

# A győri járműipari körzetről szóló kutatási program

## *Research programme on the Vehicle Industrial District in Győr*

RECHNITZER JÁNOS

**RECHNITZER János:** tanszékvezető egyetemi tanár, Széchenyi István Egyetem, Regionális-Tudományi és Közpolitikai Tanszék, Győr; rechnj@sze.hu

**KULCSSZAVAK:** Győr, autóiipar, járműipari körzet

**ABSZTRAKT:** Magyarország piacgazdasági átmenete óta Budapest mellett Győr ipari térsége emelkedett ki, a város Kelet-Közép-Európa egyik járműipari központjává vált. Az Audi gyárában kétmillió motor és százezer autó készül évente. A térség számos beszállítója a járműiparban tevékenykedik, más innovatív vállalatok mellett. A Széchenyi István Egyetem a járműipar és a közlekedési rendszerek kutatása köré szerveződött, amelyben a regionális tudományi kutatások is megjelentek. A magyar regionális tudomány nem foglalkozott az elmúlt években az ipari körzetek kérdésével. A TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 A Győri Járműipari Körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze című kutatási programot ennek a hiánynak a betöltésére indítottuk. 2012 őszén indultak el az elemzések, amelyek befejezése 2014 őszére várható. Bevezetők célja, hogy rövid áttekintést adjak a kutatási program tartalmáról, annak célkitűzéseiről és a Tér és Társadalom e számában közreadott tudományos eredmények beágyazottságáról.

**János RECHNITZER:** professor, head of department, Department of Regional Studies and Public Policy, Széchenyi István University, Győr; rechnj@sze.hu

**KEYWORDS:** Győr, automotive industry, industrial district

**ABSTRACT:** Hungarian regional studies have not addressed the topic of industrial districts in recent years. Since Hungary's transition to market economy, the only important industrial region to emerge in addition to Budapest was Győr and its surroundings. Győr is a traditional industrial town. It is located close to the center of the triangle formed by Vienna, Bratislava and Budapest.

Győr has been one of the headquarters of automotive industry in Central and Eastern Europe. On Audi's Hungarian site, two million engines and a hundred thousand cars are produced every year. Many suppliers are connected to the automotive industry in this area. However, other innovative companies can be found in the town and the surrounding area as well.

Széchenyi István University is also located here. The academic profile of this institution is focused on automotive industry and transportation systems. Our research team has conducted several research projects on the location factors and supplier relations of this sector in Hungary and in CEE countries. Based on former research projects, in autumn 2012 we successfully launched the new research programme: Győr Regional Vehicle Industrial District as a New



*Direction and Instrument of Regional Development (TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010). We expect to complete this project by autumn 2014.*

*The theoretical objective of this project is to provide a conceptual model of growth centers as a new instrument of regional development. We examine the theoretical basis of location and spatial economy as well as the process of district formation. We discuss the role of the state and local governments in establishing districts. The project analyzes European urban development, highlights the specific characteristics of Central and Eastern European urban regions, and describes changes in Hungary's urban network structure. This issue summarizes the findings of the theoretical component of our research programme.*

*The empirical component traces the development of Győr and the surrounding region. It describes the development of the local economy in the 20th century and analyzes the transformation of economic structures since Hungary's transition to market economy until today. We study the regional impact of the agglomeration of urban functions and public utilities. The social structure of the town and its surrounding region is also carefully examined because this information is essential to a reliable assessment of future development.*

*To summarize, we describe a successful center of Hungarian modernization and assess possible development trajectories. At a theoretical level, the research programme is also expected to contribute to the research methodology of studying urban development.*

## Bevezetés

A társadalom területi szerkezetének kutatása az elmúlt 30 esztendőben megerősödött hazánkban. A regionális tudomány néven összegezett új tudományág intézményi keretei kialakultak, létrejöttek oktatási, kutatási bázisai, publikációs fórumai, széles nemzetközi kapcsolatai és beágyazottságai, valamint humán erőforrásai, amelyek a doktori iskoláktól az akadémiai doktori minősítésig terjednek.

