

A Modern városok program újraiparosítási törekvései

Reindustrialisation initiatives in the Modern Cities Programme

LUX GÁBOR

LUX Gábor: tudományos főmunkatárs, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; 7621 Pécs, Papnövelde u. 22.; lux@rkk.hu; <https://orcid.org/0000-0003-0948-3718>

KULCSSZAVAK: ipar; újraiparosítás; várospolitikai; Modern városok program; területfejlesztés

ABSZTRAKT: A tanulmány célja a 2015-ben indult Modern városok program (MVP) iparfejlesztési elképzeléseinek kritikai elemzése a hazánkban kialakult függő piacgazdasági modell és a tartós gyengeségekkel küzdő fejlesztéspolitikai intézményrendszer tükrében. A gazdasági válság utáni Magyarországon a főáramú fejlesztéspolitikák kudarca, az ország gyenge felzárkózási teljesítménye növekvő érdeklődést eredményezett az alternatív gazdaságfejlesztési receptek iránt. Az új teret nyert developmentalista felfogás visszanyúl az erős állami beavatkozás ideájához, ezt azonban paradox módon olyan környezetben teszi, amelyben a gazdaság jelentős hányada külföldi beruházók kezében van, a hazai fejlesztéspolitika eszköz- és intézményrendszere pedig tartós és öröklődő gyengeségekkel küzd.

A kormány és a fejlesztésre kijelölt megyei jogú városok külön megállapodásain nyugvó, uniós forrásokat újraelosztó Modern városok program projektszemléletű, vonásaiban a francia és a lengyel tervszerződésekhez hasonló (de azoknál gyengébb és esetlegesebb) fejlesztési eszközként, az új fejlesztési filozófia megtestesítőjeként jelent meg az állami cselekvésben. A program, bár elsősorban városfejlesztési eszköz, jelentős számban tartalmaz újraiparosításra irányuló vagy azt támogató fejlesztési célokat (77 projekt).

A program elképzeléseit jelentős regionális különbségek fémjelzik. Az ország nyugati felében inkább a hagyományos fejlesztési eszközök alkalmazása és néhány tudásintenzív tevékenység letelepítésére irányuló törekvés figyelhető meg; a Dél-Alföldön és környezetében az endogén növekedési modell számára is kedvező komplex iparfejlesztési célok kerültek előtérbe; az ország ipari periferiáin azonban egyáltalán nem került sor igazi áttörést sejtető, előremutató fejlesztési célok megfogalmazására. Feltehető, hogy az MVP nyertesei elsősorban a már iparosodott vagy újraiparosuló térségek lesznek; a területi különbségek mérséklődése helyett a különbségek további növekedésére számíthatunk.

Gábor LUX: senior research fellow, Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences; Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary; lux@rkk.hu; <https://orcid.org/0000-0003-0948-3718>



KEYWORDS: industry; reindustrialisation; urban policy; Modern Cities Programme; regional policy

ABSTRACT: A critical analysis of the Modern Cities Programme, a development programme launched by the Hungarian government in 2015, considers the reindustrialisation components as part of the debate on the varieties of capitalism (in particular the issue of Central and Eastern European dependent market economies) and the persisting institutional deficiencies in the Hungarian planning system.

After the 2008 crisis, the low efficiency or failure of mainstream development policies and Hungary's poor convergence record have contributed to a growing interest in alternative development policies. The emerging development-policy vision is returning to the idea of strong state intervention, although paradoxically it continues to operate in an environment characterised by exceptionally high foreign participation in the economy, particularly in its most competitive segments. In addition, domestic development policy struggles with permanent and self-reinforcing institutional weaknesses that significantly reduce its effectiveness. The resulting re-centralisation has not only led to an increase in regional differences, but also to a further weakening of development institutions operating in cities and regions. Effective development systems (development coalitions and early-stage urban regimes) that are capable of setting and achieving coherent, systematic development goals exist only in a few select locations across the country.

The Modern Cities Programme, essentially a redistribution of EU funds based on special agreements between the central government and the major Hungarian cities, is a project-based development agenda that somewhat resembles French and Polish planning contracts, albeit in a diluted and less coherent form. As an instrument of development policy, it fits into the new etatist development philosophy. Although the programme is predominantly an instrument of urban development, it also includes 77 projects directly or indirectly related to reindustrialisation. These initiatives focus mainly on improving transport links, developing specific sectors, vocational training, education and a limited R&D+I component.

The programme characteristics vary greatly from region to region. In the western half of the country, traditional development instruments predominate with limited evidence of attempts at building up knowledge-intensive activities. In the Southern Great Plain, also complex industrial development goals are found that are conducive to endogenous growth, partly reflecting the lack of FDI in the region and a more SME-based development trajectory. The programme has not been able to realise favourable reindustrialisation initiatives in the peripheral industrial areas of Hungary. The fact that the programme tended to benefit 'winners' is likely to increase existing development gaps rather than reduce existing regional disparities.

Bevezetés

Ebben a tanulmányban egy átfogó fejlesztési koncepció, a 2015-ben kezdeményezett Modern városok program (MVP) fejlesztéseinek egy részterületét, iparpolitikai kapcsolódásait vizsgálom a közép-európai függő piacgazdaságok és a tartós gyengeségeket hordozó fejlesztő intézményrendszer tükrében. Az MVP nem gazdaság-, hanem városfejlesztési program, ugyanakkor projektjei közvetlenül és közvetetten kapcsolódnak a feldolgozóiparhoz vagy annak üzleti környezetéhez. Az MVP tervezett fejlesztései egyben érdekes elegyét képviselik a hazánkban meggyökeresedett új etatista, államközpontú kormányzási filozófiának, az Európai Unió főáramú fejlesztéseinek és a tartós intézményi gyengeségekkel küzdő hazai nagyvárosok fejlesztési törekvéseinek. Ezeket az elképzeléseket megvalósítási kockázataik, a fejlesztési rendszer problémái dacára

(sőt, többek között éppen miattuk) tanulmányozni érdemes, mivel eredményeik kihatnak a magyar ipar területi versenyképességére és fejlődési pályájára, egyben pedig a hazai fejlesztéspolitika jövőbeli fejlődésére.

