbe beépített eszközök*, amelyek információkat vesznek figyelembe a járműről és annak környezetről, továbbá *egy központi eszköz*, amely kezeli, figyeli és elérhetővé teszi ITS szolgáltatásokat a felhasználók számára, és nem utolsósorban az *út mentén telepített eszközök*, amely eszközök információkat gyűjtenek a járművek áramlásáról és az útviszonyokról, valamint irányítják az út menti berendezéseket és kommunikációt létesítenek a járművek között (Meneguetto et al. 2018).

Az intelligens közlekedési rendszerek fontos szerepet játszanak abban, hogy egy városi területet intelligens várossá alakítsanak. Az elmúlt évtizedekben az intelligens közlekedési rendszereknek, illetve azok egyes alrendszereinek már számos megoldását alkalmazzák az okos városokban (Gohar et al. 2018).

Az ITS olyan technológiák, illetve alkalmazások összességét jelenti, amelynek célja a mobilitás javítása, illetve a biztonság növelése, valamint a közlekedésben résztvevők termelékenységének növelése és a mobilitás káros hatásainak csökkentése (Meneguetto et al. 2018).

Önvezető járművek

Az okos városok tekintetében kiemelt pillér az okos közlekedés, ezáltal a közlekedésmenedzsment számára számos mechanizmust dolgoztak ki (Bakonyi et al. 2018; Szalmáné Csete – Buzási 2020). Az okos városok intelligens közlekedési rendszereiben az önvezető járművek kiemelt szereppel bírnak.

Az IKT bevezetésével az autonóm járművek drámai változásokat generálnak a városokban a jövő intelligens közlekedése szempontjából (Chehri -Mouftah 2019). Az ipari forradalom kezdete óta a mobilitás a technológiai fejlődés egyik kiemelkedő területe. A népesség létszáma globálisan emelkedő tendenciát mutat, így feltehetően a gépjárművek eladásai is korrelálni fognak ezzel a növekvő népességszámmal. Neckermann (2017) kutatásában rávilágít, hogy 2025-re 125 millió darabra becsülik a világszerte értékesített új gépjárművek számát, amely 2010-es adatokkal összehasonlítva közel másfélszeres növekedést jelent (44%). A forgalomban levő gépjárművek által generált dugók számos nagyvárosban elkerülhetetlenek és szinte már elviselhetetlenek. A forgalmi torlódások rengeteg felesleges károsanyag kibocsátással járnak, amely nemcsak a környezetet szennyezi, hanem az járművekben pazaroljuk az időnket, és ezáltal a gazdasági, társadalmi folyamatokat is befolyásolják. Az új mobilitási rendszerek nagy lehetőséget kínálnak a nagyvárosoknak több szempontból: kényelem, rugalmasság, igény szerinti technológia (Lukovics et al. 2018). Az autózással kapcsolatos szolgáltatások fejlesztésének azonban olyan közpolitikai keretek között kell történnie, amelyek kiaknázzák a mobilitás, a biztonság, a méltányosság és a környezeti fenntarthatóság célkitűzéseinek megvalósítását. Ilyenfajta beavatkozás nélkül a nagyvárosokban, de a kisebb településekben élők életlehetőségeit az egyre növekvő gépjárműflotta és a vele járó nagyobb forgalom fogja megnehezíteni (Howard – Dai 2014).

Az autóiparban egy új korszak közeleg. A kiváltó ok a negyedik ipari forradalomban keresendő, hiszen ez a folyamat az egész gazdaságot átszövi. A negyedik ipari forradalom egyik radikális innovációja az önvezető, autonóm gépjármű. A radikális, áttörő innovációk jellemzően paradigmaváltáshoz vezetnek (Yin et al. 2017). Rendszerint gyökeres változást indukálnak mind a szervezeti struktúrákban, mind a piaci környezetben. Az áttörő innováció hatásainak mértéke függ a gazdasági tevékenység jellegétől, ezenkívül sikeres strukturális változásokat követel, nemcsak az innovációhoz kapcsolódó szabályozásokban, hanem a fogyasztói szokásokban is.

A városfejlesztési szakértők közül többen úgy vélik, hogy a városi közlekedés gyökeres átváltozáson fog keresztülmenni az elkövetkezendő évek folyamán, nem rövid távú átalakulás lesz és nem is feltétlenül egymással párhuzamosan történik (Lados – Tóth 2019). Airbib és Seba

(2017) kifejti, hogy a közlekedésben tapasztalható reformoknak három mozgatórugója van. Elsődlegesen megemlítik az elektromos motorok térnyerését, amelyek képesek lehetnek az idáig használt robbanómotorok lecserélésére. Az Európai Parlament tagjai plenáris ülésen vitatták meg és szavaztak a „Fit for 55” klímavédelmi csomagról, amelynek célja az EU károsanyag-kibocsátásának legalább 55%-os csökkentése 2030-ig. A plenáris ülésen megszavazták, hogy 2035-től az Európai Unióban csak olyan új autót lehet vásárolni, amely elektromos hajtású (Ovaere – Proost 2022). A közlekedés átalakulásában várható másik tényező a Mobility as a Service (MaaS) megjelenése, amelynek alapkonceptiója, hogy a különféle közlekedési módokat szolgáltatássá integrálja. Ezen kezdeményezés fő célkitűzése, hogy nemcsak a saját autó birtoklása révén utazhatunk, hanem megosztott szolgáltatásokat is igénybe vehetünk. A lakosság egy applikáció segítségével képes lehet a napi ingázását optimalizálni, az utazás megtervezésétől kezdve, az utazáson és ennek díjain keresztül egészen az óhajtott cél alternatív eléréséig. Harmadikként az önvezető járművek megjelenését és térnyerését emelik ki.

Másféle koncepciókat is kidolgoztak, Viereckl et al. (2016) öt trendet fogalmazott meg, amely az autópárt teljesen átformálja és radikális változásának korszakát hozza el a társadalom számára. A gépjárműipart megreformáló tényezők: elektromos, önvezető, megosztott, összekapcsolt és évente frissített járművek.

Az önvezető járművek használata számos lehetőséget rejt magában. Kétségtelen, hogy lesznek bukkánók ezen az úton, beleértve a felelősség és állami szabályozás kérdéskörét, az infrastrukturális viszonyokat és nem utolsósorban a fogyasztói elfogadást is, azonban bizonyosnak tűnik, hogy ezen fennálló veszélyforrások nem bizonyulnak leküzdhetetlennek (Howard et al. 2014). Vitathatatlan, hogy az autópárhoz kapcsolódó egyéb iparágaknak is szembe kell nézniük a felmerülő lehetőségekkel, illetve a veszélyekkel egyaránt.