Ennek az új tudományágnak a megjelenése Győrben akadémiai kutatócsoport, később intézet alapításával kezdődött (1986), majd a Széchenyi István Egyetem jogelődjénél a kilencvenes évek elején folytatódott. A felsőoktatási intézményben első fázisban önálló szakirányként, aztán mesterszakként, 2004-től pedig doktori képzés keretében jelent meg a regionális tudomány, majd a második fázisban a 2010-es évek elejétől a tudományterületen önálló kutatási program indult.

A hely szelleme hatott ezekre a programokra, hiszen az egyetem tudományos profilja, amely a járműipar és a közlekedési rendszerek kutatása köré szerveződött, természetesen fogadta be, sőt megkövetelte e szektorok és tevékenységek térgazdasági elemzését. A 2012-ben zárult kutatás (TÁMOP-4.2.1./B-09/KONV-2010-0003 *Mobilitás és környezet: Járműipari, energetikai és környezeti kutatások a Közép- és Nyugat-dunántúli régióban*) során a járműipar telepítési tényezőit tekintettük át Kelet-Közép-Európában, keresve a magyarországi és a térségi pozíciókat, s elemezve a beszállítói hálózatok sajátosságait, szervezeti és működési tényezőit (Rechnitzer, Smahó 2012a; 2012b). Ezek az eredmények vetették fel a kutatócsoportban azt a tudományos kérdést, hogy miként szerveződik egy járműiparra épülő térség, annak milyen gazdasági, társa-

dalmi, intézményi, hálózatszervező sajátosságai írhatók le, s miként lehet fejlődését különféle eszközökkel befolyásolni, alakítani.

A tudományos kérdéseket a TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 A Győri Járműipari Körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze című kutatási programban dolgozzuk ki, 2012 őszén indultak el az elemzések, amelyek befejezése 2014 őszére várható. Terveink szerint a kutatás eredményeit öt magyar és két angol nyelvű kötetben adjuk közre, amelyek 2014 végére jelennek meg.

Bevezetőm célja, hogy rövid áttekintést adjak a kutatási program tartalmáról, annak célkitűzéseiről és a Tér és Társadalom e számában közreadott tudományos eredmények beágyazottságáról.

## Egy hazai nagyváros fejlődési trendje

Győr és térsége<sup>1</sup> Magyarország legdinamikusabban fejlődő övezete. Győr megyei jogú város, egyben Győr-Moson-Sopron megye székhelye. A város mind Budapeستől, mind Bécstől 120 km-re fekszik, a szlovák fővárostól pedig 80 km-re. Győrt és térségét a szomszédos országok fővárosaival (Bécs, Pozsony) és a hazai fővárossal gyorsforgalmi közúti, vasúti és vízi közlekedési kapcsolatok kötik össze. A város közelében két nemzetközi repülőtér (Bécs, Pozsony) és kikötő (Győr-Gönyű, Révkomárom) is található.

A város közlekedési kapcsolatai kiválóak. A település két (IV., VII.) európai közlekedési folyosó mentén helyezkedik el. Az Észak-Dunántúl gazdasági életét meghatározó közlekedési főútvonalak a városból indulnak ki, illetve érintik azt. Győr rendelkezik regionális repülőtérrel (Győr-Pér) és kikötővel (Győr-Gönyű).

A rendszerváltás gazdasági traumái viszonylag kedvező helyzetben érték a várost; előnyös földrajzi pozíciójának és sokrétű gazdasági szerkezetének köszönhetően gyors fejlődésnek indulhatott a kilencvenes években. Győr a külföldi tőke kedvelt célállomásává vált, ami új iparágak megjelenésével tovább diverzifikálta a város gazdaságszerkezetét. Világcégek telepedtek meg a városban az Audihoz beszállítóként kapcsolódva, de jelen vannak a fejlett technológiai szintet képviselő külföldi és hazai kis- és középvállalkozások is.

