

Budapest településföldrajzi pozíciója a kelet-közép-európai városhierarchiában

Bevezetés

Kelet-Közép-Európa az „öreg kontinens” városhierarchia-kutatásának egyik legizgalmasabb terepasztala. A térség vezető városai az évszázados külső hatalmi befolyás közepette a korlátozott állami szuverenitás miatt olykor még a fővárosi szerepkört is csak vontatottan tudták betölteni. A megkésett urbanizációval is csupán három modern metropolisz (Budapest mellett Varsó és Prága) fejlődhetett ki meglehetősen excentrikus földrajzi helyzetben. A legfontosabb városok egymáshoz viszonyított pozíciója folyamatosan át- és átrendeződött, azonban egyikük sem volt képes Kelet-Közép-Európa egészére kiterjedő vonzást gyakorolni különösen a szocialista évtizedek zárt állami keretei között. A rendszerváltoztatással és a globalizációval a visegrádi országok nagyvárosai esélyt kaptak a nemzetközi városversenyen belüli funkcióik erősítésére.

Az európai integrációs folyamat földrajzi kibővülése révén az átjárhatóbbá váló államhatárokkal és a fokozatosan elmélyülő visegrádi együttműködéssel felmerül a kérdés, vajon lehet-e a magyar főváros Kelet-Közép-Európa „fővárosa”. Budapest aspirálhat-e és milyen dimenzióban a térségbeli vezető szerepre? Az átalakuló városrangsorok feltérképezése felveti, hogy a visegrádi országok városhierarchiájában meghatározó-e a méret, a városok népességszáma valóban a „fontosságuk közvetett mérőszáma”? Végül a városverseny két aspektusát összevetve érdemes azt is megvizsgálni, hogy a városhierarchiában betöltött pozíció együtt jár-e a városok gazdasági fejlettségével.

1. A kelet-közép-európai városhálózat hosszú távú fejlődésének mérőföldkövei

Kelet-Közép-Európának többféle értelmezése létezik. A földrajzi fogalom Közép-Európa keleti részére vonatkozik a német nyelvterülettel azonosított Nyugat-Közép-Európával szemben. A természeti tájakhoz és történelmi-kulturális választóvonalakhoz kapcsolódó tágabb értelmezés szerint a Kelet-Közép-Európa magában foglalja a történelmi Lengyelország és a Kárpát-medence teljes területét, amelynek déli határa egészen a Mura–Dráva–Duna vonalig terjed. A szakirodalomban azonban leggyakrabban csak a visegrádi országcsoporthoz tartozó Kelet-Közép-Európa.¹ Jelen tanulmány földrajzi keretét is ez az államhatárokhöz igazodó szűkebb értelmezés jelenti.

¹ Mráz Katalin: A kelet-közép-európai országok versenyképessége nemzetközi rangsorok alapján. *Polgári Szemle*, 12. (2016), 1–3. 376.

A visegrádi országok hasonló kulturális és szellemi értékeik, közösen megélt történelmük alapján sajátos egységet alkotnak. Igaz, hasonló hátrányaik is, ami a rendszer-változtatáskor hátráltatta nemzetköziesedésüket.²

A magyar főváros kelet-közép-európai városversenyben betöltött pozíciója nem választható el a térség általános fejlődésétől. Kelet-Közép-Európa vezető városai többféle külső (német–osztrák, orosz, török) fennhatóság alá tartoztak, városhierarchiában betöltött rangjuk is folyamatosan változott.

1.1. Kora középkor: Buda a térség második legfontosabb központja Prága után

Nyugat-Európához képest csak megkésve, a 10–11. században jelent meg Kelet-Közép-Európában a feudális városfejlődés. A három főváros kereskedelmi szerepének megerősödésében kulcsfontosságú volt kedvező földrajzi fekvésük (például az eltérő tájak találkozása, a medenceközepi fekvés vagy az utak metszéspontja). A Kárpát-medence többi potenciális centruma (Esztergom, Fehérvár és Visegrád) előtt egyre inkább Buda erősödött meg.

Budát azonban megelőzte kora egyik fontos európai kereskedelmi csomópontjává váló Prága. A város kulturális jelentőségéről árulkodik a Közép-Európa legrégebbi egyeteme, a Károly Egyetem. Prága befolyása, kapcsolatrendszere azonban a Kelet-Közép-Európa helyett később a Német-római Birodalom fővárosaként inkább Nyugat-Közép-Európa felé irányult.

Lengyelországban egyrészt a 10. századtól püspöki székhellyé, a 11. századtól pedig fővárossá váló Krakkó, a nyugat-lengyel területeken pedig a fontos tranzitútvonalak metszéspontjában fekvő, a 10–11. századi korai lengyel államközpont, Poznań számított jelentősnek. Mindkét város évszázadokon át prosperált. Krakkó a 15–16. században élte fénykorát, Poznań pedig a 15. századra Kelet-Közép-Európa egyik legfontosabb kézműves kereskedővárosává vált.

1.2. Buda eleste után új centrumok – Pozsony és Varsó megerősödése

A nagy földrajzi felfedezések idején valamennyi kelet-közép-európai várost hátrányosan érintette, hogy nem volt közvetlen kijárása az Atlanti-óceánra, így kiszorultak a világkereskedelemből, s a megváltozott erőviszonyok közepette fokozatosan lemaradtak a fejlődésben. A helyzetet tovább súlyosbította, hogy időközben megerősödött az Osztrák és a Török Birodalom, ami differenciáló hatást gyakorolt a térség városhierarchiájára. Miközben Buda, Krakkó, Poznań és Prága veszített pozíciójából, Pozsony és Varsó helyzete megerősödött.

² Kőrösi István: Kelet-Közép-Európa felzárkózásának lehetősége és kilátásai az Európai Unióban. In Katona Klára – Kőrösi István (szerk.): *Felzárkózás vagy lemaradás? A magyar gazdaság negyedszázaddal a rendszerváltás után*. Budapest, Pázmány Press, 2015. 160.

Prága a Habsburg, Buda pedig a török fennhatóság miatt veszített pozíciójából a városversenyben. Prága szerepét Bécs, Budáét pedig a fokozatosan megerősödő, fővárosi funkciókat (például koronázás vagy országgyűlés) is betöltő Pozsony vette át. Krakkó esetében is geopolitikai tényezők érhetők tetten, de nem egy külső elnyomó hatalom formájában, hanem a litván és svéd hatalmi környezetben egyre excentrikusabb pozícióba szoruló Krakkó helyett a központibb fekvésű Varsó vette át visszavonhatatlanul a fővárosi szerepkört.³ Poznań pedig tragédiák sorát szenvedte el, svéd csapatok többször lerombolták, felgyújtották, majd járványok és természeti katasztrófák sújtották a várost.⁴

1.3. Budapest fokozatos világvárossá válása

A török hódoltság visszaszorulása és ezzel kölcsönhatásban a Habsburg-uralom megerősödése újra átrendezte a városhierarchiát Bécs és Buda javára, ugyanakkor Prága, Pozsony, Varsó és Krakkó rovására. II. József korában, miközben Prága még inkább háttérbe szorult Bécs árnyékában, Buda fokozatosan visszanyerte pozícióját Pozsonnyal szemben. Több kormányzati szerv (például a Helytartótanács vagy a Magyar Kamara) székhelye Budára helyeződött, Pozsony szerepe mindössze a rendi országgyűlésekre korlátozódott. A Duna fontos nemzetközi kereskedelmi útvonallá válása nyomán az 1830-as évektől Pozsony gazdasága ugyan még dinamikusan növekedett, a kiegyezéssel megváltozott erőviszonyok miatt azonban városhierarchiában betöltött szerepe térségi központra zsugorodott.⁵ A Buda és Pozsony közötti verseny végleg eldőlt Buda, Pest és Óbuda 1873. évi egyesítésével. A tőkés fejlődés megindulásának egyik legnagyobb nyertese a magyar főváros volt. Budapest fokozatosan Bécs társközpontjává vált. Főként a város pesti oldala indult gyors fejlődésnek. A millenium ünnepségsorozatára nagyívű infrastrukturális beruházások indultak el (például a földalatti vasút vagy a város külső körútja).⁶ A modernizálódó Budapestet dinamikus fejlődésének köszönhetően Európa nyolcadik legnagyobb városaként tartották számon a századfordulón.⁷ A magyar főváros 1890-re Kelet-Közép-Európában elsőként vált félmillió nagyvárossá, 1920-ra pedig ugyancsak elsőként millió metropolisszá.

