

Eukleidész és a magyar regionális fejlődés

Válaszcikk Lengyel Imre–Varga Attila tanulmányára és kutatási javaslatok*

Lengyel Imre és Varga Attila cikke az utóbbi évek egyik legfontosabb magyarországi gazdaságpolitikai publikációja, amely az új évszázad második évtizedében felgyorsult magyar gazdasági növekedés egyik jelentős és mindeddig némileg elhanyagolt, tartós akadályát tárja fel. Válaszcikkünk megpróbálja egyes pontokon kiegészíteni, máshol értelmezni ezt a kiváló írást, és megfogalmazunk kutatási javaslatokat is – akár a szerzők mögött álló kutatóműhely számára.

Gondolatmenetünk három részből áll. Az elsőben adalékokkal próbáljuk színesíteni a szerzők öt megyetípusból álló modelljét. A másodikban a távolság lehetséges gazdaságföldrajzi értelmezéseinek körét igyekszünk rendezni, illetve bővíteni. A harmadik rész pedig gazdaságpolitikai megjegyzéseknek és kutatási javaslatoknak ad keretet.

A megyemodell – továbbgondolva

Az öt megyetípus (1. táblázat) elkülönítése akkor is nagyon jól sikerült a tanulmányban, ha tudjuk, hogy – mint minden közigazgatási rendszerben – a magyar megyehatárok is bizonyos fokig önkényesek,¹ és nem feltétlenül optimális módon, a legfontosabb társadalmi-gazdasági különbségek figyelembevételével választanak el területi egységeket egymástól. Gondoljunk csak arra, hogy például Heves megye alföldi települései sokkal több közös vonást mutatnak Jász-Nagykun-Szolnok megyével, mint a megye északi, hegyvidéki városai, vagy Somogy megye északi, Balaton-parti sávja messze fejlettebb a délebbre fekvő részeinél!

Magyar településfejlődési sajátosság az is, hogy az Alföld vezető tudásközpontjait jóval kevésbé fejlett agrárterületek övezik, és általában az egyes városok

* Lásd Lengyel–Varga [2018]. A szerzők köszönik Csuka Gyöngyi értékes megjegyzéseit.

¹ Ez nem mond ellent a megyehatárok nagy része történelmi meghatározottságának. S fontos szem előtt tartani, hogy „a magyar megyerendszeren alapuló térfelosztás jóval hatékonyabb a régiós térfelosztásnál” (Dusek [2015] 153. o.).

1. táblázat

Megyetípusok

Megyetípus	Megye
Centrum	Budapest és Pest
FDI feldolgozóipari	Győr-Moson-Sopron, Fejér, Komárom-Esztergom és Vas
Újraiparosodó	Bács-Kiskun, Zala, Veszprém, Heves, Borsod-Abaúj-Zemplén és Jász-Nagykun-Szolnok
Tudásközpont	Baranya, Csongrád és Hajdú-Bihar
Rurális	Tolna, Somogy, Békés, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Nógrád

Forrás: Lengyel-Varga [2018] 504. o. 3. táblázat.

gazdasági és regionális jelentősége nem mindig áll összhangban a tudás ottani koncentrációjának mértékével.

Kirívóan jelentősek a K + F kapacitások területi aránytalanságai. E kapacitások mérése eléggé problematikus, de bizonyos különbségek valóban szembetűnők. Például egyes – nem is a legfejlettebb – magyar megyékben a tudományos fokozatot szerettek száma több ezer, de olyan megyék is vannak, ahol legfeljebb tucatnyi.² A regionális K + F kapacitások egyenlőtlen magyarországi megoszlásának további, nyilván csak hozzávetőleges szemléltetője lehet, hogy a húsz megyeszintű közigazgatási egységből (19 megye + Budapest) hétben nem működik akkreditált doktori iskola.

Az öt megyetípus jellemzői jól ragadják meg az egyes típusokba tartozó megyék közös vagy hasonló vonásait. Egyes esetekben azonban úgy tűnik, mintha a szerzők túl óvatosak lettek volna, és nem vontak volna le bizonyos következtetéseket az elemzésből.

CENTRUM: a fejlődés relatív lassulásának okai között valószínűleg szerepel a tercier szektor aránylag nagy súlya. A struktúraelemzési irodalom egyik korai darabja óta tudjuk (*Fourastié* [1949]), hogy a tercier szektor – s főleg annak hagyományos része – csak lassú termelékenységnövekedésre képes.³ Feltehető – de alaposabb kutatást feltétlenül megérdemel –, hogy a centrum növekedésslassulásában szerepet játszik a lakáskapacitás nem elég gyors bővülése, illetve a lakhatási költségek jelentős növekedése is. Hasonló adatok már rendelkezésre állnak az amerikai gazdaságról (*Hiller-Lerbs* [2016], *Flor-Klarl* [2017]).