Győr a Dunántúl egyik középiskolai központja. Az 1977-ben megalakult Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola képzési kínálata az elmúlt évtizedekben folyamatosan bővült, 2002-ben pedig létrejött a Széchenyi István Egyetem. Az egyetemen a meghatározó műszaki tudományok mellett gazdaságtudományi, jogi, zene- és egészségtudományi oktatás is zajlik, jelenleg 22 alap- és 18 mesterszakon, három doktori iskolában. A győri felsőoktatási intézmények hallgatóinak létszáma megközelíti a tizenhétezer főt.

Győr és a Nyugat-Dunántúl régió másik négy nagyvárosának összevetésekor egyértelmű Győr vezető helyzete, ellátottsági mutatói szinte minden szférában magasabbak, mint a régió más megyei jogú vagy felsőoktatással is

rendelkező városai esetében. Egyedül a vezető oktatók arányában és az MTA köztestületi tagok (tudományos minősítéssel rendelkezők) esetében van enyhe lemaradása Soprontól, de az összes megújítást hordozó tényezőben kiugró Győr előnye, és a többi hazai regionális központhoz, fejlesztési pólushoz hasonlóak az értékei.

Egyértelműen leszögezhető, hogy Győr felzárkózott a tradicionális magyarországi regionális központokhoz; erős, folyamatosan megújuló gazdasági potenciálja megindította a felsőoktatás és a kutatás-fejlesztés új rendszereinek kiépülését. Mindezt ösztönzi, hogy a gyakorlati innovációs folyamatot szervező és alakító, egyben az új technológiákat képviselő gazdasági és fejlesztő szervezetek nagy számban megtalálhatók legyenek a városban.

Győr fejlesztésének célja, hogy a Bécs–Pozsony–Budapest kelet-közép-európai fejlődési övezet alközpontjaként olyan regionális centrummá váljon, amelyben a tudást szolgáltató intézményrendszer egyre teljesebb kiépítésével folyamatosan megújulnak az ipari, technikai adottságok. Cél, hogy a város intézményrendszere képes legyen segíteni Észak-Dunántúl térségének integrációját az új európai fejlődési övezetbe, s ezt a beépülést a városi környezetet fenntartó, egyben adottságait növelő fejlesztés teremtsen meg, aminek révén vonzó életkörülmények biztosíthatók a központban és a térségben élők számára.

Az innovációt a fejlődés fókuszába helyező várospolitika iránya, hogy megteremtődjenek az ipar és a szolgáltatások folyamatos megújításának feltételei, de annak miliója is. Ehhez kedvező feltételeket nyújt a városban koncentrálódó, e szektorokhoz erősen kötődő tudásbázis, az egyetemi képzés és a kutatás-fejlesztési potenciál. A fejlesztéspolitika eredményeivel egy olyan növekedési centrum alakulhat ki az Észak-Dunántúl térségében, amely alkotórésze lehet az európai regionális központok hálózatának, s képes a régió egészében további dinamikus fejlődést indukálni.

Győr tradicionális ipari központ, amely a kilencvenes években képes volt modernizálni a gazdaság szerkezetét. A korábban is meghatározó járműipari szerkezet megújult azáltal, hogy a német Audi AG tulajdonában lévő Audi Hungaria Motor Kft. 1994-ben motorgyárat létesített a városban. A gyár napjainkban kétmillió gépjárműmotort állít elő, hamarosan évi 100 ezer gépjárműt fog összeszerelni, s ennek is köszönhetően egyre több korszerű ipari és szolgáltató egység telepszik meg a városban és térségében. Győr folyamatosan építette ki regionális szolgáltató funkcióit, ami felölelte az egyetemi szintű oktatást, az egészségügyet, a kereskedelmet, a magas szintű üzleti és technológiai szolgáltatásokat, valamint a kulturális kínálatot és a sporttevékenységeket.

