

1. A nagyvárosi fejlődés sajátosságai

Rechnitzer János

1.1. A hazai kutatások súlypontjai

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. A nagyvárosok a fejlesztéspolitikában

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3. Az eltérő fejlődési pályák a 2010-es években

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4. Pályaalakító tényezők

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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