A nemzetközi szakirodalomban számos eltérő megnevezés (autonomous, driverless vagy self-driving) található az önvezető járművekre. Az egyik legátfogóbb a Morgan Stanley által megfogalmazott definíció: „*A pontból B pontba képes vezetni, egy vezető manuális irányítása nélkül. A jármű különféle kamerák, radar rendszerek, szenzorok, helymeghatározó rendszer kombinációját használva képes a környezetéből érkező jelek determinálására. Mesterséges intelligencia segítségével azonosítja a leggyorsabb és legbiztonságosabb útvonalat. Különféle mechatronikus egységek teszik lehetővé az autó „agyának”, hogy bizonyos esetekben fékezzen, gyorsítson és irányítson, amennyiben szükséges*” (Shanker et al. 2013, 14. o.).

Az önvezető járművekkel kapcsolatos tanulmányok többsége leginkább műszaki vagy természettudományi területre összpontosít, azonban a témával kapcsolatos társadalomtudományi kutatások az utóbbi időben egyre fontosabbá váltak (Kassens-Noor et al. 2020, Kovács – Lukovics 2022). Az önvezető járművek témája társadalmi, elsősorban pszichológiai és szociológiai vonatkozásai miatt is rendkívül izgalmas téma, és fontos annak vizsgálata, hogy a gépek döntései milyen következményekkel járnak a városlakók életében (Csizmadia 2019).

A technológia fejlődésének köszönhetően azonban nem csupán potenciális előnyöket kaphatunk, hanem számos kihívás is megjelenhet, amelyek egyelőre még nem láthatóak. Braun (2020) szerint a forradalmian új digitalizált technológiák, amelyeket már a közlekedési rendszerbe integrálnak, képesek lehetnek kiszorítani a társadalom tagjait az ítéletalkotásból és a döntések meghozatalából. Mindehhez hozzáteszi, hogy ennek ellenére egyértelműen rengeteg lehetőséggel állunk szemben, amelyek környezetbarátabb, élhetőbb, valamint sokkal szervezettebb ember és környezet közötti kapcsolatrendszer alakíthatnak ki. Mindezen várható reformokra a legnagyobb hatást az alanyok képesek gyakorolni. Az önvezető járművek rendszerbe szervezve olyan perspektívákat nyithatnak a mobilitásban, amelynek következményei a civilizált ember életében szinte minden területet érinteni fognak. Megváltoztathatják az utazási szokásainkat, új üzleti modelleket hoznak létre, új kapcsolati hálókat alakítanak ki, új városkép kialakítására nyújthatnak lehetőséget, új napi rutinokkal gazdagíthatják életvitelünket (Lukovics et al. 2018, Palatinus et al. 2021).

Az önvezető jármű által keltett kihívások értelmezése főleg az automatizáltság különféle szintjeire épül. A Society of Automotive Engineers International (SAE) szakmai szövetség

szerint a mai technológiai előrehaladás olyan rendkívüli gyorsaságú az autóiipari ágazaton belül, amely megköveteli a műszaki szabványok kialakítását. Emiatt a SAE 2014-ben egy olyan szabványt alkotott, amelyben hat különböző szinten definiálta az automatizáltság fokozatait (2. táblázat). Ezen standard módszer segítségével lehetséges csoportosítani a humán beavatkozás és a jármű saját irányítási technológiája közötti kapcsolat alapján a különféle szinteket (SAE International 2014, ITF 2015). Az első három szinten (0. szint - 2. szint) még jelen van az emberi sofőr a kormány mögött, aki nyomon követi és folyamatosan ellenőrzi, kontrollálja a vezetést. A 3. szinttől már az automatizált járművezető rendszer monitorozza az út során az azt körülvevő közvetlen környezetet.

Németországból eredő Bundesanstalt für Straßenwesen - Német Szövetségi Útügyi Kutatóintézet - illetve az Egyesült Államokból származó National Highway Traffic Safety Administration – Nemzeti Közúti Közlekedésbiztonsági Hivatal – intézetek által is készültek különféle szabályozások az automatizáltság vizsgálatának egyszerűsítése érdekében (Glancy 2015, Winkle 2016).

2. táblázat: Az autonóm gépjárművek SAE által megfogalmazott szintjei

Table 2: SAE levels of autonomous vehicles

Szint	SAE által meghatározott szint	Definíció	Gyorsítás/ lassítás és kormány-zás	Környezet figyelése	Dinamikus vezetési műveletek átvétele az automatikus rendszerek teljesítményének visszaeséskor	Az automata rendszer képessége a vezetési módokat tekintve
0	Nincs automatizáltság	Folyamatosan a humán járművezető végez minden vezetési műveletet. A gépjármű teljes mértékben emberi irányítás alatt áll.	Emberi sofőr	Emberi sofőr	-	-
1	Gépjármű-vezetés támogatása	A járművezetés-támogató rendszer a kormányzási vagy a fékezési/gyorsítási műveletet átveheti, valamint segítheti a biztonságosabb működtetést. Ezek mellett a jármű teljes mértékben emberi irányítás alatt áll.	Emberi sofőr és automata rendszer	Emberi sofőr	Emberi sofőr	Egyes vezetési módok
2	Részleges automatizáltság	A járművezetés-támogató rendszer a kormányzási és a fékezési/gyorsítási műveleteket egyszerre átveheti, valamint segítheti a biztonságosabb működést. Ezek mellett a jármű teljes mértékben emberi irányítás alatt van.	Emberi sofőr és automata rendszer	Emberi sofőr	Emberi sofőr	Egyes vezetési módok
3	Feltételes automatizáltság	Az automata járművezetés-rendszer irányítja az összes dinamikus vezetési műveletet feltételezve, hogy szükség esetén az emberi vezető megfelelően reagál egy beavatkozási kérelemre vagy képes átvenni a vezetési műveleteket.	Automata rendszer	Automata rendszer	Emberi sofőr	Egyes vezetési módok

4	Magas automatizáltság	Az automata járművezetés-rendszer irányítja az összes dinamikus vezetési műveletet, abban az esetben is, ha az emberi vezető nem megfelelően reagál egy beavatkozási kérelemre.	Automata rendszer	Automata rendszer	Automata rendszer	Egyes vezetési módok
5	Teljes automatizáltság	Az automata járművezetés-rendszer irányítja az összes dinamikus vezetési műveletet folyamatosan. Minden úti és környezeti körülményt képes kezelni, amellett, hogy az emberi vezető által is kezelhető. A jármű ember nélkül is közlekedhet.	Automata rendszer	Automata rendszer	Automata rendszer	Minden vezetési mód

Forrás: saját szerkesztés SAE International (2014) alapján

Rechnitzer (2019) kihangsúlyozza, hogy a legjobb járműipari fejlesztés is megrekedhet koncepcionális szinten, ha az alapos tájékozottság, tanulmányozás és kritikus gondolkodás, valamint a lehetséges hatások megfigyelése háttérbe szorul, vagy akár elmarad. Szerinte a gazdaság egyik domináns szektora az automobilitást képviselő járműipar. A gépjárművek, így az autók az egyik legösszetettebb, legnélkülözhetetlenebb innovációs rendszerként tanulmányozhatók. Az autóipar és annak termékei gazdasági perspektívából domináns megaszektorban egyszerre mennek át gyökeres átalakuláson egy-egy korszakváltás során. Amennyiben a technológia radikális változáson megy keresztül, akkor hatalmas reformokat indukál a járművek használatában is. A személygépjármű nemcsak egy termék, hanem jóval több annál.