A tanulmány a kapitalizmusváltozatok elméletére, a lokális versenyképességet vizsgáló elméleti és gyakorlati kutatásokra, valamint a hazai fejlesztéspolitika körül kialakult szakirodalomra reflektál, de ezt egy konkrét példán keresztül teszi, elsősorban empirikus megközelítésben. A tanulmány hat fő részre oszlik. Az iparpolitikák iránti hazai kormányzati érdeklődés növekedését vizsgáló bevezető után bemutatom, hogy milyen piaci környezetben működik a program, majd külön-külön vizsgálom a tervezési folyamatot és kontextusát, illetve a konkrét projekteket, azok tartalmát és kilátásait. Az elemzés alapját elsősorban az iparfejlesztési vagy az ipari versenyképességhez vélhetően kapcsolódó célokat megfogalmazó kormányhatározatok jelentették, amelyeket másodlagos források feldolgozásával egészítettem ki. A program tartalmának ismertetése után külön alfejezetben vizsgálom az MVP megvalósítási kockázatait. A tanulmányt az iparfejlesztéssel és a közpolitikákkal kapcsolatos következtetések zárják.

A Modern városok program helye a hazai iparpolitikában

A Magyarországot súlyosan érintő globális pénzügyi és gazdasági válság, majd az elhúzódozó helyreállítási periódus (Jánossy 1973) rávilágított a korábban meghatározó fejlődési pálya korlátaira, rejtett (vagy éppen csak figyelmen kívül hagyott) költségeire. Az átmenet belső ellentmondásaival és a növekvő területi különbségek *inherens* mivoltával az 1990-es, korai kétezres években jobbra az uralkodó irányzatokon kívüli kutatók foglalkoztak (nyugaton kiemelhető a marxista irányzathoz kötődő Gowan 1995, 1996; később Dunford 2005 és Sokol 2001; a magyar kutatásokról lásd György 2017; Medve-Bálint 2014; Pogátsa 2016). További bizonyítékokkal szolgáltak a *kapitalizmusváltozatokkal*, illetve a *globális értékláncokkal, értéktermelő hálózatokkal* kapcsolatos tanulmányok (Éltető, Magasházi, Szalavetz 2015; Szalavetz 2013, 2015; valamint lásd a Földrajzi Közlemények tematikus számában Molnár 2017; Nagy 2017; Siskáné Szilasi, Halász 2017 munkáit). A közelmúltban fontos adalékokat fűzött a vitához Lengyel és Varga (2018) tanulmánya, amelyben a szerzők a magyar gazdasági növekedést egyre jobban megakasztó térbeli korlátokról, a főváros és a vidék közötti egyensúly felborulásának következményeiről adnak képet.

A mainstream fejlesztéspolitikák gyenge hatékonysága, vélt vagy valós kudarcra útkeresési folyamatot is elindított térségünkben, leglátványosabban a közép-európai versenyben lemaradó Magyarországon. Az iparpolitikák új virágzása (Cimoli, Dosi, Stiglitz 2015; Török, Csuka, Veres 2016) megnyitotta az utat a múltban alkalmazott közpolitikai eszközök újrafelfedezése és a teljesen új megoldások előtt is. Szalavetz (2015) tanulmánya – a nyugati iparpolitikai kon-

cepciók új generációja kapcsán – az „új developmentalizmus” és a „rendes üzletmenet” közötti egyensúlyozásról szól, és a neoliberális konszenzus meghaladását, ugyanakkor a ma elfogadott iparpolitikai eszközök fenntartását valószínűsíti. Hazánkban – a korábbi fejlődési utak kimerüléséből kiindulva – a fejlesztéspolitikai kommunikációban inkább egy developmentalista fordulat azonosítható, amely visszanyúl az erős állami fejlesztéspolitikákhoz, s a felzárkózás érdekében a nyugati és távol-keleti előképekből is merítve egyfajta új *etatista* fejlesztési modell kialakítására törekszik (György 2017; Veres 2017). Ugyanakkor a retorika és a cselekvés különbségei is szembetűnőek, és a kormányzati cselekvésben kompromisszumos megoldás képe rajzolódik ki. A feldolgozóiparban az állam a külföldi működőtőke-beruházások barátja és támogatója maradt, amit a külföldi nagyvállalatok privilégiumainak megőrzése mellett stratégiai megállapodások sorával is megpecsételt. A nagy ipari beruházások egyértelmű kormányzati támogatást élveztek. A hazai iparpolitikai dokumentumok jobbára uniós tervek adaptációi, amelyek nyugati (uniós, német, néha francia) elképzeléseket ültetnek át a hazai gyakorlatba. Az iparpolitika céljait és keretrendszerét kijelölő Irinyi-terv (Nemzetgazdasági Minisztérium 2016) sem lóg ki a hasonló célú uniós dokumentumok közül.

A 2015-ben meghirdetett MVP *nem célzottan iparpolitikai koncepció*, hanem általános igényű, széles célrendszert megjelenítő városfejlesztési intézkedéscsomag, amelyben a legtöbb klasszikus városfejlesztési elképzelés (turizmus, sport, közszolgáltatások stb.) helyet kapott. A program külön megállapodásai azonban mind a 23 érintett városra tartalmaznak iparfejlesztéshez közvetlenül vagy közvetetten kapcsolódó fejlesztési elképzeléseket: a legkevesebbet (egyet-egy) Érden és Székesfehérváron, a legtöbbet (hatot-hatot) Kecskeméten, Salgótarjánban és Szegeden. Hasonlóan, *a program nem mutat teljes átfedést a magyar iparpolitikával*. Valamilyen mértékben szintén az iparpolitikához kapcsolhatók a hazánkban működő nagyvállalatokkal (ebből adódóan tehát elsősorban nagy külföldi cégekkel) kötött stratégiai megállapodások, amelyek szintén különböző tartalmú, erős roadshow-elemekkel cifrázott különalkuk. A közvetlenül az ipari versenyképességre irányuló kormányzati cselekvés mellett a széles értelmezett iparpolitika számos ágazati politikából és szabályozó eszközből áll,¹ s a lényeg az, hogy ezek az eszközök összehangoltan milyen módon szolgálják az ipari versenyképesség ügyét. Az MVP esetében tehát vizsgálatra érdemes a tervezett fejlesztések iparpolitikai illeszkedése, regionális fejlődésre gyakorolt várható hatásuk, végül pedig megvalósíthatóságuk kérdése is.