TUDÁSKÖZPONT: már szó volt arról, hogy a vidéki nagyvárosok többsége körül nem alakult ki fejlett agglomeráció, azaz mintegy önmagukban állnak egy tőlük nagyban különböző régióon belül. Országos méretekben ez pedig azt jelenti, hogy hosszabb távon sincs sok esély nemzetközileg versenyképes méretű agglomeráció kialakulására a centrumon kívül hacsak – egyes szerzőkkel összhangban (*Dusek* [2015]) – Győrt nem tekintjük a nemzetközileg valóban számottevő Bécs-Pozsony agglomerációs térség részének (*KSH* [2014]).

² Lásd erről *Lengyel-Varga* [2018] 518. o. Ma már nem dokumentálható pontosan, de igaz, hogy 1999-ben Nógrád megyében mindössze négy lakosnak volt tudományos fokozata.

³ *Fourastié* ehhez a fodrászatot említi példaként: a fodrász 200 éve nem tudta óránként 4-5 vendégnél többnek levágni a haját, de ennél lényegesen többet a 20. században sem tudott teljesíteni.

FDI FELDOLGOZÓIPARI megyetípus: elemzése a tanulmányban lényegében megfelel a szakmai közvélekedésnek. Az adatok szerint magas ipari fejlettség és export, de csekélyebb hazai tudástartalom jellemzi ezt a megyecsoportot, és növekedése is átlag felett gyors. Nem látható, hogyan alakulnak majd ki nemzetközileg is jelentősebb tudásközpontok ebben a megyetípusban, azaz mikor nem lesz már lényegében a „tükörképe” a tudásközponti megyetípusnak. Míg ott a gyenge ipari és vállalkozási szövet fölött – töle nagyban elszigetelten – jelentős teljesítményű felsőoktatási és MTA-intézmények állnak, addig az FDI feldolgozóipari típusban az anyagi javak, nem pedig a tudás termelése dominál. Ez utóbbi típus mezzoszinten tulajdonképpen „a közepes fejlettség csapdájának” (*middle income trap*) (Aiyar és szerzőtársai [2013], Ozturk [2016], Radosevic–Yoruk [2018]) megjelenítője azzal, hogy innovációs kapacitása sokkal lassabban fejlődik, mint ahogy gazdasági ereje és fejlettsége nő, és csak lassan/nehezen tud elmozdulni egy innovációvezérelt fejlődési pálya felé.

ÚJRAIPAROSODÓ: ez a megyetípus kirívóan heterogén a másik négyhez képest, és elnevezése nem feltétlenül fedi a közös lényegét, ugyanis arra utal, hogy az adott megyékben már volt jelentősebb ipar (főként az 1949–1990 közötti korszakban), de ez nagyrészt eltűnt, s mostanában kezd visszaépülni. Hadiipari, mezőgépipari, könnyűipari üzemek tömegesen tűntek el e térségekben, de nagyrészt nem ilyen kapacitások épülnek vissza, s a szerzőpáros által felsorolt megyék többségében csak egyes helyi központokra igaz az újraiparosodás. Feltűnő, hogy ennek a típusnak az elemszáma a legnagyobb (6 elemszámú, miközben 5 elemszámúból is csak egy van), és tartalma igen heterogén. Ez valójában egy „maradék” csoport, amelyet ipari hagyományai, infrastruktúrája és felsőoktatási rendszerének viszonylagos kiterjedtsége emel ki a legkevésbé fejlettek „rurális” csoportjából.

RURÁLIS: ez a viszonylag számos megyéből álló (5 tagú) csoport valójában az elmaradottabb megyéket gyűjti össze. Közös jellemzőjük – a Paksi Atomerőmű kivételével – a meghatározó ipari nagyvállalat hiánya, és Nyíregyházát, Békéscsabát, illetve Kaposvárt leszámítva jelentősebb nagyvárosaik sincsenek. Ebben a csoportban nem lehet szó jelentősebb újraiparosodásról, hiszen infrastruktúrájuk többnyire gyenge (két idetartozó megyének 2018-ban autópálya-kapcsolata sincs), és többségüket sújtja a képzési kapacitás és a szakképzett munkaerő hiánya. A legszegényebb három magyar megye is ebbe a csoportba tartozik.

A rurális modell viszonylag nagy súlya nemcsak a közepesen vagy még kevésbé fejlett gazdaságok térszerkezeti sajátosságára. Németországban például – a Lengyel–Vargacikk fogalomhasználatára szerint – a rurális modell erősen jelen van a keleti területeken, sőt országos terjedése is valószínűsíthető. Ennek jele lehet a nagyvárosok lakossággkoncentrációs folyamata: 2005 és 2015 között a 77 német nagyváros lakossága összesen 1,4 millió fővel nőtt. Eközben a középvárosok 37, a kisvárosok 52 százaléka lakosságvesztést élt át (*Der Spiegel* [2018]).