Az autóiparban alapvető szempont a városi környezethez, utakhoz történő idomulás, amely a tervezés, fejlesztés folyamatánál kikerülhetetlen aspektus, mivel igénylik a folyamatos gépjárműhasználatot, és konstans környezeti terhelésnek vannak kitéve (Rechnitzer 2019). A mobilitás és a hozzá kapcsolódó elemek, úgymint a különböző utak, területek, illetve ezeken közlekedő járművek nehezen elkülöníthető egységei a rendszernek, így a gazdaságra is extrém módon kihatnak. Ez pedig visszacsatolásként szolgál a városfejlesztésre és a járművek fejlesztésére egyaránt. De a mobilitás, így a járművek is nagymértékben hatással vannak a környezet minőségére, valamint a klímaváltozásra is. A városi mobilitás paradigmaváltása egy tág és dinamikus fogalom, amelyben az önvezető járművek kiemelt jelentőséggel bírnak, továbbá közvetlen és közvetett hatások egyaránt tapasztalhatók az elterjedésüknek köszönhetően (Medina-Tapia – Robusté 2018).

Önvezető járművek szerepe a városi mobilitásban

Az okos városok az intelligens mobilitás révén elősegítik a fenntartható és élhető városi jövőt. Ami a mobilitást illeti, a megosztott, keresletérzékeny, elektromos mobilitás és az ezekhez kapcsolódó infrastruktúra fejlődése az utazás optimalizálásának stratégiája. Nem elhanyagolható a fenntarthatóság, különösen, ha kapcsolódnak a mobilitás fejlesztéséhez szolgáltatásként (például az említett MaaS) olyan digitális platformok, amelyek nagy befolyással vannak a felhasználók mobilitási választásaira (Campisi et al. 2021). A városi mobilitás egy dinamikus rendszer, amely folyamatos fejlődésen megy keresztül, az új mobilitási technológiák pedig rendkívüli jelentőséggel bírnak (Medina-Tapia – Robusté 2018).

Az intelligens közlekedési rendszerek kialakításában kiemelt szerepet töltenek be az okos város projektek és azok tervezői, akiknek bevonása a tervezésnél és a megvalósításnál sem mellőzhető: állami, önkormányzati, helyi és regionális szervezetek, nemzeti hatóságok, közmuhszolgáltatók, közlekedési szolgáltatók, energetikai szolgáltatók, befektetők, lakosság, tanácsadó cégek, egyetemek és kutatóintézetek.

A városi mobilitás optimalizálására történő fókuszálás, különös tekintettel a jövőbeli autonóm, önvezető mobilitás fejlesztése alapvető jelentőségű. Az évek során számos stratégiát dolgoztak ki, amelyek hozzájárulhatnak az intelligens városok meghatározásához, kezdve az intelligens mobilitástól az e-mobilitáson keresztül, az intelligens parkoláson túl és az autonóm mobilitási megoldások koncepciójával (Campisi et al. 2021).

A közlekedési rendszer változásának mozgatórugói több kategóriába sorolhatók, amelyek együttesen rendszerként interpretálhatók: politika; demográfia és társadalom; energia és környezetvédelem; technológia; gazdaság és pénzügy. Azonosíthatók olyan direktívák is, amelyek az egyes közlekedési módokra eltérő hatással bírnak. Az elmúlt időszakban felerősödött a tevékenységalapú elemzés (activity-based analysis) a városi közlekedés fejlesztésének tekintetében (Lengyel 2021). Ez az okos közlekedési rendszer megkísérli az egyéni és közösségi közlekedést egyensúlyba hozni, a járműhasználatot redukálni, a környezeti szennyezést visszaszorítani, a fenntartható rendszereket előtérbe hozni, valamint az önvezető járművek használatát a városi életbe beépíteni.

Az autonóm járművek olyan feltörekvő technológiának tekinthetők, amelyek alapvetően megváltoztathatják társadalmunk mobilitási szokásait és életét, ezáltal a városok funkcióját és formáját is (Lukovics et al. 2020, Kassens-Noor et al. 2020). Az önvezető járművek közvetlen és közvetett hatást egyaránt kifejtenek a városi mobilitásban. A közvetlen hatásokat megvizsgálva pozitív és negatív kimenetek egyaránt várhatók a városi rendszerre nézve, míg a közvetett hatások externáliákkal megváltoztatják a közlekedési kereslet és kínálat egyensúlyát, amely túlmutat az egyéni közlekedési rendszeren, hiszen a városszerkezetre és a városi tevékenységrendszerre is kihatással van (Medina-Tapia – Robusté 2018).

Amerikában Kalifornia és Arizona az a két állam, ahol a világon elsőként engedélyezték a vezető nélküli járművek közúti forgalomban történő közlekedését, először csupán teszt jelleggel. Kalifornia 2012-ben mutatta be a vezető nélküli gépjárművek tesztelésére vonatkozó szabályrendszerét, amely alapján szükséges egy sofőrnek ülnie, ha bármi gond adódna a forgalomban, akkor a kontroll lehetősége nála legyen, majd 6 évvel később, 2018. évben elsőként a Waymo - a Google önvezető autós projektje, amely 2009-ben indult - kapta meg az engedélyt, hogy az államban már vezető nélkül is közlekedhessenek az autók. (NCSL 2018). Az Európai Parlament (2018) jelentésében felhívja a figyelmet, hogy globálisan számos ország igyekszik és tesz erőfeszítéseket, hogy elérhetővé váljanak az önvezető járművek, így Európának proaktívabban kell részt vállalnia ezen törekvésben. Szükséges ezen kezdeményezések ösztönzése Európa-szerte. Európa esetén elsőként Hollandiában 2015-ben hagyták jóvá az önvezető autók közúti tesztelésére vonatkozó szabályokat (Alkim et al. 2016). Európát tekintve Magyarország is megemlítendő, ugyanis 2016-ban Magyarország kormánya kiemelten támogatta egy tesztpálya megalkotását Zalaegerszegen, amely az elektromos, valamint az önvezető járművek tesztelésében hatalmas szereppel bír (Tóth 2021). Mindemellert Ausztrália és a sziget mellett az új-zélandi kormány is folyamatosan ösztönzi és segíti az önvezető járművek tesztelését (Fookes 2016).