Az iparpolitikai cselekvés határai

Az iparpolitika (és általában az állami beavatkozás) határait hazánkban eredendően erős és nehezen lebontható korlátok szegélyezik. Ezek közé tartozik a füg-

gő piacgazdasági modell (Nölke, Vliegenthart 2009; Pogátsa 2016; Szanyi 2016) kapitalizmusváltozata által kínált feltételrendszer, vagyis a közép-európai ipar erős külső tőkefüggősége. A külföldi irányítású vállalatok súlya a legtöbb jelentős hazai nemzetgazdasági ágban számottevő, de különösen igaz ez a magas értéktermelésű tevékenységekre. A KSH adatai szerint 2015-ben az összes Magyarországon működő vállalkozás hozzáadott értékének 52,5%-át külföldi irányítású vállalkozások állították elő; az arány azonban még magasabb, 70,1%-os volt a feldolgozóiparban, amely így a magyar gazdaság legerősebb nemzetközi integrációt mutató szegmense.²

A válság éveitől kezdve az egész nemzetgazdaság, ezen belül a feldolgozóipar nemzetköziesedett. Magyarországon 2008-ban a működő vállalkozások hozzáadott értékének még „csak” 47%-a fűződött külföldi tulajdonú cégekhez, a legnagyobb növekedést azonban a feldolgozóipar mutatta a gazdasági ágak között. A feldolgozóipari hozzáadott érték 59,9%-a volt külföldi, vagyis az arány hét év leforgása alatt 10,2%-ponttal emelkedett (részletesen lásd még Lengyel 2014; Lengyel, Nagy, 2016). A nagyarányú változás elsősorban a válság következménye, ugyanis a részarány már 2012-re elérte a 66, 2013-ra a 68,1%-ot. Ezt támasztják alá a középvállalatok demográfiai adatai is (Kovács, Lux, Páger 2017). A mélyben a nemzetközi és hazai cégek közötti erős hatékonyságkülönbségek-ből fakadó *duális iparszerkezet* (Barta 2002; Kiss 2010; Palócz 2016) továbbélő problémáját láthatjuk: a kedvezőbb tényezőellátottságú, jobb piaci pozíciójú külföldi vállalatok ellenállóbbak a külső sokkokkal szemben, mint hazai tulajdonú versenytársaik. Ez akkor is így van, ha feltételezzük, hogy a piaci szelekció a dualitás mérséklődésével jár, s a túlélők valamivel hatékonyabb, erőforrásokkal és piaci tudással jobban felvértezett vállalkozások.

A tulajdoni szerkezet átalakulása nem vagy csak nagyon nehezen visszafordítható (a jelenlegi értéknél már joggal írhatjuk, hogy mérsékelhető), a külföldi működő tőke által uralt terekben költséges és nehéz a valóban hatékony, ráadásul a globális és uniós versenyjogot sem sértő állami beavatkozás megvalósítása. Az iparfejlődés folyamatai jellegzetesen lassú lefolyásúak, a társadalmi környezetbe és a tér több léptékébe beágyazottak. Az iparvállalatok sikere vagy kudarca soktényezős feladvány, és éppen úgy táplálkozik az egyes nemzetgazdaságok vagy makroterek által kínált feltételrendszerből (Közép-Európa ilyen „jó táptalajt” nyújt a nemzetközi iparvállalatok számára), mint a lokális terek és a hozzájuk kötődő gazdasági, társadalmi struktúrák speciális előnyeiből. Egyre van jelentőségük a globális értéktermelési hálózatoknak (Coe, Dicken, Hess 2008; Molnár 2017) és a lokális fejlődési adottságoknak, a lokalizált versenyképességi tényezőknél (Bailey, De Propriis 2014; Lengyel 2010) vagy a területi tőke elemeinek (Bodor, Grünhut 2014; Czakó, Dóry 2016; Dombi et al. 2017; Jóna 2013; Rechnitzer 2016; Tóth 2010).

Óvatosságra kell, hogy intse a fejlesztéspolitikát az a tény, hogy a válság után hazánk sikeres térségei a fővároson kívül többnyire vagy eleve magasan iparosodott, vagy újrapiarosodó terek, amelyek *mai sikereik nagy részét köszönhe-*

tik a külföldi beruházásoknak, és jóval kevésbé a magyar állam ténykedésének. Vagyis az iparpolitikának úgy kell beavatkoznia a fejlődési folyamatokba, hogy egyszerre ösztönözze a ma sikeres térségek fenntartható továbbfejlődését³ és a lemaradó hazai vállalatok „helyzetbe hozását”, a perifériák újrapiarosodását – de ne rontsa el, ami jól működik. Ez a feladvány nem egyszerű, és jelentős ellentmondásokat rejt magában (más megítélés alá kell esnie pl. egy külföldi összehasonlítható üzemnek egy fejlett és egy iparszegény térségben, vagy említhetjük a hatékonyság és a felzárkóztatás elveinek ütközését).

A Modern városok program közpolitikai párhuzamai

A magyar kormány 2015-ben indította el a Modern városok programot. A program a megyei jogú városok és a kormány közötti együttműködésen alapuló fejlesztési döntések sorozatából áll, amelyekhez a kormány fejlesztési előirányzatokat rendelt. A program által kitűzött célok a városközpontú fejlesztéspolitikák hagyományát követik, „a magyar vidék fejlődésének zászlóshajóiként” értelmezik a fejlesztett településeket (Fekete 2017c). A fejlesztésekben versenyképességi, életminőségi és városgazdálkodási szempontok érvényesülnek.

A program projektalapú, részfeladatok gyűjteményéből áll. A városfejlesztés projektelését (Nagy 2012) különös vonzerővel bír mind a fejlesztési célokat kitűző és a fejlesztési folyamatot felülről irányító állam, mind a stratégiai tervezésben részt vevő, majd a tervek megvalósítása felett bábáskodó projektosztály számára. A fejlesztési folyamat ezúton könnyen részfeladatokra bontható, menedzselhető, kiinduló paraméterekkel, mutatókkal és célindikátorokkal mérhető; voltaképpen értelmezhetővé tehető. Az MVP ilyen értelemben a fejlesztés mainstream szemléletéhez és a politikai kommunikáció igényeihez egyaránt jól illeszthető intézkedéseket képvisel. A projektekre bontás azonban kockázatokat is hordoz, mert a cselekvés illúzióját adva elfedheti azokat a fontos fejlesztési célokat, amelyek nem érhetők el egy-egy projekt vagy projektsozort keretein belül, esetleg folyamatos finanszírozást igényelnek.