A város jövőbeli fejlődésében új súlypontok alakultak ki. Az első, hogy az egyre látványosabban szerveződő Bécs–Pozsony–Győr fejlődési övezet részének tekinthető, ahol új típusú hálózati együttműködések jöhetnek létre. Csak Győr képes korszerű logisztikai bázisával, intézményi adottságaival, koncentrálódó tudásszintjével, egyre látványosabban formálódó felsőoktatásával és kutatás-fejlesztési bázisaival Észak-Dunántúlt, annak gazdaságát és településhálózatát ebbe az új európai fejlődési övezetbe integrálni.

A másik fejlődési súlypont, hogy az egyre szélesebb kapcsolatokkal rendelkező lokális és regionális gazdaság újabb és újabb igényeket fogalmaz meg a szellemi erőforrások iránt, ezért azok működési feltételeinek javítása – a szakképzés, a felsőfokú képzés, valamint a kutatás-fejlesztés-innováció területén – elkerülhetetlen.

A harmadik súlypont, hogy megnőtt az igény a városi környezet átalakítására, annak felzárkóztatására az európai regionális központok szintjére, valamint új elemek megjelenítésével (kulturális szolgáltatások fejlesztése) az életminőség javítására.

A város új innovációs pályához érkezett, amelynek a fejlesztési irányai az alábbiakban határozhatók meg:

- a tudásbázisok és a tudás intézményrendszereinek kiépítése;
- a technikai bázist szolgáló új szolgáltatások fejlesztése;
- a regionális együttműködések skáláinak szélesítése;
- a városi milió és környezet új elemeinek megteremtése.

A fejlesztés a fenti négy alrendszerhez kapcsolódó vezérprojektekben valósul meg, amelyek természetesen egymásra is jelentős hatással vannak, ennek következtében kölcsönös szinergiát biztosítanak a város jövőjéhez.

## **A kutatási irányok és a tervezett eredmények**

Az európai fejlesztési trendek (Területi agenda 2020), a hazai fejlesztési irányok (Új Széchenyi-terv, Széll Kálmán-terv 1 és 2, Magyar növekedési terv, Országos fejlesztési és területfejlesztési koncepció), továbbá a város és régiója által generált folyamatok együttesen lehetőséget nyújthatnak arra, hogy alapkutatás igényével feltárjuk hazánkban egy gazdasági, ipari – kiemelten járműipari – orientációjú növekedési központ működését, annak fejlesztését és térbeli hatásait alakító tényezőik rendszerét. A kutatás éppen egy sikeres, funkcióiban gazdag, termelési bázisában előremutató, térségi kapcsolataiban szerteágazó járműipari körzet elemzésén keresztül kínálhat új közelítéseket a hazai és a nemzetközi fejlesztéspolitikának, annak elméletének és gyakorlatának.

A kutatás két szinten valósul meg, így a célok is ezekben a dimenziókban érvényesülnek.

Elméleti szinten cél a növekedési központ, majd az ipari körzet mint új térségformáló és -fejlesztő rendszer elméleti modelljének alapos, szakszerű leírása. Ennek az elemző bemutatásnak tartalmaznia kell azokat a sajátosságokat, amelyek a kelet-közép-európai térségben érvényesülnek, kiemelve a gazdasági szerkezetet, a városhálózat adottságait, valamint a terület- és településfejlesztés eszköz- és intézményrendszerét.

Az elméleti kutatásoknak választ kell adniuk a növekedési pólusok fejlődési folyamataira, azok belső tartalmainak változására, arra, hogy azok kialakulá-

sát, majd növekedését milyen tényezők motiválják, miként határozhatók meg a fejlődési szintek. Vizsgálniuk kell, hogy az átmenet a növekedési pólus és az ipari körzet között milyen tényezőkre vezethető vissza, s ebben milyen nemzetközi sajátosságok ismerhetők fel.

Kimutatható volt a korábbi kutatásokban, hogy az állam szerepet játszhat a pólusok, majd a körzetek szerveződésében; e beavatkozások kutatása szintén az elméleti blokk része. Felmerül annak kérdése, hogy milyen szabályozási modellek alkalmazhatók, hol jelenik meg a lokális szintek szerepe, azokban melyek a governance (kormányzás) jellegű beavatkozások keretei, intézményi bázisai.