Az autonóm járművek jövőjével kapcsolatosan nem az a legfőbb kérdés, hogy mikor, vagy hol fog megvalósulni, hanem az, hogy hogyan fog erre sor kerülni. Fontosak az emberi igények, a preferenciák, valamint a hozzáállás. Ezeket a legjobban egy rugalmas alternatív megoldással lehet kezelni. Nem láthatjuk előre, hogy a technológiai innovációk milyen következményekkel járhatnak a civilizált társadalom tagjai számára, valamint, hogy hogyan változtatják meg az emberek mindennapi életét és gondolkodását. Sok erkölcsi dilemma fogalmazódik meg az emberekben az autonóm járművek és azok döntései kapcsán (Nyholm – Smids 2016). Az emberek legnagyobb felelőssége, hogy hogyan viszonyulnak ezen újításokhoz, hogyan használják, valamint, hogy milyen tényezőket vesznek figyelembe.

Összefoglalás, konklúzió

A városi mobilitás paradigmaváltása egy tág és dinamikus fogalom, amelyben az autonóm járművek fontos szerepet játszanak, ugyanis közvetlen és közvetett hatást fejtenek ki. Az intelligens közlekedési rendszerek térhódítása szerves változást eredményez, amely kiemelt jelentőséggel bír az okos városok fejlődése szempontjából, azonban az új technológiák bevezetése elsősorban a városok politikájától és hajlandóságától függ. Áttekintettük a városi mobilitás optimalizálási kritériumainak meghatározását, kapcsolódásukat az okos város koncepciójához, különös tekintettel az autonóm mobilitás lehetséges beágyazódására. Leírtuk, hogy a különböző okos város koncepciók abban különböznek, hogy az amerikai modell leginkább a technológiára fókuszál, addig az ázsiai modell az automatizációt helyezi előtérbe, míg az európai modell a városrehabilitáció nézőpontjából közelíti meg a tárgykört. Az okos városok koncepciójának tervezése lehetővé teszi egy intelligens közlekedési rendszer kialakítását, és különféle stratégiákkal optimalizálja annak előnyeit. A tanulmány betekintést kívánt nyújtani az okos városok kialakulásába, illetve az intelligens közlekedési rendszer segítségével áttekintettük a városi mobilitás optimalizálási kritériumainak meghatározását, különös figyelemmel az autonóm mobilitás lehetséges beágyazódására. Megállapítható, hogy az IKT bevezetésével az autonóm járművek hatalmas változásokat generálhatnak a városokban a jövő intelligens közlekedése szempontjából. Az okos városok az intelligens mobilitás révén elősegítik a fenntartható és élhető városi jövőt. A mobilitás terén a megosztott, keresletérzékeny, elektromos mobilitás és az ezekhez kapcsolódó infrastruktúra fejlődése az utazás optimalizálásának stratégiája áll a fókuszban. Ennek fényében vizsgáltuk meg az önvezető járművek témakörét és mutattuk be az autonóm járművek szerepét a városi mobilitásban. Az egyes okos város modellek, valamint ITS-rendszerek hozzájárulhatnak az autonóm járművek városszerkezetre gyakorolt hatásainak elemzéséhez, de lehetőséget teremtenek egyéb intézkedések vagy stratégiák széles körű elemzéséhez és kialakításához egyaránt.

Irodalomjegyzék

- AIRBIB, J. – SEBA, T. (2017): Rethinking Transportation 2020-2030, The Disruption of Transportation and the Collapse of the Internal-Combustion Vehicle and Oil Industries. A RethinkX Sector Disruption Report.
- ALKIM, T. – NAS, E. – VAN VLIET, A. – DE KORT, A. (2016): Connected & Automated Driving in The Netherlands Workshop on automation pilots on public roads, Ministry of Infrastructure and the Environment, Brussels.
- BAJI P. (2017): Okos városok és alrendszereik–Kihívások a jövő városkutatói számára? Tér és társadalom, 31(1), 89-105. <https://doi.org/10.17649/TET.31.1.2807>
- BAKONYI P. - HANÁK P., - KOVÁCS K. - NEMESLAKI A. - NYIKOS G. - ORBÓK Á. - SALLAI GY. - VIDA R. (2018): Az okos város (Smart city). Budapest: Dialóg Campus Kiadó
- BIZJAN, B. (2014): Smart cities in Europe An overview of existing projects and good practices, Smart Cities Conference. Presentation
- BRAUN R. (2020): A digitális (auto)mobilitás évtizedei. Vezetéstudomány/Budapest Management Review, 51(1), 46-54. <https://doi.org/10.14267/VEZTUD.2020.01.04>
- BUHAUG, H. - URDAL, H. (2013): An urbanization bomb? Population growth and social disorder in cities. Global environmental change, 23(1), 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2012.10.016>
- CAMPISI, T. - SEVERINO, A. - AL-RASHID, M. A. - PAU, G. (2021): The development of the smart cities in the connected and autonomous vehicles (CAVs) era: From mobility patterns to scaling in cities. Infrastructures, 6(7), 1-21. <https://doi.org/10.3390/infrastructures6070100>