Lengyelország a 18. század folyamán porosz, osztrák és orosz fennhatóság alá került. Breslau (Wrocław) Szilézia központjaként már „történelmi idők” óta a német érdekszférához tartozott, a jelentősebb lengyel városok eredetileg Poroszországhoz vagy pedig Ausztriához tagozódtak be, nem a legtöbb területet birtokló Oroszországhoz. Łódź és Varsó csak a napóleoni háborúk után, 1820-ban került orosz befolyás alá. A lengyel állami függetlenség elvesztése különösen Varsót érintette érzékenyen, amelynek

³ Enyedi György: *Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza*. Budapest, KJK, 1978. 238.

⁴ Jerzy J. Parisek – Lidia Mierzejewska: *City Profile: Poznań*. *Cities*, 23. (2006), 4. 291.

⁵ Andrew James Jacobs: *The Bratislava Metropolitan Region*. *Cities*, 31. (2013), 4. 508.

⁶ Elter István – Baross Pál: *City Profile: Budapest*. *Cities*, 10. (1993), 3. 190.

⁷ Beluszky Pál: Magyarország településhálózatának átalakulása 1848–2000 között. In Süli-Zakar István (szerk.): *A terület- és településfejlesztés alapjai*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2002. 74.

ellenőrzése sokáig csak Mazóviára és a fennhatóságához tartozó többi lengyel területre terjedt ki.⁸ A hármas felosztás miatt egységes központi „fej” helyett a lengyel városok „fej fej mellett” eltérő fejlődési pályát jártak be különböző birodalmakon belül, ami hozzájárult a lengyel településhierarchia mindmáig jellemző policentrikus jellegének kialakulásához. Ezt még tovább erősítette, hogy miközben a porosz és osztrák fennhatóság alá kerülő Poznań (Dél-Poroszország) és Lemberg/Lwów (Galícia és Lodomeria) jelentősebb közigazgatási szerepkört kapott, a korábban rangosabb Krakkó és Varsó pedig periferikus vidéki városokká fokozódtak le.

A nehézségek ellenére Varsó és Krakkó is dinamikusan benépesült. Varsó Budapest után a másodikként még a 19. században meghaladta a félmillió fős népességszámot. A viszonylag magasfokú autonómiát élvező Krakkóban pedig fontos fejlesztéseket hajthattak végre. Elkészült a város fejlesztési terve a következő 100 évre, ezzel összefüggésben kibővült a település területe. Az I. világháború idején már 180 ezer főre nőtt a népesség száma.⁹

A 20. század legelején a dinamikus demográfiai és gazdasági fejlődés nyomán további két modern nagyváros fejlődött ki Kelet-Közép-Európában. Egyrészt az akkori Németország fontos gazdasági központjának számító Breslau (Wrocław), amelynek lakosságszáma 1910-re elérte a félmillió főt.¹⁰ Gyors fejlődésnek indult Prága is, amely hamarosan a Habsburg Birodalom egyik legfontosabb gazdasági és kulturális központjává vált.¹¹ Prága 1866. évi „nyitott várossá” nyilvánításával gyorsan növekvő területén élő népesség száma 1920-ra lépte át a félmillió főt.

1.4. A városhierarchiát alakító nemzetállami törekvések: Prága és Varsó erősödése

Az I. világháborút lezáró területváltoztatások erősen hatottak Kelet-Közép-Európa városhierarchiájára. A metropolizációnak kedvezett, hogy a háború utáni határváltoztatásokkal a győztes nagyhatalmak a birodalmak között kisebb-nagyobb ütközőállamokat hoztak létre, amelyekben a többségi államalkotó nemzet tudatos államépítésének részét képezte az erős, szimbolikus fővárosok megteremtése.

Különösen igaz ez az egyszerre soknemzetiségű és policentrikus városhierarchiával rendelkező Csehszlovákiára, ahol az ország kibővített méretéhez képest viszonylag szerény méretű Prága megerősítése egyben az államalkotó cseh nemzet érdekeit is szolgálta a magyar, morva, ruszin vagy szlovák ellenpólusokkal (Brno, Pozsony, Kassa és Ungvár) szemben. Prága lakossága 1940-re majdnem elérte az 1 millió főt, a háború és az élelmi-szer-ellátási problémák miatt azonban sokan kivándoroltak a vidéki területekre.

Lengyelország esetében a hosszú ideig tartó szétagoltság után újjászületett állam szintén kedvezett a nemzet szimbólumának számító főváros, Varsó megerősödésének.

⁸ Maria Niemczyk: City Profile: Warsaw (Warszawa). *Cities*, 15. (1998), 4. 301.

⁹ Katarzyna M. Romańczyk: Krakow – The City Profile Revisited. *Cities*, 73. (2018). 139

¹⁰ Sławomir Książek – Michał Suszczewicz: City Profile: Wrocław. *Cities*, 65. (2017). 53.

¹¹ Luděk Šýkora – Vít Štěpánek: City Profile: Prague. *Cities*, 9. (1992), 2. 92.

Ezzel a két világháború közötti időszakban a milliós metropolisszá váló lengyel főváros egy időre átveszi Budapesttől a demográfiai elsőséget.

Még a határváltoztatások kárvallottjának számító Magyarország esetében is koncentráltabbá vált a városhierarchia, de ebben a főváros tudatos megerősítése helyett a határváltoztatások közvetlen szerepet játszottak az államterület zsugorodásával és a potenciális ellenpólusok (például Pozsony vagy Kolozsvár) elvesztésével. Trianon azzal is erősítette a magyarországi városhierarchia koncentrálódását, hogy az elszakított külhoni területekről az anyaországba költöző magyarság jelentős része Budapestre került. Trianon után a világgazdasági válság tovább nehezítette a gazdasági növekedést, ezzel véget ért a magyar főváros aranykora.

Varsó mellett a kedvező földrajzi fekvése miatt Łódźot ipari településsé nyilvánították. A 19. század közepétől a dinamikusan fejlődő pamutipar révén megerősödő város vonzotta a német területekről származó szakembereket, így a gazdaság mellett a népességszám is növekedett.¹² Ennek következtében a textiliparáról elhíresült Łódź is belépett – még a II. világháború előtt – Kelet-Közép-Európa félmillió főnél népesebb nagyvárosainak körébe.

Az I. világháború után Pozsony Csehszlovákiához került. Az 1939 márciusában kikiáltott, rövid életű első szlovák állam fővárosaként tiszavirág-életű vezetői szerephez jutott 1945-ig.

1.5. Városversenytől elzárt centralizált városhierarchiák szocialista keretek között

A II. világháború utáni városfejlődés Kelet-Közép-Európa mindhárom országában hasonló elemeket tartalmazott. Több nagyváros esetében fontossá vált a háborús károk utáni újjáépítés. Súlyos károkat szenvedett a Németországtól később Lengyelországhoz került Breslau (Wrocław) városa. Budapesten sok, a 19. század végén épült létesítmény elpusztult nemcsak a német bombázás, de a megszálló szovjet hadsereg miatt is. Varsó háború utáni újjáépítésénél kisebb útvonalakat már a közösségi közlekedés szempontjait figyelembe véve alakítottak át. Pozsony esetében is elkezdődött az elpusztult gyárak és infrastruktúra felújítása.¹³

Az infrastrukturális veszteségeken túl több város lélekszáma átmenetileg visszaesett (például Varsó vagy Breslau/Wrocław). Az időközben a szlovák nacionalizmus központjává vált Pozsony lakosságának kétharmadát deportálták, majd a kollektív bűnösséggel vádolt német és magyar lakosság egy részét is kitelepítették. Łódź lakossága a német megszállás miatt szenvedett súlyos veszteségeket.

A kommunista hatalomátvétellel közel egy időben új időszak köszöntött a vizsgált városok életébe. A korai szocializmus idején a centralizált szocialista államhatalom ideológiai alapon favorizálta a munkásosztály bázisának tekintett fővárosok fejlesztését,

¹² Lagzi Gábor: Łódź – négy nemzet városa. *Comitatus*, 24. (2014), 217. 44.

¹³ Jacobs (2013): i. m. 508.

így nem véletlen, hogy Csehszlovákia, Lengyelország és Magyarország fővárosai váltak Kelet-Közép-Európa metropoliszaivá.

A nagyvárosok gazdasági helyzetét alapvetően meghatározta az államosítás. Ez nem csupán az ingatlangazdálkodást érintette, de a domináns vállalatokat is. Több ütemben indultak meg a lakótelep-építések, minél több munkás olcsó lakhatásának biztosítására, amelyek a minőségi helyett inkább mennyiségi szempontoknak feleltek meg. Prágában sokáig elhúzódtak ezek az építkezések, s csak a rendszerváltó forradalom utáni döntések alapján állítottak le őket.¹⁴ A lakáshoz jutás és a munkalehetőség reményében sokan a nagyvárosokba vándoroltak a környező településekről.