A program – létrejöttéről, működési kereteiről és finanszírozásáról Fekete (2017c) részletesebben is beszámol – a miniszterelnök és a városvezetők találkozásait követően a közös fejlesztési szándékokat rögzítő megegyezések aláírásával indult. Az együttműködési megállapodásokat, a fejlesztési feladatokat, határidőket és felelősöket kormányhatározatok rögzítették. A megállapodásokkal kapcsolatos intézkedésekről az 1038/2016. (II. 10.) kormányhatározat rendelkezik, amely egyes programok esetében a 2016-os forrásigényeket is megadja. Ezeket a pénzügyi adatokat – bár megoszlásuk érdekes – nem vizsgálom, mert a rendelkezésre álló dokumentumokban hiányosan szerepelnek (nem szerepelnek pl. a közlekedésfejlesztési kiadások, ellenben az ipari parkok fejlesztésére szánt összegek rendszerint igen); nem állapítható meg a forrásallokáció

pontos értéke. Az igen rövid 1418/2016. (VII. 29.) kormányhatározat az MVP beruházásainak többségét az EU-forrásokból finanszírozott operatív programokra testálja, a fejlesztések és az OP-k közötti illeszkedés vizsgálatára kéri fel a Miniszterelnökséget vezető minisztert, illetve az irányító hatóságokért felelős minisztereket. Ezzel az igazítással az MVP – többletforrás helyett – az uniós források elköltésének eszköze lett, amelyhez az 562/2016. (X. 13.) kormányhatározat 38 milliárd Ft többletkötelezettséget vállalt.

Formálisan a megállapodások a *tervszerződések* koncepciójához állnak legközelebb: a francia gyökerű konstrukció a területi tervezés megvalósítása eszközeként került be a területfejlesztés eszköztárába.⁴ Voltaképpen a régiók és az állam közös megvalósításában létrejövő projektek listája keretmegállapodás, amely nem törekszik az állam-régió kapcsolatok teljes lefedésére, de segít a közös tervezési tevékenység megvalósításában (Somlyódy né Pfeil et al. 2004). A *tervszerződések* intézményét Közép-Európában Lengyelországban alkalmazzák legnagyobb sikerrel: ott a magyarnál jóval szélesebb döntési és pénzügyi autonómiával rendelkező regionális önkormányzatok és a minisztertanács kötnék éves megállapodásokat a regionális programok végrehajtása érdekében. Az állam, a minisztériumok vagy maguk a régiók által megfogalmazott fejlesztési elképzelések (döntően kiemelt projektek) összefogásával a *tervszerződések* forráskoncentrációt valósítanak meg, valamint integrálják a regionális fejlesztési irányokat a nemzeti stratégiai koncepciókba (Mezei, Schmidt 2013). A francia etatizmus-dirigizmus iránti kormányzati érdeklődés ismeretében (Pogátsa 2016) nem meglepő, hogy az eszköz megjelent a magyar gyakorlatban, bár állam és régió helyett állam és nagyvárosok között. Ebből jelentős különbségek fakadnak: a magyar nagyvárosok sokkal korlátozottabb autonómiával és sokkal kisebb szakértőgárdával rendelkeznek akár a lengyel, akár a francia régiókhoz képest. A lengyel modellel ellentétben az MVP mai formájában nem kapott tartós intézményi kereteket sem; nem állapítható meg, hogy a fejlesztések folytatódna-e ebben a formában, vagy egyszeri cselekvéssorozatról van szó.

A Modern városok program újraiparosítási törekvései

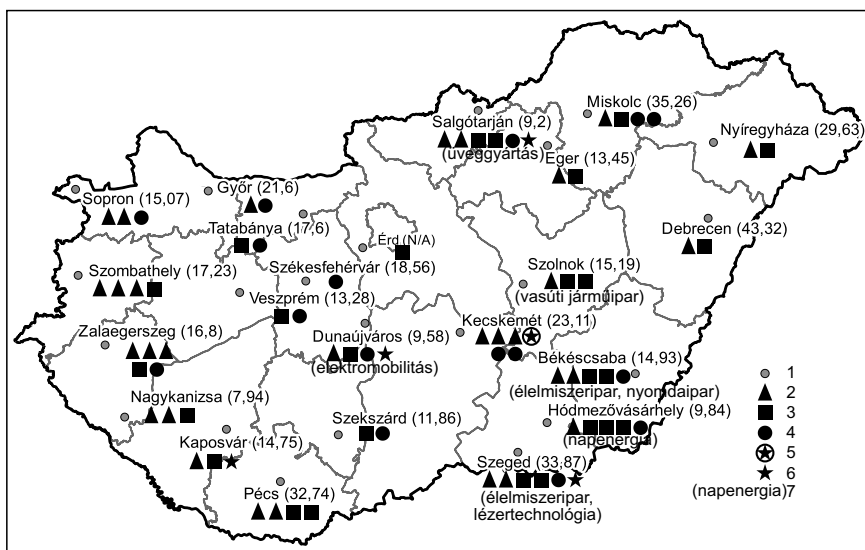
A tanulmány fő részében a Modern városok program intézkedéseit (projektjeit) az iparpolitikai célok és a lokális iparfejlődés kontextusában vizsgálom. Az elemzést a fejlesztési célokat kijelölő kormányhatározatok, majd a projektek szintjén megjelenő helyi sajtóhírek, városi honlapok, fejlesztési dokumentumok felhasználásával végeztem el; igyekeztem feltárni a fejlesztések pontosabb céljait, tartalmát. A vizsgálatba mindazokat a projekteket bevontam, amelyek megítélésem alapján potenciálisan hozzájárulnak a lokális vagy országos ipari versenyképesség javulásához, vagyis figyelmet fordítottam az iparfejlődés infrastrukturális és társadalmi háttértényezőire is. Ez a határesetek ismeretében

óhatatlanul szubjektív válogatás (így pl. a közösségi közlekedés fejlesztései csak ott kerültek be az elemzésbe, ahol feltételezhető volt érdemi hozzájárulásuk az ingázási kapcsolatok javításához), de segítséget nyújt a program értékelésében. Fontos hangsúlyozni, hogy az MVP fejlesztési célokat, elképzeléseket fog össze: mint a fejlesztéspolitikában mindig (és a magyar fejlesztéspolitikában különösen), számottevő különbségek húzódnak a fejlesztési retorika, a kidolgozott tervek és a megvalósult eredmények között. *Óvatosságra kell, hogy intsen a tény, hogy az MVP számos esetben „kincstári óvatossággal” fogalmaz, leendő fejlesztések „előkészítéséről”, „lehetőségének megvizsgálásáról” rendelkezik.*

A kormányhatározatokban szereplő fejlesztési célok esetében néhány alkalommal az összevonás eszközével éltem, ahol megítélésem szerint két projekt azonos cél megvalósítására irányult (pl. egy a konkrét fejlesztésre és egy a megvalósíthatósági tanulmányra), vagy kettéválasztottam egy összetett fejlesztési elképzelést. A fenti módszerrel a 23 városban összesen 77 projekt iparpolitikai „érintettségét” feltételezem (1. ábra):

- 30 projekt szolgált közlekedésfejlesztési célokat;
- 26 projekt szolgált az iparfejlesztést;
- 16 projekt kapcsolódott a szakképzéshez, az oktatáshoz és a K+F-hez;
- 4 projekt irányzott elő elektromos buszbeszerzéseket;
- 1 projekt irányult speciális pénzalap megteremtésére.