- 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>
- CASTELNOVO, W. (2016). Co-production Makes Cities Smarter: Citizens' Participation in Smart City Initiatives. In: Fugini, M., Bracci, E., Sicilia, M. (eds) *Co-production in the Public Sector*. SpringerBriefs in Applied Sciences and Technology. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-30558-5_7
- CHEHRI, A. - MOUFTAH, H. T. (2019): Autonomous vehicles in the sustainable cities, the beginning of a green adventure. *Sustainable Cities and Society*, 51, 101751- 101736 <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101751>
- CSIZMADIA Z. (2019): Az autonóm, önvezető technológiák elterjedésének társadalmi következményei – kérdések, dilemmák és szempontok. *Tér Gazdaság Ember*, 1(7), 59-85.
- EP, EURÓPAI PARLAMENT (2018): Jelentés az önvezető gépjárművekről az európai közlekedésben (2018/2089(INI)), Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság. Plenárisülés-dokumentum. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0425_HU.pdf
- FOOKES, Z. (2016): Navigating the law reform route for driverless cars in New Zealand. Submitted for LAWS526: Law Reform and Policy Faculty of Law Victoria University of Wellington, Wellington, New-Zealand.
- GIFFINGER, R. – PICHLER-MILANOVIC, N. (2007): *Smart Cities: Ranking of European Medium-Sized Cities* Vienna University of Technology, University of Ljubljana and Delft University of Technology, Centre of Regional Science, Vienna.
- GLANCY, D. J. (2015): Autonomous and Automated and Connected Cars - Oh My! First Generation Autonomous Cars in the Legal Ecosystem. *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*. 16(2), 619-691.
- GOHAR, M. - MUZAMMAL, M. - RAHMAN, A. U. (2018): SMART TSS: Defining transportation system behavior using big data analytics in smart cities. *Sustainable cities and society*, 41, 114-119. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.05.008>
- HOWARD, D. - DAI, D. (2014): Public perceptions of self-driving cars: The case of Berkeley, California. *Transportation research board 93rd annual meeting*. 14(4502), 1-16.
- ITF (2015): *Automated and Autonomous Driving: Regulation under Uncertainty*. International Transport Forum Policy Papers, Paris: OECD Publishing
- KASSENS-NOOR, E. - DAKE, D. - DECAMINADA, T. - KOTVAL-K. Z. - QU, T. - WILSON, M. - PENTLAND, B. (2020): Sociomobility of the 21st century: Autonomous vehicles, planning, and the future city. *Transport Policy*, 99, 329-335. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.08.022>
- KOVÁCS P. - LUKOVICS M. (2022): Factors influencing public acceptance of self-driving vehicles in a post-socialist environment: Statistical modelling in Hungary. *Regional Statistics*, 12(2), 149-176. <https://doi.org/10.15196/RS120206>
- LADOS M. - TÓTH M. L. (2019): Autonóm járművek az okos városokban. *Tér Gazdaság Ember*, (1), 159-173.
- LECHNER TUDÁSKÖZPONT (2016): *Okos Város Tervezési Modell – Tervezési Útmutató*. Budapest: Lechner Tudásközpont
- LENGYEL I. (2021): *Regionális és városgazdaságtan*. Szeged: Szegedi Egyetemi Kiadó.
- LUKOVICS M. - UDVARI B. - ZUTI B. - KÉZY B. (2018): Az önvezető autók és a felelősségteljes innováció (Self-Driving Vehicles and Responsible Innovation). *Közgazdasági Szemle/Economic Review-monthly of the Hungarian Academy of Sciences*, 65(9), 949-974. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2018.9.949>
- LUKOVICS M. - ZUTI B. - FISHER E. - KÉZY B. (2020): Autonomous cars and responsible innovation. In: *Andreasz Kosztopoulos – Éva Kuruczleki (eds.) (2020): The Challenges of Analyzing Social and Economic Processes in the 21st Century*. University of Szeged

- Faculty of Economics and Business Administration 19-34.
<https://doi.org/10.14232/casep21c.2>
- MANFREDA, A. - LJUBI, K. - GROZNIK, A. (2021): Autonomous vehicles in the smart city era: An empirical study of adoption factors important for millennials. *International Journal of Information Management*, 58, 1-12.
<https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2019.102050>
- MEDINA-TAPIA, M. - ROBUSTÉ, F. (2018): Exploring paradigm shift impacts in urban mobility: Autonomous Vehicles and Smart Cities. *Transportation research procedia*, 33, 203-210. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.10.093>
- MENEGUETTE, R. I. - DE GRANDE, R. - LOUREIRO, A. A. (2018): *Intelligent transport system in smart cities*. Cham: Springer International Publishing.
<https://doi.org/10.1007/978-3-319-93332-0>
- MOSCO, V. (2019): *The smart city in a digital world*. Emerald Group Publishing.
- NAM, T. - PARDO, T. A. (2011): Conceptualizing Smart City with Dimensions of Technology People and Insitutions, in 12th Annual Digital Government Reasearch Conference, 282–291. <https://doi.org/10.1145/2037556.2037602>
- NCSL, National Conference of State Legislatures (2018): *Autonomous Vehicles. Self-Driving Vehicles Enacted Legislation, USA* <http://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-self-driving-vehicles-enacted-legislation.aspx>
- NECKERMANN, L. (2017): *Smart Cities, Smart Mobility: Transforming the Way We Live and Work*, UK: Troubador Publishing Ltd,
- NYHOLM, S. – SMIDS, J (2016): The Ethics of Accident-Algorithms for Self-Driving Cars: an Applied Trolley Problem? *Ethical Theory and Moral Practice*, 19(5), 1275-1289.
- OVAERE, M. - PROOST, S. (2022): Cost-effective reduction of fossil energy use in the European transport sector: an assessment of the Fit for 55 Package. *Energy Policy*, 168
- PALATINUS ZS. – VOLOSIN M. – CSÁBI E. – HALLGATÓ E. – HAJNAL E. – LUKOVICS M. – PRÓNAY SZ. – UJHÁZI T. – OSZTOBÁNYI L. – SZABÓ B. – KRÁLIK T. – MAJÓ-PETRI Z. (2021): Physiological Measurements in Social Acceptance of Self Driving Technologies, *RESEARCH SQUARE*. 1-17. <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-209603/v1>
- RECHNITZER J. (2019): A járműipar kihívásainak társadalmi és gazdasági dimenziói. *Tér Gazdaság Ember*, 1(7), 13-31.
- SAE INTERNATIONAL (2014): *Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems*. SAE standard.
- SHANKER, R. - JONAS, A. - DEVITT, S. - HUBERTY, K. - FLANNERY, S. - GREENE, W. - SWINBURNE, B. - LOCRAFT, G. - WOOD, A. - WEISS, K. - MOORE, J. (2013): *Autonomous cars: Self-driving the new auto industry paradigm*. Morgan Stanley blue paper. 1-109.
- SZALMÁNÉ CSETE M. – BUZÁSI A. (2020): A smart planning szerepe a fenntartható városfejlesztésben. *Területi Statisztika*, 60(3), 370-390.
<https://doi.org/10.15196/TS600304>
- SZENDI D. - NAGY Z. - SEBESTYÉNNÉ S. T. (2020): Mérhető-e az okos városok teljesítménye? – Esettanulmány a 2004 után csatlakozott EU-tagállamok fővárosairól. *Területi Statisztika*, 60(2), 249-271. <https://doi.org/10.15196/TS600207>
- TÓTH, C. (2021). *Zalazone Innovation Ecosystem Concept*. *Economy & Business Journal*, 15(1), 433-439.
- VIAL, S. (2019): *Being and the Screen: How the Digital Changes Perception*. Published in one volume with *A Short Treatise on Design*. MIT Press.
- VIERECKL, R. - AHLEMANN, D. - KOSTER, A. - HIRSH, E. - KUHNERT, F. - MOHS, J. - FISCHER, M. - GERLING, W. - GNANASEKARAN, K. - KUSBER, J. - STEPHAN, J. (2016): *Connected car report 2016: Opportunities, risk, and turmoil on the road to autonomous vehicles*. PwC Strategy

- WINKLE, T. (2016): Safety Benefits of Automated Vehicles: Extended Findings from Accident Research for Development, In: Maurer, M. - Gerdes, C. J. - Lenz, B. - Winner, H. (2016): Autonomous Driving: Technical, Legal and Social Aspects. Berlin: Springer 335-364. https://doi.org/10.1007/978-3-662-48847-8_17
- YAN, J., LIU, J., - TSENG, F. M. (2020): An evaluation system based on the self-organizing system framework of smart cities: A case study of smart transportation systems in China. *Technological Forecasting and Social Change*, 153, 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2018.07.009>
- YIN, E., - ANSARI, S., - AKHTAR, N. (2017): Radical Innovation, Paradigm Shift and Incumbent's Dilemma The Case of the Auto Industry. *Future Studies Research Journal: Trends and Strategies*, 9(1), 138-148. <https://doi.org/10.24023/FutureJournal/2175-5825/2017.v9i1.301>