A nagyívű építkezésekhez, fejlesztésekhez gyakran szűknek bizonyult a nagyvárosok területe, ezért fokozatosan hozzájuk kapcsolták a környező településeket: az 1922. évi Nagy-Prága területe megháromszorozódott, 1950-től Budapest is jelentősen megnőtt – 525 km²-es területével már tizenötször nagyobb volt az utána következő legnagyobb megyeszékhelynél¹⁵ –, és Varsó területét is 480 km²-re bővítették.

A fővárosok egyre nagyobb mértékben koncentrálták a lakosságot, a gazdaságot, de vízfejűvé váltak a kultúra, az oktatás vagy a sport területén is (különösen Magyarországon). A kialakult aránytalanságok ellensúlyozására ellenpólusokat jelöltek ki. A késői szocializmus idején épp Csehszlovákia és Magyarország játszott úttörő szerepet a teljes településállomány hierarchiába rendezésén alapuló országos településhálózat-fejlesztési tervek bevezetésére, amelyeket a keleti blokk többi országa is alkalmazott nagyjából egységes elvek szerint és egy időben. Az állami beruházásoknál a magasabb hierarchiaszinteket preferáló rendszer sikertelennek bizonyult.¹⁶

A zárt állami keretek között ellehetetlenült nyugati kapcsolatok és a hiányzó külföldi befektetések miatt a nagyvárosok nemzetközi városversenyben betöltött szerepe jelentősen korlátozott volt. Igaz, Krakkó kulturális és oktatási központi szerepe továbbra is megmaradt.

1.6. Fokozott bekapcsolódás a nemzetközi városversenybe a rendszerváltoztatás után

A nyugat-európai kutatók nemzetközi városhierarchia-vizsgálataiban hosszú ideig alig szerepeltek a kelet-közép-európai nagyvárosok. A vasfüggöny leomlásával az európai városversennyel foglalkozó tanulmányok figyelme egyre inkább a visegrádi országok nagyvárosai felé fordult, amelyek a Nyugathoz való felzárkózást és a városfejlődést a piaci viszonyok megerősítéséhez és a nemzetközi tőke importjához kötötték.¹⁷ Az elemzések másik részében felmerül az a kérdés is, hogy Kelet-Közép-Európa városai milyen szerepet

¹⁴ Sýkora–Štěpánek (1992): i. m. 95.

¹⁵ Elter–Baross (1993): i. m. 191.

¹⁶ Hélène Blais – Szeszler Zsuzsa: *Városok Magyarországon, avagy az urbanizáció változásai*. Budapest, Bati International, 2000. 9.

¹⁷ Elisabeth Lichtenberger: *The Geography of Transition in East Central Europe: Society and Settlement Systems*. In Francis W. Carter – Peter Jordan – Violette Rey (szerk.): *Central Europe after the Fall of the Iron Curtain*. Frankfurt am Main, Peter Lang, 1996. 145.

kaphatnak az összeurópai városhierarchiában, s hogy ez visszahat-e a nyugat-európai városfejlődésre.

A kutatások többsége szerint Kelet-Közép-Európa városhálózata a mediterrán térséghez („arany banán” vagy „napfényövezet”) hasonlóan az európai városok második köréhez csatlakozhat.¹⁸ A rendszerváltoztatás után újabb térszerkezeti tengelyek terjedtek el, immár önállóan a visegrádi országsoportra is. Ezek között a leghíresebb a lengyel Grzegorz Gorzelak 1996-ban felvázolt modellje, amely szerint Gdańsk–Poznań–Wrocław–Prága–Brno–Pozsony–Budapest képeznek egy fejlődési vonalat.¹⁹ A formája miatt a „kék banán” tükörképeként „közép-európai bumeráng”-nak nevezték el.²⁰

A rendszerváltoztatással Kelet-Közép-Európa nagyvárosaiban új gazdasági folyamatok kezdődtek.²¹ Azok az ipari munkahelyek kerültek nehéz helyzetbe, amelyeknek megszűnt a felvevőpiaca.²² A gazdasági problémákon túl Łódź városvezetésének olyan kihívásokkal is szembe kellett néznie, hogy „milyen identitást adjon egy olyan településnek, amelynek a lényegét képező elem (textilipar) gyakorlatilag eltűnt”.²³

Azon nagyvárosoknak sikerült legkönnyebben átvészelnie a rendszerváltoztatás utáni időszakot, amelyek közelebb helyezkednek el Európa gazdaságilag fejlett területeihez. Poznań esetében például hamar minőségi átalakulás vette kezdetét.²⁴

Ugyancsak előnyös helyzetben voltak azok a térségbeli nagyvárosok, amelyekben a képzett munkaerő mellett fejlett infrastruktúra is rendelkezésre állt. Wrocław/Breslau esetében például a külföldi befektetések beáramlásában fontos szerepet játszott az a tény, hogy a város korán becsatlakozott az európai autópálya-rendszerbe.

A piacok megnyílásával a városhierarchia vezető településein dinamikusán nőtt a magánvállalkozások száma. A REGON lengyel üzleti nyilvántartó adatainak tanúsága szerint a krakkói vállalkozások száma 1991–2015 között körülbelül 11 ezerről 126 ezerre növekedett.²⁵

Mindezek hatására a városhierarchia földrajzi polarizációja Kelet-Közép-Európa egyik fő folyamatává vált, ami számtalan kérdést vetett fel. Ezek közül kiemelkedik az, hogy a gazdaság növekedése tovább növeli vagy pedig mérsékli a városok közötti különbségeket.²⁶

¹⁸ Peter Hall: Forces Shaping Urban Europe. *Urban Studies*, 30. (1993), 6. 885.

¹⁹ Grzegorz Gorzelak: *The Regional Dimension of Transformation in Central Europe*. London, Routledge, 1996. 128.

²⁰ Egri Zoltán – Kőszegi Irén: A gazdasági-társadalmi (komplex) térszerkezet kelet-közép-európai képe. *Területi Statisztika*, 58. (2018), 1. 28.

²¹ Niemczyk (1998): i. m. 303.

²² Péntes János – Fekete József: Transformation of the Spatial Structure in the Visegrad Countries in the Light of the Location of Peripheral Areas. In Radics Zsolt – Péntes János (szerk.): *Enhancing Competitiveness of V4 Historic Cities to Develop Tourism*. Debrecen, Visegrad Fund, 2014. 13.

²³ Lagzi (2014): i. m. 49.

²⁴ Parisek–Mierzejewska (2006): i. m. 292.

²⁵ Romanczyk (2018): i. m. 142.

²⁶ Benedek József – Kocsiszy György: Területi polarizáció és konvergencia a visegrádi országokban. *Magyar Tudomány*, 178. (2017), 3. 261.

2. A népességnagyság szerinti városrangsor: Varsó és Budapest az élen

A városhierarchia szó hallatán a legtöbben elsőként a városok méretére asszociálnak, vagyis a vezető városokat a településhálózat népesebb tagjaival azonosítják. A „fontosság” közvetett mérőszámaként önmagában a városok népességszáma régóta viszonylag pontosan kijelöli azok településhierarchiában betöltött helyét.²⁷

Egy-egy jelentős gazdasági centrum prosperáló, fejlődő település közismerten mindig nagyobb lakosságszámra tehet szert, hiszen egy fontosabb gazdasági csomópont a kedvezőbb üzleti és munkaerőpiaci lehetőségekkel népességvonzó hatást fejt ki. A városok népességszáma tehát közvetve a fontosságukról is tanúskodik. Ez a kölcsönhatás visszafelé is érvényesül, a nagyobb népességkoncentrációk előbb-utóbb fontossá válnak, magukhoz vonzzák az intézményeket, a munkahelyeket, a közlekedési és lakossági infrastruktúrát, a gazdaság számára egyrészt szélesebb munkaerő-kínálatot, másrészt pedig a szállítási költségek minimalizálása szempontjából előnyös közeli fogyasztópiacot is jelentenek.

2.1. Milliós metropoliszok: a kelet-közép-európai városhierarchia csúcstelepülései

Kelet-Közép-Európában kevés a metropolisz, mindössze három főváros – Budapest, Prága és Varsó – népességszáma éri el a milliós nagyságrendet.²⁸ Ebben két fontos tényező emelhető ki:²⁹

1. Mivel a térség nemzetei hosszú évszázadokon át a külső nagyhatalmak fennhatósága alá tartoztak, nem létező vagy korlátozott államiságuk miatt történelmileg nem fejlődhettek ki erős szuverén fővárosok. Csak a 20. század hozta el a függetlenedést, igaz, a szovjet megszállás miatt ez is jobbra csak névleges volt.
2. Szlovákia esetében a Csehszlovákia kettéválásával létrejött valamivel több mint 5 millió fős állam kis mérete sem kedvez milliós metropoliszok kialakulásának.