Így a szerzőpáros, illetve kutatóműhely megyemodelljét alávethetné európai – elsősorban kelet-közép-európai – térszerkezet-dinamikai vizsgálatnak is. A fő kérdés, hogy a gazdaság fejlődése és tartós növekedése vajon szükségszerűen együtt jár-e a regionális kiegyenlítődéssel, ezen belül a rurális megyetípus

visszaszorulásával. A szerzőpáros a magyar esetben arra jut, hogy a kiegyenlítődéssé folyik ugyan, de a rurális megyetípus ebből egyelőre kimarad. A környező országokban pedig kiegyenlítődéssről sem mindenütt beszélhetünk.⁴

A makrogazdasági és a regionális fejlődés közötti összefüggések keresése közben azt is észrevehetjük, hogy – megengedve némi absztrakciót – ezt az öt megyemodellt egyfajta fejlődési/iparosodási sémába lehet rendezni. A séma az elsősorban agrárjellegű térségektől további három szintet halad a korszerű szolgáltató/ipari struktúra kiépülése felé, de úgy, hogy második szintjén két, egymással mintegy versengő megyemodell helyezkedik el.

Alulról indulva a séma a következő:

1. SZINT (nagyvállalatok nélküli agrárgazdaság és kisipar, kevésbé fejlett, főleg lokális infrastruktúra): RURÁLIS MODELL.

2. SZINT (szigetszerű iparfejlődés, részben korábbi kapacitások és az őket kiszolgáló hagyományos infrastruktúra felhasználásával): ÚJRAIPAROSODÁSI MODELL.

3. a) SZINT (helyenként fejlett ipar, de országos jelentőségű tudásközpont egy jóval elmaradottabb térségen belül): TUDÁSKÖZPONTMODELL.

3. b) SZINT (több telephelyen igen fejlett, FDI-re épülő ipar, de nem túl jelentős helyi tudásteremtő kapacitás): FDI FELDOLGOZÓIPARI MODELL.

4. SZINT (nemzetközileg is jelentős tudásteremtő és ipari kapacitás, központi szerep az országos infrastruktúrában): CENTRUM.

A Lengyel–Varga-féle megyemodell-konstrukció szakmai jelentőségét annak a hipotézisnek a tesztelése növelheti még tovább, hogy az egyes megyéknek az öt szint között csak nagyon korlátozottan van felfelé mozgási lehetősége, hiszen ennek a jelenlegi ismereteink szerint igen komoly tőke- és emberierőforrás-igénye lenne. Márpedig Magyarország „közepes jövedelmi csapdából” való kitörésének éppen ez volna az igen fontos regionális dimenziója.

A távolság szerepe a magyar gazdaság térszerkezetében

A regionális gazdaságtan, az *új gazdaságföldrajz* és a gravitációs elemzések fogalomkészletéből kiemelt fontosságúnak tartjuk a távolság fogalmát. Ez a fogalom nem szerepel a tanulmány törzsszövegében, bár a térségek és a telephelyek közötti térbeli kapcsolatok sokoldalú elemzése során a háttérben többször megjelenik. A távolság növekedésével emelkednek a kereskedelmi, tágabb értelemben a tranzakciós költségek is (Williamson [1985], Anderson–Wincoop [2004], Sachs [2003], Keller–Shiue [2003]).

Nem lehet véletlen, hogy a Magyarországon befektetőként megjelenő multinacionális nagyvállalatok csak 2005 után mutattak komolyabb érdeklődést az ország keleti térségei iránt. A külföldi működőtőke először az ország nyugati felére

⁴ „Csehország, Magyarország és Lengyelország konvergenciájának üteme meghaladta az EU-s átlagot. Tizennégy év távlatában elmondható, hogy a V4 országok közül egyedül Magyarország mutat tartós területi egyenlőtlenség-csökkenést, a 14 éves átlag negatív előjelű, miközben az EU-ban növekedtek a gazdasági fejlettség regionális egyenlőtlenségei.” (Neszmélyi és szerzőtársai [2016])

koncentrálódott, mert a magyar telephelyi előnyöket abban a térségben jóval kevésbé gyengítették a fejletlen infrastruktúrából eredő *távolságjellegű* hátrányok.