Jogszabályok, rendeletek

- 314/2012 (XI. 8.) Korm. rendelet: a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről –
- 56/2017 (III. 20.) Korm. rendelet: egyes kormányrendeleteknek az „okos város”, „okos város módszertan” fogalom meghatározásával összefüggő módosításáról

KÖNYVSZEMLE

Orosz Dániel²⁴

*Nemes Nagy József – Pálné Kovács Ilona (szerk.) (2022):
A regionalizmus az elmélettől a gyakorlatig
Illés Ivánra emlékezve 80. születésnapja alkalmából
IDResearch Kft / Publlikon kiadó*

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.39>

Ezzel a könyvismertetővel emlékezik a Miskolci Egyetem Világ-és Regionális Gazdaságtan Intézete Illés Iván Professzor Úrra, aki 2001 és 2009 között tevékenykedett Intézetünkben kezdetben egyetemi docensként, majd 2004. szeptember 1-től egyetemi tanárként. A regionalizmus, mint tudományterület kérdései mindig aktuális témát szolgáltatnak kutatók, hallgatók, területfejlesztéssel foglalkozó szakemberek, és az olvasók számára egyaránt. A gazdaságtudományban az elmúlt néhány évtizedben a tér, a térbeliség felértékelődésével egyre fontosabb szerepet játszik a regionális tudomány, jól szemlélteti ezt, hogy szinte mindegyik hazai egyetemen létrejöttek a kutatóműhelyek. A Magyar Regionális Tudományi Társaság révén országos tudományos társasággal, továbbá az MTA IX. osztályán belül önálló bizottsággal működik a regionális tudomány. Azoknak az olvasóknak, akik érdeklődnek a regionális politika és tudomány aktuális témaköreiről, a gazdaságfejlesztéstől a környezetvédelemig, valamint az intézményektől a finanszírozásig ajánlom a Nemes Nagy József és Pálné Kovács Ilona szerkesztésében 2022-ben megjelent „*A Regionalizmus az elmélettől a gyakorlatig*” című könyvet. A kötet megírását Illés Iván élete, a regionális tudomány területén végzett kimagasló munkája, és az alkalom, hogy 2022-ben lenne nyolcvan éves motiválta.

A „*Regionalizmus az elmélettől a gyakorlatig*” című könyv három logikai egységből épül fel, melynek első részében a regionalizmus elméleti, illetve történeti megközelítéseivel kapcsolatos írások jelennek meg. A könyvnek ezen részében közölt tanulmányokon keresztül az olvasó is megismerkedhet Illés Iván életútjával, ezen belül is élete egyik legkiemelkedőbb szakaszában, mely kitekint Kelet-Közép-Európára és összegzi évtizedes tapasztalatait, megfogalmazott tudományos eredményeinek, fejlődési forgatókönyveinek még manapság is van relevanciája. A második részben a regionalizmus gyakorlatban való alkalmazásaira olvashatunk példákat. A kötetben közölt tanulmányok egy élet munkáját kísérik végig, kiemelten foglalkozva néhány kulcsfontosságú témával. A könyv harmadik részében Illés Iván publikációinak listáját találjuk. Az első részben több évtizedet átölelő tanulmányokat olvashatunk és szembesülhetünk azzal a ténnyel, hogy milyen nagy hatással volt a kötet megírásában résztvevők tudományos munkásságára Illés Iván szakmai munkája és életútja. A szerzők nagy tisztelettel hivatkoznak korábbi tanulmányaira és emelik ki a regionális tudományban való nagyfokú jártasságát, Illés Iván szakmai, tudományos munkájának kiemelkedő színvonalát bizonyítja, hogy az általa évtizedekkel ezelőtt publikált gondolatai a mai napig biztos alapot nyújtanak, amit a kötet első írása bizonyít. Rechnitzer János szerint „A dolgunk egyszerű, olvasni és értelmezni kell a műveit, aztán megújítani azokat, mert kiváló alapokat kaptunk tőle.” Rechnitzer János ezt a gondolatot követve írta az „Átmenetből a visszamenetbe” című írását, amelyben az átmenetben területi/regionális összefüggéseit adaptálja a magyar területi szervezetre és intézményrendszerre az elmúlt tizenkét évben bekövetkezett változások főbb elemeinek a bemutatásával. Pálné Kovács Ilona a könyv második cikkében, a regionalizmusra és fejlesztéspolitikára fókuszál elsősorban, mindig kiemelve Illés Iván hozzájárulását a tématerületekhez, de érdekes résznek ígérkezik a regionalizmus és demokrácia közötti összefüggésekről szóló rész is.

²⁴ tanársegéd, Miskolci Egyetem, Világ-és Regionális Gazdaságtan Intézet

Nemes Nagy József a könyv szerkesztője, egyben a harmadik írás szerzője megismerteti az olvasóval a hazai regionális tudomány intézményrendszerének kialakulását. Bemutatja a Tervgazdasági Intézetet, amelyet a regionális tudomány korai műhelyeként aposztrofál. Hajdú Zoltán írásában egészen más tématerületen keresztül mutatja be Illés Iván munkásságát, hiszen a fő szempont a történelem és annak térszervező hatása a Balkán félszigeten. A Kárpát-medence és a Balkán földrajzi kapcsolata mellett, többet megtudhatunk a magyar királyság és a bizánci birodalom viszonyáról, a magyar királyság és a török birodalom küzdelméről az Észak-Balkán területen. Emellett a szerző bemutatja a szerb és román államok hogyan érték el függetlenségüket a törökökkel szemben. A soron következő tanulmány Rácz Szilárd munkája, melyben az Illés Iván 2002-ben írt kötetén alapuló Vision Planet stratégiát felhasználva igyekszik a CADSES térségben átalakuló országokra vonatkozóan bemutatni azok gazdaságának, városainak fejlődését, a népesség alakulását, valamint azokat a megállapításokat, melyeket két évtizeddel ezelőtt maga Illés Iván alkotott meg, valamint, hogy a mai napig helytállóak a gondolatai és a gyakorlatban is hasznosíthatók. Korompai Attila az Európai Unión belüli különböző csoportok (V4-ek, EU 14 és 9 újonnan csatlakozott ország) kereskedelmi kapcsolatainak vizsgálatával kívánja igazolni, hogy azok a forgatókönyvek, amelyeket Illés Iván a csatlakozás előtt megfogalmazott helytállóak-e. A következő két tanulmány a fenntarthatóság szemszögéből vizsgálja Illés Iván állításait. Szlávik János és Szép Tekla az alábbi állításokat helyezték előtérbe:

- a gazdaság szerkezetének átalakítása minden téren meg kell, hogy tudjon felelni a 21. század kihívásainak;
- a fenntartható fejlődés környezeti, gazdasági és társadalmi feltételeinek a megteremtése;
- az olyan átfogó társadalmi ellátó rendszerek átalakítása, mint az oktatás, az egészségügy, a nyugdíjak és a szociális gondoskodás;
- felkészülés a globalizáció kihívásaira.” (Illés 2002, 128.)