A három metropolisz közül hosszú évtizedeken keresztül Budapest volt a legnépesebb, egyedülként haladta meg a 2 milliót főt. Az 1980-as létszámcúcs után a népességszám fogy (különösen az 1990-es években a szuburbanizáció elmélyülésével) vagy stagnál. Eközben Varsó lélekszáma gyorsan növekszik, a két főváros ellentétes népesedési tendenciái miatt a lengyel főváros megelőzte a magyart (a 2020. év végén 1,79 millió fő és 1,72 millió fő). A sorrendben harmadik helyen álló Prága lakosságszáma valamelyest

²⁷ Kovács Zoltán: *Népesség- és településföldrajz*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó, 2002b. 141.

²⁸ Kovács Zoltán: Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európában a poszt szocialista átmenet idején. *Földrajzi Közlemények*, 126. (2002a), 1–4. 68.

²⁹ Jeney László: Városföldrajz. In Jeney László – Kulcsár Dezső – Tózsá István (szerk.): *Gazdaságföldrajzi tanulmányok közgazdászoknak*. Budapest, BCE Gazdaságföldrajzi és Jövőkutatási Tanszék – NGM, 2013. 48.

elmarad az előző kettőtől; az 1990-es években a cseh fővárost sem kerülte el a népességszám átmeneti fogyása, igaz, az ezredforduló után újra növekedett (a 2021. évi népszámláláskor 1,3 millió fő).

A milliós városok hiányából következik, hogy Kelet-Közép-Európa egészében alacsony, 8% a metropolitán népesség aránya. Ez azonban az adott állam és a bennük lévő metropoliszok népességnagyságától függően szélsőségesen oszlik meg a négy viseigrádi ország között. Magyarországon 18%, amely európai összehasonlításban is kiemelkedően magas. A hasonló méretű Csehországban a valamivel kisebb főváros miatt már csak 12, az előzőeknél négyszer nagyobb Lengyelországban 5, nagyvárossal nem rendelkező Szlovákiában pedig értelemszerűen 0%.

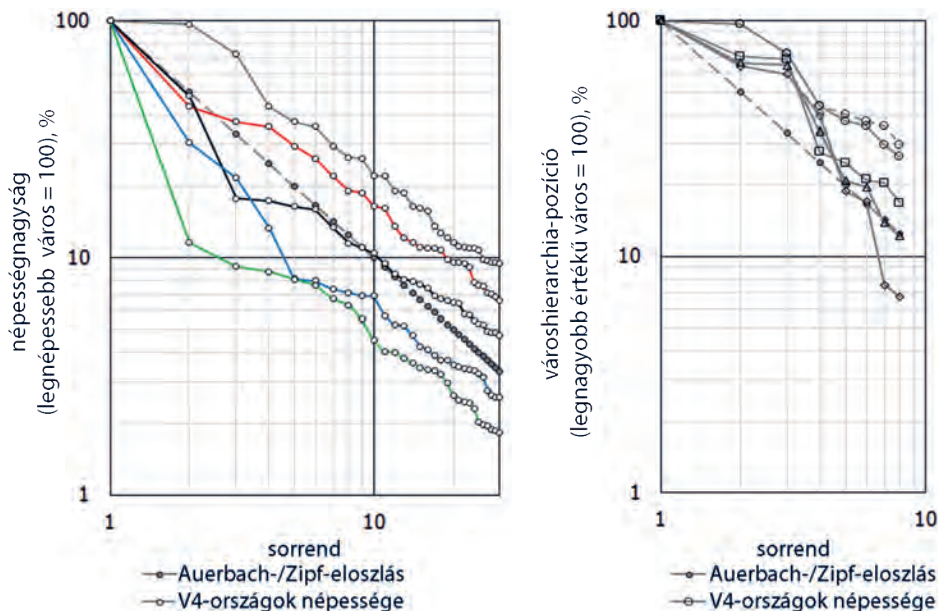
2.2. Regionális nagyvárosok: a hiányzó ellenpólusok

Kelet-Közép-Európában az 500 ezer és 1 millió fő közötti népességgel rendelkező regionális nagyvárosok esetében erős hiányosság mutatkozik Nyugat-Európához képest. A mindössze négy regionális középváros koncentráltan oszlik el a viseigrádi országok között. Ebből a szempontból a kelet-közép-európai országok három főbb típusba sorolhatók:

1. Lengyelországban fejlődött ki mind a négy regionális nagyváros a milliós Varsó ellenpólusaként, így itt figyelhető meg valódi policentrikus nagyvároshálózat. Ebben szerepet játszik az a történelmi sajátosság, hogy a három részre szabdalt lengyel területeken önálló központok fejlődhettek ki. A többpólusúsághoz hozzájárul az is, hogy a rácsos lengyel közlekedési hálózat sem Varsó-centrikus.
2. Csehországban és Magyarországon a milliós fővárosok mellett teljesen üres az ellenpólusnak számító erős regionális nagyvárosok kategóriája. A sugaras közút- és vasúthálózat és az unitárius állami berendezkedés miatt történelmileg nem alakultak ki Budapest és Prága erős ellenpólusai. A milliós főváros után nagy lemaradással következnek a második városok (különösen Magyarországon), Brno közel 400 ezer, Debrecen pedig 200 ezer fős értékével.
3. Szlovákia egyáltalán nem rendelkezik nagyvárossal. Pozsony nemzetközi léptékben inkább középvárosnak számít.

Lengyelország négy regionális nagyvárosában él az ország lakosságának 7%-a. Ha ehhez hozzávesszük Varsó 5%-os részesedését, akkor Lengyelországban Csehországéval azonos (12%) a nagyvárosokban élők aránya.

A sorrendnagyság szabálya igazolja a lengyel településhierarchia közismerten policentrikus jellegét. Lengyelország görbéje az Auerbach- (vagy Zipf-) eloszlás görbéje feletti (1. ábra). Hasonló a helyzet a nagyvárossal nem rendelkező Szlovákiában, ahol a Pozsonyt követő Kassa lélekszáma nem sokkal marad el a fővárosétól, így ott egy bipoláris városhierarchia alakult ki.



1. ábra: A kelet-közép-európai városhierarchia polarizáltságak mértéke a sorrendnagyság-elemzés alapján
 Forrás: az országos statisztikai hivatalok (Lengyelország és Magyarország 2020. év végi népesség; Csehország és Szlovákia 2021. évi népszámlálás), EuroStat (2019. évi egy főre jutó GDP) és Coface (2018. évi nagyvállalatok forgalmi értéke) adatai alapján a szerző szerkesztése

Megjegyzések: bal oldalon a népességnagyság szerinti városhierarchia a tagországok szintjén, jobb oldalon különböző mutatók szerinti városhierarchia a V4 szintjén, a szaggatott vonal esetében Pozsony helyett a NUTS3 egységének az értéke szerepel.

Csehországban és különösen Magyarországon azonban a regionális nagyvárosok hiánya miatt erőteljes az úgynevezett „primate city” hatás. Brno Prága lakosságának 31, Debrecen pedig Budapestének már csak 12%-át (!) teszi ki – ez az egyik legalacsonyabb nemzetközi viszonylatban.

2.3. Középvárosok: Kelet-Közép-Európa jellegzetes településnagyság-kategóriája

A 20 és 500 ezer fő közötti középvárosok Nyugat-Európához képest Kelet-Közép-Európában sokkal meghatározóbb szerepet töltenek be a városhálózaton belül. 2020 körül a visegrádi országok összesen 367 középvárossal rendelkeztek, ahol a térség teljes lakosságának mintegy harmada (34%), a városlakók legnagyobb hányada koncentrálódott. A metropoliszokhoz és a regionális nagyvárosokhoz képest a középvárosok aránya esetében nincsenek szélsőséges eltérések az országok között, Szlovákiában és Lengyelországban ez az arány valamivel magasabb (37 és 35%), Csehországban és Magyarországon pedig alacsonyabb (30–30%).