Távolságjellegű hátrányokon azt értjük, amikor a földrajzi távolság ugyan nem feltétlenül nagy, de az egyéb módon (költségben vagy időben) mért távolság mégis annak mutatkozik. A hátrányok értelmezését bonyolítani fogja, ha az internetalapú kapcsolati formák a gazdaság egyre több területén szinte nullára csökkentik a fizikai távolságot (például ha egyes alkatrészszállítási együttműködési formákat távolból irányított 3D-s nyomtatással helyettesítenek). Egyelőre azonban sok több telephelyes vállalatnál fontos a különféle távolsági formák optimalizálása.

A kilencvenes évek közepén München (vagy éppen Ingolstadt) és Győr között a kilométerben mért távolság körülbelül a kétharmada volt a München–Nyíregyháza távolságnak, időben viszont – például vasúton – ez a távolsági arányszám akár egyötödnyi is lehetett. Vagy különleges esetként megemlíthetjük a szentgotthárdi Opel-beruházást: korabeli hírek szerint a telephelyválasztás egyik tényezője az volt, hogy az üzem nyugati menedzsereinek így naponta (osztrák területről) csak néhány percet kellett ingáznuk, a régió többi magyar iparvárosában viszont jó tucatnyian még sokkal messzebb sem találhattak volna *számukra* elfogadható minőségű lakhatást. Ugyanezt a győri Audi első éveiben az ingolstadti és a győri repülőtér közötti napi ingázással oldották meg.

Érdekes megfigyelni, hogy az elmúlt két és fél évtizedben a jelentős magyar infrastrukturális fejlődés – azaz az általános távolságcsökkenés – nyomán is egyre keletebbre kerültek az autóiipari nagyberuházások (Győr, Esztergom, Kecskemét, majd Debrecen).

A távolság közgazdasági értelmezésének fejlődése hosszú úton át jutott el a realitások közelébe. A térbeli gazdasági kapcsolatokkal elsőnek foglalkozó klasszikus angol kereskedelmi elméletek (Smith és Ricardo művei) még pontoknak tekintették az országokat. Később a Heckscher–Ohlin-elméletben ez a megközelítés valamelyest finomodott, de az áruk és termelési tényezők térbeli mozgásai még itt is igen leegyszerűsítve szerepeltek (lásd *Ohlin* [1981]).

A nemzetközi kereskedelem elmélete a 20. század vége felé szembesült a földrajzi és a gazdasági távolság közötti különbség problémájával, mégpedig a külkereskedelem egyik speciális, mezzoszintű területén. Ez a határ menti kereskedelem (*border trade*), ahol egymáshoz közel fekvő – s akár azonos történelmi-gazdasági régióba tartozó – telephelyek kereskedelme országhatárokon keresztül folyik (*Llano-Verduras és szerzőtársai* [2011], *Coughlin–Novy* [2016], *Hayakawa* [2017]).

Intuitív alapon azt várhatnánk, hogy ebben az esetben nincs nagy különbség a földrajzi és a gazdasági távolság között, azaz a szomszédos országokban fekvő telephelyek között a közelségnek megfelelően intenzív a kereskedelmi forgalom. Az eddig rendelkezésre álló, nem különösebben bőséges kutatási eredmények azonban éppenséggel nem erre utalnak.

McCallum [1995] például kimutatta, hogy a kanadai tartományok közötti kereskedelmi forgalom átlagosan 20-szorosa volt annak, mint ami az egyes kanadai tartományok és az Egyesült Államok szövetségi tagállamai között folyt – akkor, amikor a NAFTA révén már létezett a szabad kereskedelem a két észak-amerikai ország között. *Helble* [2007] ugyanerre jutott a német–francia kereskedelem elemzésekor.

Magyarázatként többek között azt hozta fel, hogy a földrajzi távolság mellett a hasonló relációkban egyéb költségtényezők is alakítják a kereskedelmet: például a belföldi forgalomban nincsenek nyelvi problémák, nem kell speciális helyi ismeretekkel rendelkező ügynököket megbízni, és nincsenek jogrendszerbeli különbségek sem.⁵

Más következtetésre jutott *Coughlin–Novy* [2013], amely tanulmány exportadatokon keresztül vizsgálta meg az amerikai államokon belüli (Minnesota–Minnesota), egymás közötti (Minnesota–Texas), illetve más országokkal (Minnesota–Kanada) folytatott kereskedelmet. A tanulmány bemutatta, hogy a nemzetközi határok hatása valójában kisebb, mint az országon belüli határoké. Habár a nemzetközi kereskedelem költségesebb abszolút értékben mérve, az első mérföldek – amelyek átjuttatják az országon belüli határon a terméket – megtétele nehezebb, mint a nemzetközi határok átlépése.