1. ábra: A Modern városok program fejlesztési projektjei
Development projects of the Modern Cities Programme

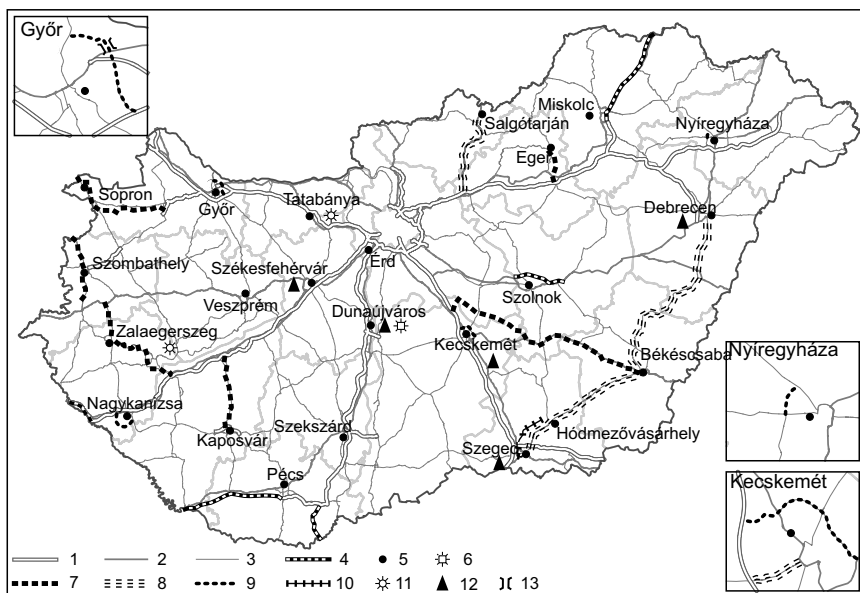


Jelmagyarázat: 1. érintett megyei jogú városok; 2. közlekedésfejlesztési projektek; 3. iparfejlesztési projektek; 4. innovációs és oktatási-képzési projektek; 5. speciális fejlesztési alap; 6. elektromos buszbeszerzések; 7. külföldi megállapodásban nevesített iparági specializációk. A városok neve mellett a program TOP-keretösszegei szerepelnek (milliárd Ft).

Az MVP közlekedésfejlesztési céljai nem egyértelműen iparpolitikai orientációjúak, de biztos állítható, hogy a tervezett közútépítések versenyképességi célokat is képviselnek. A magyar közgondolkodásban a közúti elérhetőség már-már máigikus kapcsolatban áll a versenyképességgel. Városok sora várja sorsának jobbra fordulását egy-egy autópályaszakasztól vagy gyorsforgalmi úttól, amely így „a külföldi beruházások” és a „logisztikai központok” megszerzésének kulcsaként lebeg a döntéshozók és a köz szerepei előtt. Valójában a viszony egyáltalán nem egyértelmű. A közúti elérhetőség kétségtelenül nagy súllyal esik latba telephelyválasztási döntéseknél, de nem kizáró oka és cseppet sem elégséges feltétele az iparfejlődésnek (Erdősi 2004; Németh 2009).

Érdemes inkább a meglévő lokális fejlődési pályákat megerősítő, a lokális telephelyi előnyök kiaknázását megkönnyítő eszközként tekinteni a közútfejlesztésekre. Az MVP közlekedési beruházásai olyan kiegészítő infrastrukturális elemekre koncentrálnak, amelyekről nem várhatunk radikális változásokat, de kisebb kedvező hatásokat igen (2. ábra). A program pozitívuma, hogy látható törekvésként jelenik meg benne az összes megyei jogú város bekapcsolása Magyarország gyorsforgalmi úthálózatába. A fejlesztések valódi értékét azonban az adja, hogy elősegíti a határhoz közeli városokat felfűző transzverzális közlekedési pályák épülését, oldva ezzel Magyarország szélsőségesen centrali-

2. ábra: A Modern városok program közlekedésfejlesztési elképzelései
Transport development initiatives of the Modern Cities Programme



Jelmagyarázat: 1. autópálya; 2. elsőrendű főút; 3. másodrendű főút; 4. tervezett autópálya; 5. megyei jogú város; 6. áruszállítási csomópont; 7. gyorsforgalmi úttá fejlesztés; 8. pályabővítés; 9. elkerülő út; 10. tram-train építése; 11. intermodális csomópont; 12. repülőtér-fejlesztés; 13. hídépítés.

zált (és így a központot nemcsak előnyökhöz juttató, hanem indokolatlanul túl is terhelő) közúti infrastruktúráját. A „külső gyűrű” kialakítása – még ha eleinte nem is autópálya-építések formájában valósul meg – jó hatással lesz az iparvállalatok szállítási feltételeire. Különösen igaz ez a nyugat-dunántúli középvárosokra és a Dél-Alföld egyes központjaira. Egyes városok esetében elkerülő utak tehermentesítik a városközpontokat a teherforgalom alól, amelyek életminőségi szerepük mellett alkalmasak a magyar gazdaságpolitikában is kiemelt területként jelen lévő logisztikai funkciók letelepítésére, valamint felfűzik a jellemzően a városok határában létesült ipari parkokat. Néhány esetben a megépítendő gyorsforgalmi utak a határokon átvélő kapcsolatok megerősítését szolgálják (Miskolc és Kassa, Pécs és Horvátország között).