Kelet-Közép-Európa középvárosai négy jellegzetes típusba sorolhatók be:³⁰

1. Pozsony középvárosként fővárosi rangot ért el. Rövidebb ideig már korábban is ellátott fővárosi funkciókat. A független Szlovákia fővárosaként napjainkban a többi középvároshoz képest komoly fejlődési impulzust kap ahhoz, hogy az európai városhierarchia magasabb szintjére kerüljön.
2. A megyeszékhelyek az 1970-es évektől a településhálózat-fejlesztési politika fő kedvezményezettjeivé váltak (például Nyíregyháza, Salgótarján, Székesfehérvár vagy Tatabánya). Ez egyrészt annak a felismerésből következik, hogy elodázhatatlanná vált az 1950–1960-as évek elhibázott gazdaságpolitikája nyomán túltöltött fővárosi koncentráció ellensúlyozása. Paradox módon különösen azok a megyeszékhelyek jártak jól, amelyeket nem nyilvánítottak megyei jogúvá, ezek ugyanis az egész megyének szánt fejlesztési források felett diszponálhattak.³¹
3. Az úgynevezett „szocialista iparvárosokat” mesterségesen hozták létre, általában bányászati, nehézipari vagy vegyipari célú zöldmezős beruházással (Havířov, Kazincbarcika, Nowa Huta). Ezek az egy vagy néhány gyáras középvárosok a rendszerváltoztatás után gazdasági és demográfiai válságba kerültek.
4. Az agglomerációs középvárosok esetében viszont egy igen dinamikus növekedés figyelhető meg a nagyvárosi szuburbanizáció elmélyülésével (Érd, Gödöllő vagy Vác – Budapest; Brandýs nad Labem–Stará Boleslav – Prága; Luboń – Poznań; Piaseczno – Varsó; Wieliczka – Krakkó esetében). Egyesek több tízezres népességszámukkal ma már a megyeszékhelyek nagyságával is vetekszenek. Jellemzőjük, hogy számos lakossági szolgáltatás (például az oktatás, az egészségügy vagy a kultúra) sokszor nem vagy csak késve követi a gyors betelepülést, igaz ez a hiány csupán relatív, mert a fejlett közlekedési infrastruktúrájuk révén a nagyvárosi ellátó intézmények könnyen elérhetők. Korábban az ilyen városokat előbb-utóbb bekebelezte a nagyváros. A rendszerváltoztatás óta ha nem válnak egyszerű alvóvárosokká, a posztsuburbanizáció jegyében a kiváló közlekedésföldrajzi adottságaik (például autópálya, HÉV vagy vasút) és nagyvároshoz közeli fekvésük révén a külföldi működőtőke-befektetések és a központi városból kitelepülő hazai vállalatok kedvelt célhelyei, számos fontos központi szerepkört (például egyetem, turisztikai események vagy látnivalók) betöltenek, jó eséllyel válhatnak a városrégió alközpontjaivá (Gödöllő például a 2011-es magyar EU-elnökség idején számtalan fontos nemzetközi találkozónak adott otthont).

A metropoliszok csekély száma és az ellenpólusnak számító regionális nagyvárosok hiánya miatt helyenként tehát kifejezetten polarizált országos rangsorok alakultak ki Kelet-Közép-Európában. Ennek ellenére a népességnagyság alapján a visegrádi országok egészét egy kiegyenlített városhierarchia jellemzi. Ebben egyrészt szerepet játszik, hogy a csúcsmezőnyt domináló egyetlen megaváros helyett a térség három metropolisza (különösen Varsó és Budapest) nagyon hasonló méretű, másrészt földrajzilag a térségen

³⁰ Jeney (2013): i. m. 49.

³¹ Illés Iván: *Regionális gazdaságtan. Területfejlesztés*. Budapest, Typotext, 2008. 145.

belül egymáshoz képest viszonylag távol helyezkedik el (2. ábra). Mindkét tényező együttesen hozzájárult ahhoz, hogy a visegrádi országok milliós városai egymástól független centrumokként jelennek meg, nagyságuk egyiküket sem predesztinálja arra, hogy Kelet-Közép-Európa fővárosaként a térség egészére kiható vonzást gyakoroljon.

A lakosságnagyságában évtizedeken keresztül (különösen az 1970-es években) egyeduralmú Budapest az ezredforduló utáni trendek alapján a jövőben várhatóan elveszíti demográfiai vezető szerepét. A 2020-as évek elejére már utolérte Varsó, és a magyar fővároshoz képest szintén dinamikusabban népesülő Prága is egyre inkább felzárkózik mögé. Mindezek a folyamatok arra engednek következtetni, hogy kelet-közép-európai városhierarchia csúcsmezőnye a Budapest-centrikusságból a jövőben egy policentrikusabb struktúra felé halad.

3. A gazdasági funkciók alapján kirajzolódó városhierarchia: a fővárosok vezető szerepe

A városok népességnagyságuk alapján kirajzolódó hierarchiája nem feltétlen esik egybe a gazdaságban betöltött szerepükkel. A szuburbanizáció révén több nagyváros népességnövekedése megtört, azonban továbbra is megőrizték városhierarchiában betöltött szerepüket. A vezető világvárosok köre (például Amszterdam, Frankfurt am Main vagy Zürich) alig változik, még ha méretükben egyre inkább el is maradtak a fejlődő világ megavárosaitól.³² Ez pedig azt jelzi, hogy napjainkban a népességszám egyre kevésbé tölti be a „fontosság közvetett mérőszáma” szerepét. Igaz, a legutóbbi idők tendenciája, hogy a demográfiai és a funkcionális megközelítés szerinti várossorrendek köre újra közelít egymáshoz, a fejlődő világ megavárosai közül ugyanis több (például Mumbai vagy São Paulo) időközben világvárossá is vált.³³

A gazdasági városhierarchiában betöltött pozíció megállapítására két jelzőszám szolgál. A városok hierarchikus rendjének meghatározásához – a népesség számához hasonlóan – a gazdasági dimenzióban is csak abszolút mutatók használhatók. A fajlagos mutatók a nagyvárosok társadalmi-gazdasági fejlettségéről informálnak, de nem árulják el azok városhierarchiában betöltött pozícióját.

A nagyvárosok gazdasági jelentőségének mérésére használt egyik jelzőszám a GDP, amely megmutatja a gazdaság erejét, nagyságát. A városok esetében nehézséget okoz, hogy a GDP települési szinten nem érhető el, legfeljebb NUTS3-szinten. Szerencsére azonban Budapest és a súlycsoportjába tartozó versenytársak önálló egységként jelennek meg NUTS3-szinten, így mérhető ezek GDP-je. Egyedül Pozsony megye esetében nem azonos a NUTS3-egység (Pozsony megye) a szlovák főváros valamivel szűkebb határai-val. Mivel a különbség viszonylag kicsi, tekintettel fővárosi szerepére a többi nagyváros mellett Pozsony is bekerült a nyolc vizsgált város közé. Csehországot, Magyarországot

³² Peter J. Taylor: *World City Network: A Global Urban Analysis*. London, Routledge, 2004. 88.

³³ Csomós György – Kulcsár Balázs: A városok pozíciója a globális gazdaság irányításában a nagyvállalatok forgalma alapján. *Földrajzi Közlemények*, 136. (2012), 2. 139.

és Szlovákiát csupán a főváros képviseli, a policentrikus Lengyelország esetében viszont Varsó mellett a négy regionális nagyváros is bekerült a vizsgálatba. Jelen esetben a városok gazdasági erejének mérése az EuroStat harmonizált adatbázisából származó, NUTS3-szintű, vásárlóerő-paritáson mért egy főre jutó GDP 2019. évre vonatkozó adatai alapján történik.

A GDP mellett a nagyvárosok gazdasági fontosságának vizsgálatához a legnagyobb vállalataik forgalmi értéke szolgált. A nagyvállalatok jelenléte elsődlegesen és közvetlenül utal az azok székhelyéül szolgáló nagyvárosok nemzetközi gazdasági életben és a városhálózatban betöltött pozíciójára, összekapcsolódik a nagyvárosok nemzetközi integrációjával, munkamegosztásban, termelésben, irányításban és foglalkoztatásban betöltött nemzetközi és országos szerepköreivel. Egy-egy nagyvállalat jelenléte közvetve utal arra, hogy az adott nagyváros mennyire ismert, milyen az infrastruktúrája, a humán erőforrása, de közvetetten elárulja a nagyvárosok egyes nehezen mérhető tényezőit, hogy mennyire nemzetköziesedett, ismert vagy biztonságos, azaz milyen nemzetközi vonzerővel és pozícióval rendelkezik.