A távolság regionális gazdaságtani értelmezése egyes szerzők szerint (*Székelyi–Barna* [2002], *Dusek–Szalkai* [2006]) háromféle lehet:

1. **EUKLEIDÉSZI:**⁶ ezt akár „formális” távolságnak is nevezhetjük, mert lényegében a térképen mért légvonalat jelenti, a fizikai útvonalak és a terep sajátosságaitól függetlenül. Természetesen ez a leginkább absztrakt távolságfogalom, gyakorlati jelentősége pedig nem nagy, mert nem lehet költségben kifejezni.

2. **TÉRBELI:** ezen a létező (kiépített) útvonalakon mért távolságot érthetjük. E távolságfogalomnak is csak korlátozott közgazdasági relevanciát tulajdoníthatunk, mert az útvonalak minőségi paraméterei, illetve a költségnövelő akadályok – például települések – nem jelennek meg benne.

3. **IDŐBELI:** a távolságtól csak részben függő elérési idő különféle útvonalakon és járművekkel. Ez a mutató használható a legjobban a gyakorlati elemzésekben, de nem válhat egyeduralkodóvá. Gyengésege ugyanis, hogy a térbeli gazdasági kapcsolatok fenntartásának/működtetésének költségei nemcsak időtartam-, hanem térbelitávolságfüggők is, ez utóbbi tényező viszont nem jelenik meg ebben a távolságfogalomban.

A 3. távolságfogalom korlátai miatt érdemes lehet elgondolkodni egy 4. távolságfogalom bevezetésén is. Ez a 2. típusú térbeli és a 3. típusú időbeli távolság valamilyen, nyilván csak aggregált mutatóval kifejezhető kombinációja lenne, de elsősorban a térbeli mozgás költségeit fejezné ki. Mielőtt megpróbálnánk elnevezni, lássunk rá egy gyakorlati példát!

A gazdaság szereplői számára a közúton megtehető Győr–Miskolc távolság döntés kérdése. Nagyobb fizikai távolságot, de – az M0-s autópálya normális működését feltételezve – rövidebb időt igényel Budapest elkerülése, a városon való áthalolás viszont kisebb távolságot, de valószínűleg hosszabb utazási időt jelent.⁷ Az utóbbi esetben már az adott gazdasági szereplő döntése is kell saját preferenciáinak megfelelően (azaz hogy az idő vagy az üzemanyag költségét szeretné-e inkább csökkenteni).

Sportbeli analógiával: ha az 1. távolságfogalom a repülésnek, a 2. a síkfutásnak, a 3. az akadályfutásnak felel meg, akkor a fent körvonalazott 4. talán a tájékozódási futásra hasonlít. S ahogy a *Krugman és szerzőtársai* [2000] kötet óta tudjuk, a gazdaságföldrajzi

⁵ Sajnálhatjuk, hogy ezt a kutatást nem végezték el például német–osztrák vagy cseh–szlovák relációban.

⁶ Ennek térökonometriai alkalmazásáról lásd például *Thanos és szerzőtársai* [2016].

⁷ Itt tekintsünk el Budapest teherautóval való átszelésének szabályozási korlátaival!

távolságnak nem csupán a kereskedelem és a tényezőmozgások tranzakciós költségeinél van kiemelt jelentősége, hanem az agglomerációk kialakulása szempontjából is. Kérdés, hogy a Budapesten kívüli, nemzetközileg is versenyképes agglomerációk kialakulásának nem a 4. távolságtípus még nem feltárt sajátosságai jelentik-e az egyik akadályát.

Ezt a távolságtípust például „választható” vagy „preferenciális” távolságnak nevezhetnénk el, de ezek természetesen csak *ad hoc* ötletek vagy javaslatok.

A kérdés továbbra is az, hogy Magyarország elmaradott – főleg „rurális” – megyéinek a nemzetközi áru- és tényezőáramlásoktól való, többféle módon mért távolságát miképp lehetne csökkenteni. Mit is nyújthatnának ezek a térségek a globalizálódó világ gazdaságának, ha se tőkéjük, se nagyobb tömegű versenyképes tudásuk, se komolyabb természeti erőforrásaik egyelőre nem láthatóak?

A nagyobb távolságot átívelő gazdasági kapcsolatok és kapcsolati tényezők (kereskedelem, FDI vagy akár infrastruktúra-fejlesztés) magasabb költségeit az együttműködés addicionális előnyeinek kell ellensúlyozniuk – miközben a magasabb kereskedelmi költségek ösztönöznek is a gazdasági erőforrások és tevékenységek térbeli eloszlásának javítására (Limaó–Venables [2001], Atkin–Donaldson [2015], Fajgelbaum–Schaal [2017]). Érdekes kérdés a tanulmánnyal kapcsolatban, hogy ez az ösztönző hatás milyen tényezőkön keresztül érvényesül a magyar gazdaság térbeli és különösen térbeli fejlődési folyamataiban.⁸ Más szóval: az egyes magyar megyemodellektől milyen addicionális együttműködési előnyöket várhat az, aki be kívánná kapcsolni őket (értelemszerűen egyes településeiket) a világ gazdasági folyamatokba?