Szalmáné Csete Mária a publikációjában pedig Illés Iván munkásságára alapján, egyrészt rávilágít bizonyos összefüggésekre napjaink globális folyamatai között, és azok értelmezési lehetőségeire a fenntarthatóság-klimaváltozás-digitalizáció hármasszempontjából. A cikket olvasva választ kaphatunk arra, hogy a fenntartható térségfejlesztés felé történő elmozdulással összefüggésben, az alkalmazkodás és digitalizációs átmenet közötti kölcsönkapcsolatok miként tehetők kézzel foghatóvá lokális szinten. A könyv első részének végén betekintést nyerhetünk Zsigó Zsuzsanna által a magasnyomású (gazdasági növekedés meghaladja a potenciális szintet, a munkanélküliség alacsony) gazdaság területiségébe Magyarországon, valamint Dobai Attila Marcellán révén a fővárosi kisközösségek, kisegyházak rendszerváltást követő világába.

A második részben az első két írás az Európai Unió regionális politikájával ismerteti meg az olvasót. Józsa Viktória és Szabó Pál arra keresik a választ, hogy miként tudtak az Európai Unió országok a regionális politika terén fejlődni, kiemelten a jelentős területi fejlettségi különbségek kezelésében. Illetve vizsgálják, hogy ezekben az országokban mit jelent a regionális szint a regionális politika tükrében. Igari András Illés Iván munkásságának örökségét kívánja tovább vinni az uniós regionális politika egy speciális területét vizsgálva. Tanulmányában arra kereste a választ, hogy miként jelentek meg, és változott a természet- és társadalomföldrajzi elemekhez kapcsolódó speciális régiótípusoknak a szerepük az egyes tagállamokon belül. A kötet hátra lévő részében még további öt különböző gyakorlati példán keresztül ismerhetjük meg Illés Iván munkáját, gondolatait. Parger Éva a területfejlesztési politika pénzügyi eszközeit mutatja be, Kovács Katalin a regionális fejlődésről ír a rendszerváltást követő időszakban. Finta István jóvoltából a magyar és az európai vidékfejlesztési politikába nyerhetünk bepillantást. Kukely György a régiók turisztikai potenciáljának erősítését emeli ki, hiszen az utóbbi évtizedben mindvégig az egyik legnagyobb hangsúlyt kapó ágazati politika a turizmus volt. Írásában a stratégiaalkotás szabályaival foglalkozik és jut el a különböző térség lehatárolási problémáig. A Mátra példáján megismerkedhet az olvasó a turisztikai stratégiaalkotás során megfogalmazott célok és megoldások gyakorlati alkalmazhatóságával is. A második rész utolsó írásában

Horeczki Réka a falvak és a megkésett urbanizmus kapcsolatát mutatja be Illés Iván korai munkáiban. A vidéki térségekre vonatkozó egyik kulcs megállapítás, hogy csak integrált módon történő problémamegoldás lehet a jövő kulcsa.

Szívből ajánljuk a kötetet a Tisztelt Olvasóközönség figyelmébe!

A kötet ingyen letölthető: <http://hdl.handle.net/11155/2635>

Szerzőink

Beluszky Pál	DSc, nyugdíjas tudományos tanácsadó
Csomós György	PhD. főiskolai tanár, Debreceni Egyetem Építőmérnöki Tanszék
Dorocki, Sławomir	PhD. egyetemi adjunktus, Krakkói Pedagógiai Egyetem, Földrajzi Intézet
Gábor Brigitta	PhD-hallgató, Szegedi Tudományegyetem Közgazdaságtani Doktori Iskola
Gál Zoltán	PhD, egyetemi tanár, Pécsi Tudományegyetem KTK; KRTK RKI
Kozma Gábor	DSc. Debreceni Egyetem, Földtudományi Intézet
Nagy Zoltán	PhD. habil., egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Világ-és Regionális Gazdaságtan Intézet
Raźniak, Piotr	PhD. egyetemi adjunktus, Krakkói Pedagógiai Egyetem, Földrajzi Intézet
Rechnitzer János	DSc. professor emeritus, Széchenyi István Egyetem
Szép Tekla	PhD. egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Világ-és Regionális Gazdaságtan Intézet
Tóth Géza	DSc. egyetemi tanár, Miskolci Egyetem, Világ-és Regionális Gazdaságtan Intézet
Varga Krisztina	PhD. adjunktus, Miskolci Egyetem, Vezetéstudományi Intézet
Winiarczyk-Raźniak, Anna	PhD. egyetemi adjunktus, Krakkói Pedagógiai Egyetem, Földrajzi Intézet

Szerzőink figyelmébe

A szerkesztőség kéri a szerzőket, vegyék figyelembe a formai megjelenésre vonatkozó alábbi szempontokat:

Terjedelem, kiegészítések:

A „Tanulmány” rovatban maximálisan 35.000, a többi rovatokban maximálisan 18.000 karakter terjedelmű tanulmány közölhető.

A tanulmány elejére öt soros összefoglalót, valamint 3-5 kulcsszó megnevezését és JEL-kód meghatározást kérünk.

A szöveget fájlban kérjük leadni, lemezen vagy e-mailen. (MS WORD bármelyik változatában lementve.)

Kb. 10-15 sorban rövid összefoglalót kérünk a tanulmányról angolul, valamint a cikkben szereplő ábrák és táblázatok címét is kérjük angolul.

Kérjük a szerző adatainak megadását az alábbiak szerint: név, tudományos fokozat, beosztás, munkahely

Szöveg formázása

Oldalméret: JIS B5 – 18,2 x 25,7 cm.

Margók: fent: 2,22, alul: 2,5, balról: 2,5, jobbról: 2 cm; fejléc és lábléc: 1,25 cm.

Betűtípus és betűméret: Times New Roman 10-es, a jegyzetek 9-es betűmérettel.

Bekezdések: cím után nincs behúzás, egyébként 0,7 cm, a bekezdések között sorkihagyás nincs.

Címek: stílusbeállítás nélkül, fő cím és a fejezetek címei vastag, az alfejezetek címei vastag és dőlt betűtípussal.

Szövegek kiemelések: szimpla dőlt betűtípussal.

Ábrák, táblázatok:

Terjedelmi okok miatt kérjük, hogy egy tanulmányban legfeljebb 4-5 ábra szerepeljen.