A további közlekedési fejlesztések terén kevesebb vasúti fejlesztésről beszélhetünk. Zalaegerszegben előkészítés alatt áll az iparvágnány bekötése a város északi ipari területére, Kecskeméten az elővárosi vasútközlekedés, Hódmezővásárhely és Szeged között pedig a két város közötti tram-train javíthatja érezhetően az ingázást és a városok munkaerőpiacát. A fejlesztések között kevés számú projekttel képviseltetik magukat a regionális repülőtér-fejlesztések; ezek keretében öt városban (Békéscsaba, Debrecen, Kecskemét, Szeged és Székesfehérvár) „lépésenkénti” fejlesztések valósulnak meg, a költséges repülőtér-fejlesztések egy-egy részeleme kap finanszírozást (pl. műszeres leszállító rendszer kiépítése, cargobázis fejlesztése, kifutópálya meghosszabbítása).

A közvetlenül az *iparfejlesztéshez* kapcsolódó 26 projekt a fejlesztési filozófiák több generációjából táplálkozik; egyaránt találunk közöttük az 1990-es, korai 2000-es években alkalmazott és ennél újabb fejlesztési eszközöket. Az előbbi csoportba sorolható az *új ipari parkok és iparterületek kialakítása*. A rendszerváltás első másfél évtizedében az ipari parkok sikerei újabb és újabb egységek létrehozására ösztönözték a városi és állami döntéshozókat; az ipari parkok száma 2001-re 133-ra, 2012-re 179-re emelkedett. Ezek az ipari parkok azonban a telephelyen és alapinfrastruktúrán túl ritkán tudtak többet kínálni a betelepülőknek, és leginkább csak egymással versengtek. 2004-2005 után mind a foglalkoztatottak számának, mind a parkok betelepülési arányának növekedése érezhetően lelassult, a foglalkoztatás és árbevétel regionális különbségei pedig egyértelműen a Bécs-Budapest-tengely és néhány nyugati határszélhez közeli ipari park tartós fölényét jelezték (Kiss 2013). Nagyon optimistának kell lennünk ahhoz, hogy újabb ipari parkok létesítésétől vagy bővítésétől várjuk egyes városok újrapiarosodását; ezek a beruházások legfeljebb ott szükségesek, ahol más telephely már nem áll rendelkezésre. Ahol azonban a már meglévő ipari parkokat sem használják ki (pl. Pécs esetében), ott ezt a fejlesztési cselekvést vagy a kétségbeesés jeleként, vagy az autópálya-fejlesztéseket is övező mágikus gondolkodás tünete gyanánt értelmezhetjük.⁵ Értelmet igazán azokban az *ipari parkokhoz kapcsolódó fejlesztésekben* látok, amelyek valamilyen többlettel szolgálnak a terület-alapinfrastruktúra kettőshöz. Az MVP-ben ilyen törekvéseket képvisel több, egytől egyig dunántúli

projekt: Érden és Kaposváron inkubációs funkciók, Zalaegerszezen logisztikai központ, Pécs máig kihasználatlan Déli Ipari Parkjában a kis- és középvállalati szektort vonzó új üzemcsarnokok építése, Székesfehérváron a regionális repülőtérhez kötődő ipari funkciók fejlesztése.

Kifejezetten lokális termelési hagyományok megújulását szolgálják az *iparág-specifikus fejlesztések*, amelyek 6 várost érintenek, és Salgótarján kivételével a Dél-Alföldön vagy annak közelségében összpontosulnak. Ezek az elképzelések az MVP jó oldalát képviselik, ugyanis lehetőséget teremtenek a meglévő ipari fejlődési pályák újrafogalmazásához, továbbörökítéséhez. A beruházásokban találunk fizikai infrastruktúra-elemeket (élelmiszeripari feldolgozó- és raktárkapacitások fejlesztése Békéscsabán), az oktatás megújításához kötődő terveket (a nyomdaipart szolgáló duális képzés megújítása Békéscsabán), két esetben pedig új iparágak meghonosítását. Dunaújvárosban az elektromobilitás, valamint a hozzá kapcsolódó kutatási és képzési kapacitások fejlesztése, Szegeden az ELI Lézerközpont „becsatornázása” a cél. *Kár, hogy ezek a koncepciók kis súllyal vannak jelen a programban, mivel éppen az ilyen állami beavatkozások – és különösen a később tárgyalt oktatási, képzési intézmények – segítik elő az új, innovatív iparágak meggyökeresését, az új evolúciós pályák kibontakozását.*

Az ipar 4.0-hoz és az ipar tudásintenzív szegmenseihez kapcsolódó fejlesztések szintén meglehetősen kis részt képviseltek az MVP elképzeléseiben. Közülük emelkedik ki a Győrben, az egyetem és a város együttműködésével létrejövő Digitális Fejlesztési Központ, amely az ipari digitalizációhoz kapcsolódó fejlesztések és a szoftveripar, infokommunikációs tevékenységek új centruma lesz, elősegítve az amúgy is legsikeresebb iparvárosunk feljebb lépését. Hasonló célokat valósít meg Veszprémben a Pannon-Tudás-Park, amely a megyei intelligens szakosodási (S3) stratégiához kapcsolódva valósít meg tudástranszfert a tudásintenzív, magas hozzáadott értékű ipar fejlesztése érdekében (Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata 2015), valamint Zalaegerszezen a Technológiai Centrum „a műszaki tudás humán bázisának erősítése és fejlesztése terén; az érintettek közötti tudástranszfer előmozdítása terén is” (<http://www.tc.org.hu/>). Kelet-Magyarországon az egyetlen – bár nemzetközi láthatóságú – projekt az ELI lézerközpont-hoz kötődő, inkubációs szerepet is betöltő Tudományos és Innovációs Park (<http://www.inno.u-szeged.hu/eli-science-park/index>).

Az MVP-ben 16 projekt kapcsolódott a *szakképzéshez, oktatáshoz és K+F-hez*. Ahogy az iparági fejlesztések, ezek az eszközök is kiugró jelentőségűek, és a jelenleginél nagyobb részarányt is kaphattak volna a programban. A posztindusztriális gazdaság iparában a szakképzettség a legfontosabb lokalizált versenyelőny. Legyen szó kék- vagy fehérgalléros szakemberekről, külföldi vagy hazai cégekről, az ipari versenyképesség legbiztosabb alapja a modern szaktudás, és e tudás szerepe folyamatosan emelkedik a feljebb lépési folyamatok révén, s különösen az ipar 4.0-megoldások elterjedésével. A magas szaktudású ipari munkahelyek magasabb béreket kínálnak, és ellenállóbbak lesznek mind az újabb automatizáció, mind a delokalizáció kockázataival szemben.