Az európai városhálózatban át kell tekinteni a kelet-közép-európai nagytér- ség városi szerkezetét, keresve a fejlődési azonosságokat és különbözőségeket. Egyben elemezni szükséges a kelet-közép-európai városhálózatban az ipari bázis- ra épülő nagyközpontok helyzetét, összehasonlítva azok adottságait, értékelve versenyképességüket, meghatározva azokat az ipari potenciálokat, amelyek a jelenben és a jövőben (a következő 10-15 évben) meghatározhatják fejlődésüket.

Az elméleti kutatások között vizsgáljuk a gazdasági fejlődés és a növekedé- si pólusok, ipari körzetek kapcsolatát, azok egymásrautaltságát, kölcsönös de- terminizmusait. Modelleket állítunk fel a városfejlődést mozgó tényezők rendszerére, azok függőségi viszonyaira, belső kapcsolataik rendszerére, továb- bá ábrázoljuk az egymás közötti függőségi viszonyokat. A modellekkel fejleszté- si scénáriók kidolgozására is törekszünk, hogy egzakt módon levezethetők legyenek a kutatás más szegmenseiben meghatározott beavatkozások hatásai, eredményességük vagy éppen negatív következményeik.

A kutatás tehát egy magyar nagyváros példáján modellezi az ipari – jármű- ipari – orientáltságú fejlesztés lehetséges irányait és akciótereit. Ezzel a fejleszté- spolitika rádiuszát tágíthatja, annak új megoldásokat, technikákat kínálva. Itt kell megemlíteni várható tudományos eredményként a területi együttműkö- dés – a városi, térségi kormányzás – új intézményi modelljeinek bemutatását, amelyek vonatkozhatnak a közszolgáltatások megszervezésétől kezdve a térségi erőforrások újszerű hasznosításán át egészen a tervezési és fejlesztési rendszer intézményi keretéig. A kutatás több térségi együttműködési modellt dolgoz ki, amelyek segíthetik a fejlesztés – ezen belül a terület- és a városfejlesztés – haté- konyságának növelését, s ezzel az elaprózott források kedvezőbb felhasználását.

Az elemzések bázisul szolgálnak a 2014–2020-as európai uniós tervezési időszak tudományos megalapozásához, éppen ennek az új területi szerveződési formának a feltárásával, annak működésének és fejlesztési orientációjának le- írásával. Alkalmassak lehetnek a kutatási eredmények arra, hogy a térség egé- széről, annak belső (intraregionális), határon belüli és kívüli (interregionális) kapcsolatairól olyan megállapításokat, ajánlásokat tegyenek, amelyek hozzájárul- nak a tervezés megalapozásához, annak részben módszertani, részben tar- talmi szélesítéséhez.

A folyóiratban közölt tanulmányok ennek az elméleti fejezetnek néhány eredményét adják közre. Egy kutatás tervezésekor a célok széles skáláját vázol-

jük fel, aztán az elemzésekkel igazolhatjuk vagy elvethetjük ezeket, illetve korigálhatjuk irányait. Nos, a továbbiakban közölt tanulmányok részben mélyítették a feltételezéseinket, részben a várakozásainkat mérsékeltek.

A kutatások második szakasza az empirikus elemzéseket tartalmazza, amelyek már kimondottan a városra és térségére vonatkoznak. Az eredmények alátámaszthatják az elméleti modellekben foglalt megállapításokat, adhatnak igazolást arra, hogy létrejött-e az ipari körzet, vagy hogy az miként követi a kialakult – nyugat- és kelet-európai – szerkezeteket, s milyen beavatkozásokkal, fejlesztésekkel járulhatnak hozzá az itteni szereplők a sikerességhez.

A hazai regionális tudományi alapkutatások még nem foglalkoztak komplex közelítésben a növekedési pólusokkal és az azokra épülő ipari nagycentrumok szerkezetének és térségi hatásainak elemzésével. Így a program során kidolgozzuk e területi szerkezetek elemzési módszereit, ezek tesztelésével más nagyvárosok esetében is alkalmazhatók lesznek a vizsgálati eljárások.