A globálisvároshierarchia-vizsgálatokban gyakran felhasználgják a *Fortune* magazin rangsoroló adatbázisát a világ 500 legnagyobb vállalatáról (Global 500). A globálisan jegyzett legnagyobb vállalatok székhelyei között jellemzően nem vagy alig találhatók kelet-közép-európai városok. Az 500 legnagyobb, kifejezetten közép- és kelet-európai vállalatot rangsoroló Coface-adatbázis (Coface CEE Top 500) azonban biztosítja a megfelelő információs háttérrel. Az alapvetően vállalati adatbázis városi adatsorrá alakításához először székhelyük szerint lokalizálni kellett a vállalatokat, majd a vállalatok forgalmi értékeit városonként aggregálni. Mivel az adatbázisból csak a poszt szocialista térség 500 legnagyobb vállalata érhető el, ezért nem jelenik meg a vizsgált nagyvárosok összes vállalata, csak a legnagyobbak. A 2018. évre vonatkozó adatok tanúsága szerint az 500 legnagyobb vállalatból 343 székhelye található Kelet-Közép-Európa 152 városában, amely a 481 millió eurónál nagyobb forgalmú vállalatokat jelenti. Az egyszerűség kedvéért a szakterminológiától függetlenül jelen esetben ezeket nagyvállalatoknak nevezzük. A 343 „nagyvállalatból” 194 központja a nyolc vizsgált nagyvárosban összpontosul.

A gazdaság GDP-vel mért nagysága alapján a népességszámhoz hasonlóan itt is kitűnik a három metropolisz, csak itt Varsó egyedül áll az élen. Itt Budapest csak a harmadik helyre került, igaz, nem sokkal marad le Prágától. A három főváros az EU élmezőnyében is jó helyen áll, Varsó a 9. (!) legmagasabb értékű a szintén nagyvárosi NUTS3-egységek között, de Prága és Budapest is a rangsor első 20 városa között szerepel (18. és 19. helyezés).

A különböző adatsorok összevethetősége érdekében érdemes mind a nyolc város esetében az eredeti értékeiket az adott maximális érték százalékában kifejezni. Így Varsó értelemszerűen 100%-on áll, nem sokkal marad le tőle Prága és Budapest 71 és 69%-kal. A három metropolisz után nagy lemaradással következik a negyedik főváros, Pozsony gazdasága, amely a varsói érték alig több mint negyedét, 28%-át teszi ki. A lengyel regionális nagyvárosok jócskán lemaradnak tőlük, Krakó 25, Wrocław 21, Poznań 21, végül Łódź 21%-kal.

A Coface listáján szereplő nagyvállalatok esetében többé-kevésbé hasonló a vizsgált nagyvárosok sorrendje, különösen az élmezőnyben. Ezúttal is Varsó tűnik ki a mezőnyből (100%), és a fővárosok követik. Itt viszont Budapest 64%-os értékével megelőzi a 60%-on álló Prágát, majd ezúttal is Pozsony a negyedik helyezett 40%-kal. Lényegében nem változtat Pozsony pozícióján (41%), ha a GDP-hez hasonlóan a város értéke helyett ezúttal is az azt magában foglaló NUTS-egységé (Pozsony megye) szerepel (kiegészülve Malacka és Pozsonyivánka vállalataival). A nagyvállalatok mutatójánál a lengyel regionális nagyvárosok sorrendje megváltozik a GDP-hez képest, de utóbbi szerint mért pozícióját egyik sem éri el: Poznań 19, Krakkó 17%. Érdekes, hogy jócskán lemarad Łódź és Wrocław 8 és 7%-os értékével. Helyükön Płock vagy Mladá Boleslav középvárosként jelenik meg az első 8 kelet-közép-európai város mezőnyében.

A GDP és a nagyvállalati összeforgalom százalékban kifejezett értékeinek átlagolásával egy komplex gazdasági városhierarchia-mutató képezhető. Mivel a gazdasági dimenzió mindkét mutatójánál elsődlegesen tehát Varsó tekinthető a visegrádi országok vezető városának, természetesen az összesített gazdasági rangsort is a lengyel főváros vezeti egyedül 100%-kal. A magyar főváros enyhe előnyével Budapest és Prága állnak a kelet-közép-európai városhierarchia következő szintjén, 67 és 65%-kal. Ha népességszám alapján nem is, de megelőzve a nála nagyobb lengyel regionális nagyvárosokat a gazdasági funkciói alapján már Pozsony kerül a negyedik helyre 34%-os értékkel. A lengyel regionális nagyvárosok 10–20% körüli értékkel gazdasági jelentőségben lemaradnak a fővárosok mögött.

Érdemes a kelet-közép-európai nagyvárosok gazdasági szerepkörök terén betöltött rangsorát összevetni a népességnagyságuk szerinti sorrenddel (*1. ábra*). A visegrádi országcsoport egészére a különböző dimenziókra elvégzett sorrendnagyság-elemzés igazolja, hogy a nagyvárosok mezőnye a népességszámuk szerinti sorrendhez képest a gazdasági mutatók (különösen a nagyvállalataik forgalmi értéke) szerinti hierarchiája jobban polarizálódik. Nem lineárisan aránylik tehát a gazdasági-üzleti szerepkör a városok méretéhez (*3. ábra*). Multiplikatív módon érvényesülve minél nagyobb egy nagyváros, méretéhez képest annál jelentősebb a gazdaságban és a vállalatvonzó-képességben betöltött szerepe.

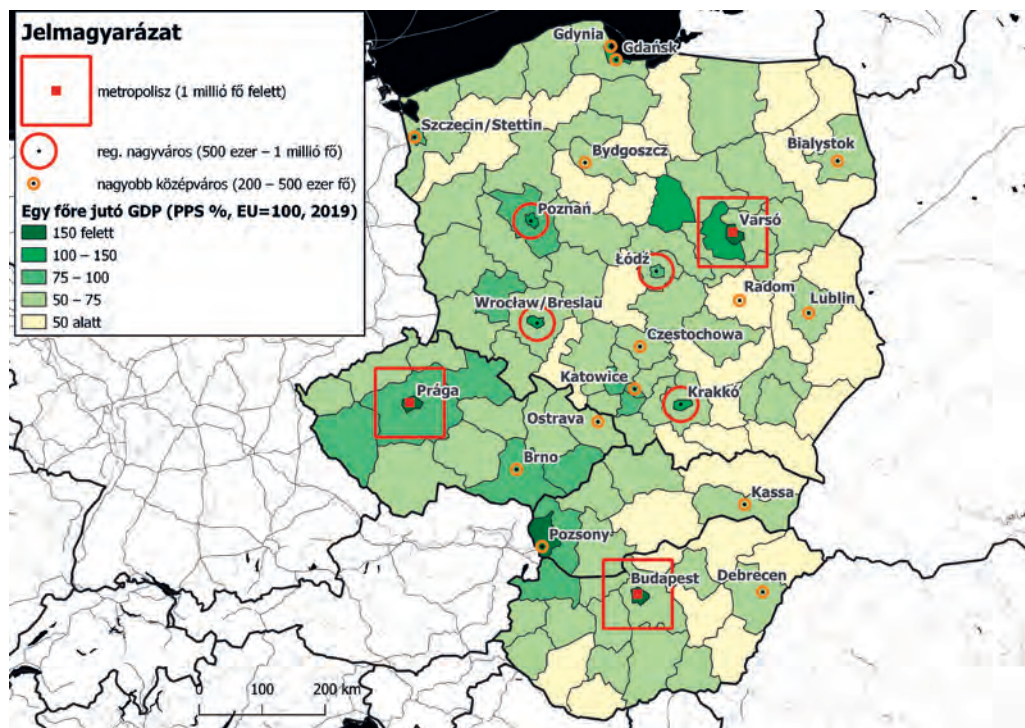
A 2010-es években Budapest GDP-növekedése elmarad a versenytárs nagyvárosokétól, mindössze Pozsony gazdasági növekedése lassabb. Amennyiben a jelenlegi trendek folytatódnak, a jövőben várhatóan a magyar főváros a népességi dimenzióhoz képest jelentősebben visszaszorul a városhierarchia gazdasági dimenziójában Varsó és immár Prága mögött is.

4. A városhierarchiában betöltött pozíció és a gazdasági fejlettség összefüggése

A rendszerváltoztatás Kelet-Közép-Európa fővárosainak új fejlődési esélyt teremtett. A globalizálódó világban a visegrádi országok nagyvárosainak sikere azon múlik, hogyan

képesek integrálódni az európai városversenybe.³⁴ Több szakirodalmi forrás megerősíti, hogy a többi posztiszocialista nagyvároshoz képest épp a kelet-közép-európai fővárosok csatlakozhatnak a legesélyesebben az európai nagyvárosi rendszerhez.³⁵ Felvetődik, hogy a városhierarchia csúcsán elhelyezkedő négy főváros milyen pozíciót tölt be országaik és az Európai Unió térszerkezetében. Másképp fogalmazva: a városhierarchiában betöltött kedvező helyzet összefügg a gazdasági fejlettséggel?