A programban a képzés, a felsőoktatás és a K+F mindhárom eleme felbukkan. Több városban a duális szakképzés kialakítása, Kecskeméten német és angol nyelvű műszaki és gazdasági szakgimnázium létrehozása, Tatabányán a működő gimnázium reálgimnáziummá fejlesztése került napirendre. A felsőoktatásban a korábban említett tudástranszfer-intézmények is részben egyetemi keretek között valósulnak meg, a legjelentősebb fejlesztéseket viszont az új karok, képzések megalapozásában látom (Békéscsaba, Dunaújváros, Hódmezővásárhely, Tatabánya, és az elmúlt évtizedben Kecskemét). Ezek az intézmények várhatóan nem válnak a nagy tudományegyetemek riválisaivá, de oldhatják a magyar felsőoktatás kedvezőtlen diszciplináris szerkezetét, a műszaki és technológiai képzések alacsony részarányát és 56%-os fővárosi koncentrációját. Nem érintik azonban az új fejlesztések azokat az egyetemi városokat, amelyek eddig gyengék voltak a műszaki képzésekben: Pécs, Szeged és Debrecen sem a duális képzésben, sem a műszaki képzéseket megerősítő fejlesztésekben nem képviseltetik magukat (Pécs a külföldi hallgatókra alapozott képzések kapacitásfejlesztését és a K+F+I potenciál erősítését tűzte ki céljául).

Sajátos fejlesztési eszközként foghatjuk fel a négy városban (Kaposvár, Salgótarján, Szeged és Dunaújváros) megjelenő *elektromos buszbeszerzéseket*. A tömegközlekedés fejlesztését hazai gyártású eszközök megrendelésére felhasználni ugyan egyértelműen tiltott ipartámogatási eszköznek számít, de ez a tiltott eszközök olyan formája, amelynek lehetőségeit a járműgyártással foglalkozó államok hajlamosak kiaknázni. Ezek a kiskapuk ritkán elérhető lehetőséget kínálnak arra, hogy egy állam ideiglenes piacvédelmet kínáljon fel egy iparágának, és az inkubációs szemléletet érvényesítve addig nyújtson támogatásokat felcseperedő vállalatoknak, amíg azok a világpiacon is megállják a helyüket. Magyarországon, ahol az Ikarusban rejlő lehetőségek bűnös elvesztegetése máig fájó seb, a rendelkezésre álló iparági tudás és a helyzetbe hozható kisebb buszgyártó vállalatok is alkalmasak volnának egy nagyobb buszcsereakcióra. Ezt a járműpark életkora is indokolja, és a támogatási forma alkalmazása mellett szól az elektromobilitás országos iparfejlesztési prioritássá emelése.⁶ Aggasztó, hogy csak négy nagyvárosban került be a projektek közé az elektromos közlekedés fejlesztése, és hogy az iparággal kapcsolatos állami cselekvést az elmúlt években is a két és fél évtizedet kitöltő halogatás jellemezte.

Az MVP fejlesztéseiben „első az egyenlők között” az alföldi újrapiarosodás központja, Kecskemét, amely a programban egyedülálló módon külön *fejlesztési alapra* (Kecskemét Fejlődéséért Alap) tett szert. A 25 milliárd Ft azonnali tőkeinjekcióval létrehozott, 2017-ben 15, 2018–2019-ben pedig további 5-5 milliárddal kistafírozott eszköz kis- és középvállalati fejlesztési célokat szolgál, visszatérítendő támogatásokat nyújt a térségben működő vállalkozások számára. Egy 2016-os polgármesteri tájékoztató alapján „[a] befektetési stratégia elsősorban a vállalkozások helyi munkaerő iránti igényét kiszolgáló lakásépítési, a vállalkozások költséghatékonyságát javító energiahatékonysági, valamint közvetlen vállalkozásfejlesztési projektekre fókuszál” (Tájékoztató... 2016). Kecskemét ki-

vételezettségét elsősorban egy kívülről érkező nagyberuházás, a Mercedes-gyár által generált pozitív külső sokk alapozta meg, és hasonló helyzet látszik körvonalazódni a tanulmány első változata után bejelentett debreceni BMW-üzem kapcsán (a város jelentős fejlesztési többletforrásokban részesül). Természetesen leegyszerűsítés lenne mindent erre az egy tényezőre fogni, hiszen mindkét városban több évtizedes fejlődés eredményeiről beszélhetünk. A magánberuházások közösségi kiegészítése, „rendszerbe illesztése” sem ördögtől való dolog; akkor sem, ha ezek a döntések nem a területi kiegyenlítődé, hanem az eleve sikeres térségek jutalmazása irányába mutatnak.

Végezetül szólnunk kell az MVP meglepően markáns *területi különbségeiről* is. A projektcélok alapján a fejlesztésekben érdekes (részlegesen átfedést mutató) regionális eltéréseket látunk kirajzolódni. Kívülállóként nem állapítható meg, hogy ez tudatos központi koordináció eredménye, a véletlen műve, vagy (talán ez a legvalószínűbb) történelmi hagyományoknak és a különböző fejlesztési filozófiák, gyakorlatok térbeli terjedésének, meggyökerezésének eredménye.

- A dunántúli városok inkább a magyar gyakorlatban klasszikusnak számító területpolitikai eszközökre (közútfejlesztés, ipari parkok és hozzájuk kapcsolódó fejlesztési formák) helyezték a hangsúlyt és általános iparfejlesztési elképzeléseket fogalmaztak meg, nemigen lógtak ki a fejlesztéspolitika hazai főáramából.
- Elsősorban az iparosodott vagy újraparosodó térségekben (beleértve a nyugat- és közép-dunántúli városok egy részét) törekedtek a szakképzés, az iparfejlődést szolgáló felsőoktatás, az innováció és a K+F fejlesztésére. Az ipart egyre nagyobb kihívásként érő munkaerőhiány, de az ipar új kihívásai – további automatizáció, ipar 4.0-megoldások stb. – is e terület méltóbb kiemelését tennék indokolttá.
- Az ország ipari perifériáin – a Dél-Dunántúlon és az Észak-Alföldön – nem került sor valóban előremutató és innovatív iparfejlesztési elképzelések megfogalmazására. Ezeket a városokat mindössze néhány, nem túl meggyőző fejlesztési elképzelés fémjelzi. A program a hosszan tartó ipari és társadalmi válságból lassan kilábaló Észak-Magyarországon sem mutat nagy jelentőségű kezdeményezéseket, holott az érintett városok ismét növekvő szerepet kapnak a magyar ipari termelésben.
- A magyar ipart uraló, külföldi működőtőkén alapuló fejlődési úttal szemben ismét kirajzolódik a Dél-Alföldön haloványan, de látható endogén evolúciós pálya, amely erősebben támaszkodik a hazai kis- és középvállalati szektorra, és helyben gyökerező képességeket, tudáskészleteket mobilizál (Molnár 2013; Nagy 2013; Vas, Lengyel, Szakálné Kanó 2015). Salgótarján kivételével a dél-alföldi városok, illetve a hozzá közel eső Szolnok és Dunaújváros fogalmaztak meg iparág-specifikus fejlesztési célokat, amelyek meglévő iparági specializációik megújításához kapcsolódnak. Ezek megfelelői teljesen hiányoztak a dunántúli régiókban.