Ebben a blokkban kell megemlíteni azokat a kutatásokat, amelyek Győr és térségét tárják fel. A modern, ipari Győrre vonatkozó történeti kutatások, így döntően a 20. századi fejlődési folyamatok elemzéseink inkább mozaikszerűek voltak, mint rendszerezettek. Rendelkezünk ugyan ismeretekkel a város és térsége történetét alakító tényezőkről, azonban ezek alaposabb, igényesebb feltárása nem történt meg. Csak közelítően ismerjük a belső erőforrásokat mozgató tényezők történeti gyökereit, így a tudástermelés és -átadás rendszereit, az ipari, gazdasági kultúra terjedésének technikáit és azok közvetítőit, vagy a megújítást ösztönző magatartások jellegét és mozgatórugóit. Ezek nélkül a „győri modell” nem érthető meg, és nem dolgozható ki alakításának iránya és menete sem.

Nagy jelentőséget tulajdonítunk annak, hogy megvizsgáljuk a város és térsége társadalmi szerkezetét. Az elmúlt 30 évben nem végeztek mélyreható társadalomszerkezeti elemzéseket ebben a régióban, így a kutatás nemcsak egy hiányt pótol, hanem egy átalakuló, a gazdasági és társadalmi folyamatokra gyorsan és hatékonyan reagáló nagyváros és régiója szerkezeti keresztmetszetét készíti el, a megfelelő mélységű felmérésekkel.

Az empirikus vizsgálatok második célja magának a győri járműipari körzetnek a feltárása, tudományos leírása, erőforrásainak értékelése, a város és térsége kapcsolatrendszerének meghatározása, az együttműködések szervezeti, intézményi és finanszírozási kereteinek kijelölése, s végül egy új típusú – térségi szintű – tervezési és fejlesztési rendszer sarokpontjainak kidolgozása.

Ebben a kutatási metszetben ki kell emelni azokat a vizsgálatokat, amelyek az ipari körzet lehatárolására vonatkoznak, a gazdasági funkcióktól kezdve a szociális és közszolgáltatási szerepkörökön át a képzés és az oktatás intézményeinek térségalakításáig. Új eredményeket várunk mind módszertanilag, mind pedig a konkrét térség esetében, hiszen az elemzések arra is szolgálnak, hogy bővítsék a regionális tudomány eszköztárát.

Az empirikus kutatások harmadik célja a térségi szintű kutatási és oktatási együttműködések tesztelése, majd ezek alapján azok tartalmi, intézményi kere-



teinek megteremtése. Az elemzések lehetővé teszik, hogy a térségben a kutatási, felsőoktatási, önkormányzati, gazdasági, szakmai és tudományos szervezetek témában érintett szereplői határon belül és kívül folyamatosan kommunikáljanak, új együttműködések generáljanak. Ezzel kívánjuk erősíteni a formálódó társadalomtudományi kutatóműhely hálózatát, ösztönözni a gazdaság és a társadalom területi kutatásának helyi intézményeit, s azok integrálását a hazai és nemzetközi tudományos kezdeményezésekbe.

## Jegyzet

- 1 Térség alatt a város körül kialakult 60-100 km-es vonzáskörzetet értjük, ennek súlyponti városai: Komárom, Tatabánya, Veszprém, Pápa, Kapuvár, Mosonmagyaróvár, s az országhatáron túl Dunaszerdahely, Révkomárom. A térséget pontosabban az elemzés első fázisában határoljuk le.

## Irodalom

- Rechnitzer J., Smahó M. (szerk.) (2012a): *Járműipar és a regionális versenyképesség. Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Széchenyi University Press, Győr
- Rechnitzer J., Smahó M. (szerk.) (2012b): *A járműipar beszállítói hálózata Kelet-Közép-Európában és Magyarországon*. Széchenyi University Press, Győr