Bár a gazdasági fejlettség összetett fogalom, a következőkben a gazdasági fejlettségi különbségek mérése az EuroStat előzőekben is felhasznált NUTS3-szintű, vásárlóerő-paritáson mért egy főre jutó GDP-n alapul. A vizsgálatok ezúttal a négy főváros országgaikon belüli pozíciójára korlátozódnak.



2. ábra: A 200 ezer főnél népesebb kelet-közép-európai városok mérete és térségeik gazdasági fejlettsége közötti összefüggés

Forrás: országos statisztikai hivatalok (Lengyelország és Magyarország 2020. év végi népesség; Csehország és Szlovákia 2021. évi népszámlálás) és EuroStat (egy főre jutó GDP) adatai alapján a szerző szerkesztése

³⁴ Jeney László: The Role of Urban Development in European Regional Inequalities. In Jakobi Ákos (szerk.): *Frontiers of Geography*. Budapest–Heidelberg, (k. n.), 2003. 259.

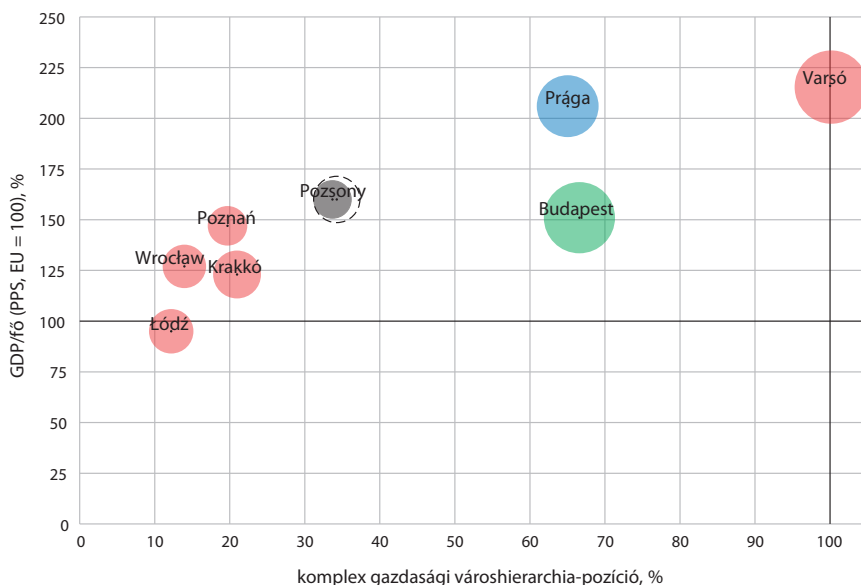
³⁵ Lise Bourdeau-Lepage: Metropolization in Central and Eastern Europe: Unequal Chances. *GaWC Research Bulletin*, (2004), 141. 1.

A fajlagos mutatóval mért gazdasági fejlettség esetében szintén Varsó és Prága került vezető helyre, mindkettő több mint kétszeresen (!) felülmúlja az Európai Unió átlagfejlettségi szintjét (annak 216 és 206%-a). Budapest fejlettsége valamivel több mint másfélszerét (151%) éri el az uniós átlagnak, amelyet Pozsony is megelőz (160%). A lengyel regionális nagyvárosok fejlettségben már elmaradnak az előzőektől, de Łódź (95%) kivételével meghaladják az átlag feletti fejlettségüket az Európai Unióban. Kelet-Közép-Európa 200 ezer főnél népesebb közép- és nagyvárosai példáján egyértelműen kirajzolódik, hogy a gazdasági fejlettségben mennyire meghatározó a méret (2. ábra). A térképen is feltüntetett 21 legnagyobb város népességszáma és az azokat magukba foglaló NUTS3-egységek egy főre jutó GDP-je között számított korreláció empirikusan is igazolja ezt az összefüggést ($r = 0,8$).

Nagy vonalakban megállapítható, hogy a nyolc vizsgált nagyváros népességnagysága, gazdasági szerepe és gazdasági fejlettség szerinti sorrendje nagyjából hasonló (3. ábra). A vizsgált városok többsége igazolja, hogy minél nagyobb egy város, nem csupán a városhierarchia gazdasági dimenziójában játszik fontos szerepet, de magasabb gazdasági fejlettség jellemzi. Ezt az összefüggést Budapest és Pozsony példája árnyalja. Épp a magyar főváros szolgáltató példát arra, hogy a népességnagyság szempontjából előkelő pozíciójától elmarad a gazdasági szerepe, és még inkább az egy főre jutó GDP-vel mért gazdasági fejlettsége. Ellenpéldaként pedig Pozsony emelhető ki, amely viszonylag kis népessége ellenére a negyedik legnagyobb gazdasági jelentőségű, sőt az egy főre jutó GDP alapján Budapestet megelőzve a harmadik helyen áll.

Az 1990-es évektől tehát Kelet-Közép-Európa fejlettségi térszerkezetének egyik legmeghatározóbb jelenségévé vált a fővárosok fokozódó fejlettségi előnye a vidéki térségekhez képest. Ez különösen a visegrádi országok metropoliszait érintette: Budapest, Prága vagy Varsó az EU térszerkezetének legdinamikusabban fejlődő elemeivé váltak. E városok gazdasági növekedése elsősorban a tercier szektoruk dinamikájából fakadt, miközben az ipari tevékenységük halványodni kezdett. A spontán piaci folyamatoknál kisebb mértékben ugyan, de a közösségi kohéziós politika is elsődlegesen a fővárosoknak kedvez (ügynevezett váltómozgás-elmélet). Spanyolország esetében kimutatták, hogy a kohéziós alap 1980–1996 között jelentős mértékben Madridba irányult, ami az országon belül kohézió helyett épp polarizációt eredményezett főváros-vidék viszonylatban.³⁶ Míg a tercierizálódó fővárosok – integrálódván az európai városversenybe – sikeresen felzárkóztak fejlett nyugati társaikhoz, „tátongó úrt” hagytak maguk mögött a rendszerváltoztatás sokkját súlyosabban megélő, hozzájuk képest mindinkább leszakadó vidéki háttországai felé.

³⁶ Kertész Krisztián: A nemzeti és a regionális felzárkózás váltómozgása az EU-országokban és Magyarországon. *Külgazdaság*, 48. (2004), 2. 68.



3. ábra: A nyolc legnépesebb kelet-közép-európai város népességnagysága, gazdasági városhierarchiában betöltött pozíciója és a gazdasági fejlettsége közötti összefüggés

Forrás: országos statisztikai hivatalok (Lengyelország és Magyarország 2020. év végi népesség; Csehország és Szlovákia 2021. évi népszámlálás), EuroStat (2019. évi egy főre jutó GDP) és Coface (2018. évi nagyvállalatok forgalmi értéke) alapján a szerző szerkesztése

Megjegyzés: Pozsony esetében szaggatott vonal jelzi Pozsony megye értékét az összehasonlíthatóság kedvéért.

A fővárosok Kelet-Közép-Európa országaiban a térszerkezet kiemelten fejlett elemei közé tartoznak, a vidékhez viszonyított gazdasági előnyük azonban országonként eltér. (Jelen dolgozat a vidéket a fővárosok komplementereként kezeli, azaz a fővárosokon kívüli valamennyi NUTS3-egység vidéknek számít. Ebből következően a főváros és a vidék együttesen a vizsgált országok teljes területét lefedik.) A főváros-vidék kettősség mérése a duál mutató (D_{CR}) használható a következő képlet alapján:

$$D_{CR} = \frac{\bar{y}_C}{\bar{y}_R},$$

ahol y_C egy ország fővárosának egy főre jutó GDP-jét jelenti, y_R pedig ugyanazon ország vidéki térségeinek átlagos egy főre jutó GDP-jét. 2019-ben a visegrádi országcsoport egésze esetében a fővárosok fejlettsége a vidéket 2,8-szeresen múlta felül. Kelet-Közép-Európa tehát továbbra is erőteljes főváros-vidék kettősséggel jellemezhető. Varsó fejlettsége 3,3-szer, Pozsony 2,8-szer, Budapest és Prága pedig 2,7-szer volt magasabb országuk vidéki átlagánál.

Kelet-Közép-Európa átlagában a főváros-vidék dualitás 2009 körül érte el maximumát, a tetőpont országonként változó: Magyarországon 3,1 (2009), Csehországban 2,7 (2010), Szlovákiában 3,1 (2011), Lengyelországban pedig 3,3 (2013). Azóta a főváros-vidék kontraszt visszaesett vagy stagnál. Ebből következően tehát a korábbi időszakra megfogalmazott fenti megállapítások már árnyaltabban érvényesek a 2010-es években.