Az ábrákat (pl.: térképek, diagramok, rajzok, fényképek) és táblázatokat megfelelően formázva a szövegbe építve kérjük elküldeni. A fénymásolással, szkenneléssel készült ábrákat nem tudjuk elfogadni, mert a nyomda számára nem megfelelő a minőségük. Színes ábrák közlésére sincs módunk. Mindenképpen szükséges az ábrák és táblázatok külön számozása (pl.: 1. ábra; 2. ábra; 1. táblázat; 2. táblázat), s hivatkozásuk pontos feltüntetése a szövegekben, zárójelben, döntve: (1. ábra) vagy (1. táblázat).

Az ábra címét az ábra alatt, középen elhelyezve, a táblázatok címét a táblázat fölött balra igazítva kérjük elhelyezni. Az ábrák és táblázatok alatt fel kell tüntetni a forrást is. Ha saját készítésű az ábra, akkor a „Forrás: Saját szerkesztés, ill. Saját számítás.” megnevezést kell használni.

Irodalmi hivatkozások, jegyzetek:

Az irodalmi hivatkozásokat minden esetben kérjük feltüntetni, a szerző vezetéknevét és a kiadását évét zárójelbe téve. Pl.: (Conti 1993). Pontos idézetnél az oldalszám is szükséges. Pl.: (Conti 1993, 76) vagy (Conti 1993, 76-86). A hivatkozások ne lábjegyzetként, hanem csak a fent leírt formában kerüljenek a szövegbe.

Az irodalomjegyzékben csak olyan tételek szerepeljenek, amelyekre a szövegekben hivatkozás található, s minden meghivatkozott irodalmat feltétlenül fel kell tüntetni az irodalomjegyzékben.

A jegyzeteket kérjük a szöveg végén, számozott formában elhelyezni. A jegyzetek a főszöveg kiegészítéseit tartalmazzák, ne legyen bennük pl. ábramagyarázat, hivatkozás.

A szöveg után kérjük beírni az irodalomjegyzéket, a következő alapformákban:

Könyv: szerző (megjelenés éve): *A mű címe*. A kiadás helye: a kiadó neve.

Folyóirat: szerző(k) (a megjelenés éve): A cikk címe. *A folyóirat neve*. (Az évfolyam sorszáma), a szám sorszáma, a cikk kezdő és befejező oldalszáma.

Gyűjteményes kötetben szereplő cikk: szerző(k) (a megjelenés éve): A cikk címe. In: *A gyűjteményes kötet címe*. (szerk. vagy ed(s): Szerkesztő(k) neve), a kiadás helye: a kiadó neve, a hivatkozott írásmű kezdő és befejező oldalszáma.

Példák:

CRONAUGE, U. (1992): Kommunale Unternehmen. Berlin: Erich Schmidt Verlag

ALCHIAN, A.-DEMSETZ, II. (1972): Production, information costs and economic organisation. *America Economic Review*, 2. 775-795.

PÉTERI G. (1991): Az önkormányzatok és oktatási intézményeinek viszonya, finanszírozási kérdések. In: *Önkormányzat és iskola*. (szerk.: Kozma T.) Budapest: Oktatókutató Intézet, 122-154.

Köszönjük!

Szerkesztőség

Notes for Contributors

The editorial board of the journal welcomes studies on economic, regional and social issues in Hungarian and in English language. Our journal was launched in 2004. It is published four times a year from 2021 (of which once in English and three times in Hungarian). We are waiting for studies, essays and book reviews submitted for the first publication only. The studies are rated by two double-blind reviewers in each case.

There is any publication fee!

The papers are double blind reviewed before publication. The Editorial Office does not retain manuscripts and reserves the right to decide about the publication of papers submitted.

The maximum length of a paper that can be accepted is 35,000 characters. An abstract in five lines followed by 3-5 keywords is to be given at the beginning of the paper and JEL-code.

Please provide the author's details as follows: name, academic degree, position, job.

The text is to be submitted in file by e-mail. (Any version of MS WORD can be used for saving it.)

Tables are to be incorporated in the text in the appropriate format. Their exact place in the text and captions are to be signalled by numbering.

A maximum of 4-5 figures can be included in a paper for reasons of length.

Figures (e.g. maps, diagrams, drawings, photos) and the tables are to be appropriately formatted and incorporated in the text. Figures produced by photocopying and/or scanning cannot be accepted, for their quality is not suitable for the press. It is not possible to publish colour figures. Figures and tables are to be numbered separately (e.g. Figure 1, Figure 2, Table 1, Table 2.), and their references (Figure 1) or (Table 1) given in italics in the right place in the text in brackets.

The caption of a figure is to be given below the figure, in the middle of the line, and the caption of a table is to be given above the table in the middle of the line. Figures and tables are to be followed by the source. If the figure is the author's own work, then 'Source: author's own work or Author's own calculation' is to be used. .

References to literature are to be given in every case: the author's name and the year of publication in brackets. E.g.: (Conti 1993). For quotations the page is also to be given. E.g.: (Conti 1993, p.76) or (Conti 1993, pp.76-86). References are not to be given as footnotes, but only in the above format in the body of the text.

The list of literature should include only works with reference to them in the body of the text. Every work referred to should be included in the list of literature.

Notes are to be given as footnotes in a numbered format. Notes are to include additions to the main body of the text, and they should not contain explanations of figures or references.

The text is to be followed by the list of literature, in the following formats:

Text formatting:

Side size: JIS B5 - 18.2 x 25.7 cm.

Margins: top: 2.22, bottom: 2.5, left: 2.5, right: 2 cm; header and footer: 1.25 cm.

Font and font size: Times New Roman 10, footnotes 9.

Paragraphs: no indentation after the title, otherwise 0.7 cm, no line spacing between paragraphs.

Titles: without style setting, main title and chapter titles in bold, subchapter titles in bold and italics.

References:

Books: author (year of publication) Title of the work, name of publisher, place of publication.

Periodicals: author(s) (year of publication) Title of the paper. Name of the periodical. (Number of volume), number of issue, numbers of the first and last pages of the paper.

Books with several authors: author(s) (year of publication) Title of the paper. In: Title of the book. (szerk. or ed(s), or Hrsg.: Name(s) of editor(s)), name of publisher, place of publication, numbers of the first and last pages of the paper referred to.

Examples:

Cronauge, U. (1992): Kommunale Unternehmen. Erich Schmidt Verlag, Berlin.

Alchian, A.-Demsetz, II. (1972): Production, information costs and economic organisation. American Economic Review (XII.) 2. pp. 775-795.

Péteri G. (1991): Az önkormányzatok és oktatási intézményeinek viszonya, finanszírozási kérdések. In: Önkormányzat és iskola. (szerk.: Kozma T.) Oktatókutató Intézet, Budapest, pp. 122-154.

Please make sure that if the literature used has a DOI number, it must be listed in the bibliography!

Thank you!

The Editorial Board