Néhány elméleti reflexió

A Lengyel–Varga-tanulmány zárófejezete elméleti és gazdaságpolitikai következtetéseket tartalmaz. Ezek jól foglalják össze az eredményeket, és rámutatnak újabb fontos kutatási irányokra. Az utóbbiakhoz szeretnénk szolgálni néhány adalékkal.

Az egypólusú településhálózat problémája a közép-európai térségben különösen sújtja Magyarországot. Nem csak azért, mert a második legnagyobb város lakosság-száma is csak kevesebb mint 15 százaléka az elsőének. Azért is, mert az ország egyetlen, nemzetközi méretekben is számottevő nagyvárosa aránylag centrális helyen fekszik, s ehhez a körülményhez alkalmazkodott az infrastrukturális hálózatok kiépítése. Így az alternatív centrumok vagy akár jelentősebb agglomerációk kialakítása jelentős infrastrukturális többletköltségeket igényelne, elsősorban egymás közötti kapcsolataik fejlesztése érdekében.

A Lengyel–Varga [2018] tanulmány *Elméleti felvetések és dilemmák* című részének b) következtetésével (521. o.) kapcsolatban kutatási hipotézisként vethető föl az egyetlen pólus körüli agglomeráció mérete és termelési tényezőinek minősége. A szerzők a budapesti agglomerációt nemzetközi mércével versenyképes térségnek tekintik (pontosabban a termelési tényezők kritikus tömegének meglétére hivatkoznak), de ez a tézis a tanulmányban nem kap világos bizonyítást.

⁸ Mondhatnánk úgy is: a magyar gazdaság térbeli *statikájában* és *dinamikájában*.

Ezzel szemben számos információ szól amellett, hogy ez az agglomeráció bizonyos pontjain, illetve metszeteiben nem optimális minőségű és méretű. Példaként a Csepel-sziget déli részének az elmaradottságára lehet hivatkozni, illetve arra, hogy az agglomeráció északnyugat felé csak nagyon lassan terjeszkedik, és termelési tényezőinek kínálata a térben nagyon egyenetlen. Ebben a tekintetben megfontolást érdemel például az a tény, hogy az esztergomi Suzuki-gyárban dolgozók részben a határon túlról ingáznak.⁹ A gyárnak azért is van szüksége erre, mert a magyarországi munkaerő megtartását nehezíti a folyamatos fluktuáció.¹⁰ Az ukrán vagy szerb vendégmunkások alkalmazása legfőljebb átmeneti megoldás a munkaerőhiányra a magyar iparban, mert nagy részük a munkavállalási engedély birtokában továbbáll Nyugat-Európába (*Portfolio.hu*. [2017]).

Közvetve idetartozó kérdés: vajon mennyire növelhető a budapesti agglomeráció munkaerő-felvevő képessége? Itt mindinkább erős korlátnak látszik a lakáskínálat, valamint az agglomeráción belüli közlekedés helyenkénti fejletlensége, amit jól mutat egyebek között a fővárosba vezető utak rendszeres túlterheltsége vagy a Budapest–Esztergom vasútvonal rekonstrukció után is szűkös szállítási kapacitása.

A Lengyel–Varga [2018] tanulmány *Elméleti felvetések és dilemmák* című részének a) következtetése (521. o.) különösen fontos, mert ez ki is mondva az uniós kohéziós politika jelenlegi szemléletének kritikáját tartalmazza. A szerzők a projektalapú fejlesztési pályázatok helyett a *bottom-up*, azaz helyi kezdeményezésű gazdaságfejlesztés sokkal erősebb hangsúlyát javasolják. A regionális tudomány fontos feladata lenne Magyarországon is – spanyol, portugál, olasz, ír példák alapján (Gonzalez és szerzőtársai [2013], Li és szerzőtársai [2016], Dameri és szerzőtársai [2018]) – annak a feltárása, hogy a helyi társadalom és/vagy közigazgatás mennyiben alkalmas az ilyen kezdeményezések összegyűjtésére, megszűrésére, támogatására és végső soron megvalósítására is. E feltétel hiányában a helyi kezdeményezésekből gyakran csak szimbolikus és gazdaságfejlesztési szempontból esetleg irreleváns beruházások születhetnek.

Hivatkozások

AIYAR, S.–DUVAL, R.–PUY, D.–WU, Y.–ZHANG, L. [2013]: Growth Slowdowns and the Middle-Income Trap. International Monetary Fund Working Papers, Vol. 13. No. 71. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2013/wp1371.pdf>. <https://doi.org/10.5089/9781484330647.001>.