A mérséklődő dualitás hátterében tetten érhető a fővárosok 2010–2019 közötti szerepnyebb gazdasági dinamikája. A 2010-es évek jellemző kelet-közép-európai fejleménye volt, hogy a vidéki térségeken belül az ipar (főként a gépipar) igen fontos dinamika-hordozó ágazattá vált. Így a vidék fokozatosan felzárkózik, a főváros-vidék kettősség már nem növekszik tovább: stagnál, majd csökkenni kezd.

Megállapítható, hogy a legmarkánsabb főváros-vidék kettősség továbbra is Lengyelországot jellemzi, a 2010-es években azonban fokozatosan csökken a fővárosok korábban jellemző dinamikája Csehország és Szlovákia, de különösképpen Magyarország térszerkezetében.

Összefoglalás

Buda, majd 1873-tól Budapest hagyományosan az egyik meghatározó szereplője a kelet-közép-európai városhierarchiának. Szerepköre azonban különböző időszakokban folyamatosan változott. Eleinte Prága, később Bécs váltak legfontosabb versenytársaivá. A magyar főváros igazi fénykorát a hosszú 19. században élte, amikor valódi világvárossá fejlődött. Befolyási övezete azonban még ekkor is jellemzően Kárpát-medencei léptékű maradt, nem vált Kelet-Közép-Európa fővárosává.

A 20. század alapvetően átrendezte Budapest lehetőségeit. Vonzáskörzete először Trianon miatt zsugorodott össze, amellyel valóságos vízfejjé vált az országon belül. Ezt csak tovább súlyosbította a korai szocializmus centralizáló és elzáró politikája. Több mint 2 millió lakosával ugyan Kelet-Közép-Európa legnépesebb városává vált, de a szocialista időszak korlátozta nemzetköziesedését. A szuburbanizáció rendszerváltoztatás utáni elmélyülésével a népességszáma is visszaesett, ezzel mára demográfiai elsőségét is elveszítette.

A városhierarchia élmezőnyéhez tartozó városok egyúttal Kelet-Közép-Európa legfejlettebb települései is, amelyek gyors fejlődésükkel maguk mögött hagyták a vidéki hátszágait. Azonban épp Budapest példája világított rá arra, hogy a 2010-es években már kifulladás a visegrádi országok fővárosainak dinamika-hordozó szerepe, amellyel mérséklődik a főváros-vidék egyenlőtlenség.

Ha a jelenlegi tendenciák folytatódnak, egyértelműen Varsó marad Kelet-Közép-Európa első számú városa, amely mind népességszámban, mind pedig gazdasági funkciókban megelőzte Budapestet. A magyar főváros a vizsgált dimenziókban jelenleg Prágával áll egy szinten. Bár mindhárom metropolisz főváros vezető szerepet tölt be Kelet-Közép-Európa városhierarchiájában, ez azonban egyik főváros esetében sem eredményezett nagytérségi vezető szerepet.

Budapest gazdasági jelentőségéhez képest relatíve előnyösebb helyzetben van az oda-települő nagyvállalatok szempontjából. Ez pedig azt sejteti, hogy kelet-közép-európai fővárosi szerep helyett sokkal inkább egyfajta kapuvárosként funkcionálhat a nagyvállalatok délkelet-európai terjeszkedése számára.

Felhasznált irodalom

- Beluszky Pál: Magyarország településhálózatának átalakulása 1848–2000 között. In Süli-Zakar István (szerk.): *A terület- és településfejlesztés alapjai*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003. 47–85.
- Benedek József – Kocziszky György: Területi polarizáció és konvergencia a visegrádi országokban. *Magyar Tudomány*, 178. (2017), 3. 261–272.
- Blais, Hélène – Szeszler Zsuzsa: *Városok Magyarországon, avagy az urbanizáció változásai*. Budapest, Bati International, 2000.
- Bourdeau-Lepage, Lise: Metropolization in Central and Eastern Europe: Unequal Chances. *GaWC Research Bulletin*, (2004), 141. Online: www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/rb/rb141.html
- Csomós György – Kulcsár Balázs: A városok pozíciója a globális gazdaság irányításában a nagyvállalatok forgalma alapján. *Földrajzi Közlemények*, 136. (2012), 2. 138–151.
- Elter, István – Baross Pál: City Profile: Budapest. *Cities*, 10. (1993), 3. 189–197. Online: [https://doi.org/10.1016/0264-2751\(93\)90029-I](https://doi.org/10.1016/0264-2751(93)90029-I)
- Egri Zoltán – Kőszegi Irén: A gazdasági-társadalmi (komplex) térszerkezet kelet-közép-európai képe. *Területi Statisztika*, 58. (2018), 1. 27–56.
- Enyedi György: *Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza*. Budapest, KJK, 1978.
- Gorzalak, Grzegorz: *The Regional Dimension of Transformation in Central Europe*. London, Routledge, 1996.
- Hall, Peter: Forces Shaping Urban Europe. *Urban Studies*, 30. (1993), 6. 883–898.
- Illés Iván: *Regionális gazdaságtan. Területfejlesztés*. Budapest, Typotext, 2008.
- Jacobs, Andrew James: The Bratislava Metropolitan Region. *Cities*, 31. (2013), 4. 507–514. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.10.003>
- Jeney, László: The Role of Urban Development in European Regional Inequalities. In Jakobi Ákos (szerk.): *Frontiers of Geography*. Budapest–Heidelberg, (k. n.), 2003. 249–261.
- Jeney László: Városföldrajz. In Jeney László – Kulcsár Dezső – Tózsza István (szerk.): *Gazdaságföldrajzi tanulmányok közgazdászoknak*. Budapest, BCE Gazdaságföldrajzi és Jövőkutató Tanszék – NGM, 2013. 39–70.
- Kertész Krisztián: A nemzeti és a regionális felzárkózás váltómozgása az EU-országokban és Magyarországon. *Külgazdaság*, 48. (2004), 2. 65–76.
- Kovács Zoltán: Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európában a poszt szocialista átmenet idején. *Földrajzi Közlemények*, 126. (2002), 1–4. 57–78.
- Kovács Zoltán: *Népesség- és településföldrajz*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó, 2002b.
- Kőrösi István: Kelet-Közép-Európa felzárkózásának lehetősége és kilátásai az Európai Unióban. In Katona Klára – Kőrösi István (szerk.): *Felzárkózás vagy lemaradás? A magyar gazdaság negyedszázaddal a rendszerváltás után*. Budapest, Pázmány Press, 2015. 159–176.

- Książek, Sławomir – Michał Suszczewicz: City Profile: Wrocław. *Cities*, 65. (2017). 51–65. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.03.001>
- Lagzi Gábor: Łódź – négy nemzet városa. *Comitatus*, 24. (2014), 217. 44–54.
- Lichtenberger, Elisabeth: The Geography of Transition in East Central Europe: Society and Settlement Systems. In Francis W. Carter – Peter Jordan – Violette Rey (szerk.): *Central Europe after the Fall of the Iron Curtain*. Frankfurt am Main, Peter Lang, 1996. 137–152.
- Mráz Katalin: A kelet-közép-európai országok versenyképessége nemzetközi rangsorok alapján. *Polgári Szemle*, 12. (2016), 1–3. 376–391.
- Niemczyk, Maria: City Profile: Warsaw (Warszawa). *Cities*, 15. (1998), 4. 301–311. Online: [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(98\)00024-9](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(98)00024-9)
- Parisek, Jerzy J. – Lidia Mierzejewska: City Profile: Poznań. *Cities*, 23. (2006), 4. 291–305. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2006.04.001>
- Pénzes, János – Fekete József: Transformation of the Spatial Structure in the Visegrad Countries in the Light of the Location of Peripheral Areas. In Radics Zsolt – Pénzes János (szerk.): *Enhancing Competitiveness of V4 Historic Cities to Develop Tourism*. Debrecen, Visegrad Fund, 2014. 11–25.
- Romańczyk, Katarzyna M.: Krakow – The City Profile Revisited. *Cities*, 73. (2018). 138–150. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.09.011>
- Sýkora, Luděk – Vít Štěpánek: City Profile: Prague. *Cities*, 9. (1992), 2. 91–100. Online: [https://doi.org/10.1016/0264-2751\(92\)90043-5](https://doi.org/10.1016/0264-2751(92)90043-5)
- Taylor, Peter J.: *World City Network: A Global Urban Analysis*. London, Routledge, 2004.