⁹ „Komárom-Esztergom megyében például, ahol több cég belekezdett termelése bővítésébe, már jó ideje a határon túlról is toboroznak munkásokat. Mint kiderült: technikusokból, mérnökökből ugyan még megfelelő létszám áll rendelkezésre, ám szakmunkásokból komoly hiány van. (...) A Suzuki esztergomi gyára 2000 tavasza óta alkalmaz szlovákiai munkavállalókat, naponta már csaknem félezen járnak át dolgozni a szomszédból, sőt ma már százan Romániából érkeznek. (...) A Suzuki egyébként többségében betanított munkásokat keres a gyártósorokra, a présgépekhez, a festő- és az összeszerelő üzembe (a korszerű robotok mellett dolgozóknál elvárás a számítástechnikai ismeret is), de hiány van karbantartókból, szervezőkből, beszerzőkből, villamossági képzettségűekből, szervíz- és technológus-mérnökökből is.” (Körtési–Bognár [2004])

¹⁰ <http://dorongimedence.hu/index.php/2017/12/14/a-munkaero-elvadorlas-keseriti-meg-a-suzuki-eletet-is/>.

- ANDERSON, J.–WINCOOP, E. VAN [2004]: Trade costs. National Bureau of Economic Research, Working Paper, No. 10480. <http://www.nber.org/papers/w10480>. <https://doi.org/10.3386/w10480>.
- ATKIN, D.–DONALDSON, D. [2015]: Who's Getting Globalized? The Size and Implications of Intra-national Trade Costs. National Bureau of Economic Research, Working Paper, No. 21439. <http://www.nber.org/papers/w21439>. <https://doi.org/10.3386/w21439>.
- COUGHLIN, C. C.–NOVY, D. [2013]: Is the International Border Effect Larger than the Domestic Border Effect? Evidence from US Trade. CESifo Economic Studies, Vol. 59. No. 2. 249–276. o. <https://doi.org/10.1093/cesifo/ifs002>.
- COUGHLIN, C. C.–NOVY, D. [2016]: Estimating Border Effects: The Impact of Spatial Aggregation. Federal Reserve Bank of St. Louis, Working Papers, No. 006. <https://doi.org/10.20955/wp.2016.006>.
- DAMERI, R. P.–BENEVOLO, C.–VEGLIANTI, E.–LI, Y. [2018]: Understanding Smart Cities as a Glocal Strategy: A Comparison between Italy and China. Technological Forecasting and Social Change, Vol. 142. 26–41. o. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2018.07.025>.
- DER SPIEGEL [2018]: Auf dem Land schrumpfen die Gemeinden – mit verheerenden Folgen für Menschen und Politik. 34. Augustus 18.
- DOROGI-MEDENCE.HU [2017]: A munkaerő-elvándorlás keseríti meg a Suzuki életét is. Dorogi-medence Regionális Hírporthál, december 14. <http://dorogimedence.hu/index.php/2017/12/14/a-munkaero-elvandorlas-keseriti-meg-a-suzuki-életet-is/>.
- DUSEK TAMÁS [2015]: A megyék és régiók összehasonlítása alakmutatókkal. Területi Statisztika, 55. évf. 2. sz. 142–156. o.
- DUSEK TAMÁS–SZALKAI GÁBOR [2006]: Az időtér és a földrajzi tér összehasonlítása. Tér és Társadalom, 20. évf. 2. sz. 47–63. o. <https://doi.org/10.17649/tet.20.2.1053>.
- FAJGELBAUM, P. D.–SCHAAL, E. [2017]: Optimal Transport Networks in Spatial Equilibrium. National Bureau of Economic Research, Working Paper, No. 23200. <https://doi.org/10.3386/w23200>.
- FLOR, M. A.–KLARL, T. [2017]: On the Cyclicity of Regional House Prices: New Evidence for U.S. Metropolitan Statistical Areas. Journal of Economic Dynamics and Control, Vol. 77. 134–156. o. <https://doi.org/10.1016/j.jedc.2017.02.001>.
- FOURASTIÉ, J. [1949]: Le grand espoir du 20^{ème} siècle. Presses Universitaires de France, Párizs.
- GONZALEZ, R.–LLOPIS, J.–GASCO, J. [2013]: Innovation in Public Services: The Case of Spanish Local Government. Journal of Business Research, Vol. 66. No. 10. 2024–2033. o. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.02.028>.
- HAYAKAWA, K. [2017]: Domestic and International Border Effects: The Cases of China and Japan. China Economic Review, Vol. 43. 118–126. o. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2017.01.014>.
- HELBLE, M. [2007]: Is God Good for Trade? Kyklos, Vol. 60. No 3. 385–413. o. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6435.2007.00377.x>.
- HILLER, N.–LERBS, O. W. [2016]: Aging and Urban House Prices. Regional Science and Urban Economics, Vol. 60. 276–291. o. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2016.07.010>.
- KELLER, W.–SHIUE, C. H. [2003]: The Origins of Spatial Interaction. National Bureau of Economic Research, Working Paper, No. 10069. <https://doi.org/10.3386/w10069>.
- KÖRTÉSI ZSOLT–BOGNÁR MÁTÉ [2004]: Külföldről toborzott munkások. Napi.hu, augusztus 1. <https://www.napi.hu/redirectedbyprint/titleunknown.211154.html>.
- KRUGMAN, P.–FUJITA, M.–VENABLES, A. J. [2000]: The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade. MIT Press, Cambridge.
- KSH [2014]: Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek. KSH, Budapest.

- LENGYEL IMRE–VARGA ATTILA [2018]: A magyar gazdasági növekedés térbeli korlátai – helyzetkép és alapvető dilemmák. *Közgazdasági Szemle*, 65. évf. 5. sz. 499–524. o. <https://doi.org/10.18414/ksz.2018.5.499>.
- LI, Y.–WESTLUND, H.–ZHENG, X.–LIU, Y. [2016]: Bottom-up Initiatives and Revival in the Face of Rural Decline: Case Studies from China and Sweden. *Journal of Rural Studies*, Vol. 47. Part B. 506–513. o. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2016.07.004>.
- LIMAO, N.–VENABLES, A. J. [2001]: Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade. *The World Bank Economic Review*, Vol. 15. No. 3. 451–479. o. <https://doi.org/10.1093/wber/15.3.451>.
- LLANO-VERDURAS, C.–MINONDO, A.–REQUENA-SILVENTE, F. [2011]: Is the Border Effect an Artefact of Geographical Aggregation? *The World Economy*, Vol. 34. No. 10. 1771–1787. o. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2011.01398.x>.
- MCCALLUM, J. [1995]: National Borders Matter: Canada–U.S. Regional Trade Patterns. *The American Economic Review*, Vol. 85. No. 3. 615–623. o. <https://www.jstor.org/stable/2118191>.
- NESZMÉLYI GYÖRGY IVÁN–LAMPERTNÉ AKÓCSI ILDIKÓ–BRUDER EMESE [2016]: The Evolution of the Regional Disparities in the Visegrad Group in the Years 1995–2014. *Geograficky Casopis*, Vol. 68. No. 4. 283–299. o. <https://www.sav.sk/journals/uploads/01311556Neszm%C3%A9lyi%20et%20al.pdf>.
- OHLIN, B. [1981]: *Interregionális és nemzetközi kereskedelem*. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest.
- OZTURK, A. [2016]: Examining the Economic Growth and the Middle-income Trap from the Perspective of the Middle Class. *International Business Review*, Vol. 25. No. 3. 726–738. o. <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2015.03.008>.
- PORTFOLIO.HU [2017]: Megszerzik a papírt és továbbállnak hazánkból az ukrán vendégmunkások. *Portfolio.hu*, július 20. <https://www.portfolio.hu/gazdasag/munkaugy/megszerzik-a-papirt-es-tovabballnak-hazankbol-az-ukran-vendegmunkasok.257071.html>.
- RADOSEVIC, S.–YORUK, E. [2018]: Technology Upgrading of Middle Income Economies: A New Approach and Results. *Technological Forecasting and Social Change*, Vol. 129. 56–75. o. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.12.002>.
- SACHS, J. [2003]: Institutions don't Rule: Direct Effects of Geography on Per Capita Income. National Bureau of Economic Research, Working Paper, No. 9490. <https://doi.org/10.3386/w9490>.
- SZÉKELYI MÁRIA–BARNA ILDIKÓ [2002]: *Túlélőkészlet az SPSS-hez. Többváltozós elemzési technikákról társadalomkutatók számára*. Typotex Kiadó, Budapest.
- THANOS, S.–DUBÉ, J.–LEGROS, D. [2016]: Putting Time into Space: the Temporal Coherence of Spatial Applications in the Housing Market. *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 58. 78–88. o. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2016.03.001>.
- WILLIAMSON, O. E. [1985]: *The Economic Institutions of Capitalism*. Free Press, New York.

Török Ádám–Konka Boglárka

Török Ádám egyetemi tanár, Pannon Egyetem Nemzetközi Gazdaságtan Tanszék, BME Közgazdaságtan Tanszék.

Konka Boglárka PhD-hallgató, tudományos segédmunkatárs, Pannon Egyetem Nemzetközi Gazdaságtan Tanszék.