Az MVP-fejlesztések megvalósítási kockázatai

Mint oly sok más dolog, a fejlesztéspolitika sem mentes a divathullámoktól: a „szezonálisan” felbukkanó új modellek gyakran régi formák újraszabott, kicsit átfogalmazott változatai. Ez a helyzet a városokra alapozott „retro” fejlesztési paradigmával (Faragó 2006), amely újból és újból feltűnik mind az európai, mind a hazai közpolitikai eszköztárban. Újra és újra divatossá vált Magyarországon a városok – kiemelkedő versenyképessége, innovációs teljesítménye (Rechnitzer, Páthy, Berkes 2014) és központi ellátó, igazgatási szerepkörei (Czirfusz 2009; Pálné Kovács 2008) mellett – térszervező erejére, térségeiket integráló és a fejlődési impulzusokat közvetítő kisugárzó hatásaira apelláló fejlesztési út.

A magyar városok azonban nem a fejlesztések kezdeményezőiként, hanem azok kedvezményezettjei gyanánt bukkannak fel a fejlesztési tervezésben; őket magukat hagyományosan gyenge gazdaságfejlesztési aktivitás jellemzi, intézményrendszerük ellátási feladatokat lát el, illetve az intézmények fenntartására szolgál (Bajmócy et al. 2016; Hervainé Szabó 2008; Mezei 2006; Pálné Kovács 2010; Suvák 2010). Gyakran még a nagyvárosok sem végeznek érdemi gazdaságfejlesztést, és nem rendelkeznek az ehhez szükséges testületekkel, szakembergárdával sem. Az EU-csatlakozáshoz közeledve létrejött, felülről irányított *projektosztály* (Kovách, Kučerová 2009; Pálné Kovács 2010) mögött sem kialakult hagyomány, sem erős társadalmi kontroll nincs, és a regionalizmus gondolatának visszaszorulásával a kétezres évek közepétől ez a szerveződés fokozatosan meggyengült, feloldódott az államszervezetben. A vidéki fejlesztő testületek erőforrásaikban, döntési autonómiájukban és létszámukban megfogyatkoztak, meggyengültek; a központ konszolidációjának költségeit a periféria fizette meg. A megyei jogú városok – csökkenő ellátási szerepkörük mellett – nem kaptak a tőlük egyre jobban elvárt gazdaságfejlesztő szerephez szükséges intézményi kompetenciákat és erőforrásokat. A fejlesztő tervezés és a városrészi gondolkodás helyi meggyökerezését tehát erős intézményi gátak akadályozzák, és ezek a gátak mély történelmi gyökerekkel rendelkeznek.

Nem mondhatjuk, hogy a helyi, regionális fejlesztéspolitikai fejlődés megállt volna az EU-csatlakozás utáni több mint egy évtizedben. Az új fejlesztési minták, gyakorlatok elterjedése az ország és az intézményrendszer válságának éveiben részben a forráselosztásra összpontosító intézményrendszeren kívül folytatódott. Miközben az állam az önkormányzati feladatok nem elhanyagolható részét centralizálta, egyes nagyvárosokban tanúi vagyunk mind a specifikus célok elérésére létesült *fejlesztési koalíciók*, mind a fenntartási szemléleten túllépő, tartós fejlesztési együttműködést megvalósító *városi rezsimek* lassú kialakulásának (Lux 2013; Somlyódyne Pfeil 2012). *Valóban működő (és nem csak „potenciális” vagy „formálódó”) városi rezsimekről ma Magyarországon csak néhány város esetében beszélhetünk, ott, ahol a kormányzat, az ipar és a helyi tudásbázis közötti rendszeres interakciók ezt kitermelik.* A folyamat kezdeményezői a közintézmények

gyengesége miatt szinte mindig gazdasági szereplők,⁷ és az általuk megfogalmazott elvárások formálják az együttműködések tartalmát, ébresztik fel az „igényt” a tartós együttműködés iránt a városi önkormányzatokban és az egyetemeken. A kialakuló városi rezsimék hatékonyabban azonosítják saját érdekeiket és szükségleteiket, fejlesztési folyamataik koordinálásával megerősítik versenyképességi tényezőik vonzerejét, mind a külső beruházók, mind a helyi vállalkozók számára vonzó befektetési környezetet alakítanak ki. Nem véletlen, hogy az együttműködés egyik legsikeresebb formája Győrben található: formálódását kedvező iparági folyamatok és intézményi feltételek is segítették.⁸ Ezek a jó példák hazánk több pontján felismerhetők, bár – mint számos más nyugatról importált koncepció – az eredeti eseteknél jóval haloványabb és sérülékenyebb formában.⁹

Az MVP-fejlesztések ebbe a fejlesztési környezetbe illeszkednek be, bár magukban nem képviselnek radikális újdonságot. Mivel megvalósításuk a központi és városi szereplők együttműködésén nyugszik, a program magában hordozza az intézményrendszer gyengeségeit. Komoly kockázatokat jelent a program transzparenciahiánya és az előzetes hatástanulmányok elmaradása. Sem a tervezés folyamata, sem a megvalósítás nem kellően átlátható, az elérhető információk köre szűk és gyakran általános. A fejlesztések egy része mögött vagy nem áll megfelelő közösségi tervezés, vagy születtek ugyan dokumentumok, de azok nem nyilvánosak. Mindkét eshetőség jelentős megvalósíthatósági és hatékonysági kockázatokat hordoz. Az MVP mögött álló erős, következetes tervezési rendszer (intézményhálózat) hiányában a beavatkozások könnyen meghíúsulhatnak vagy esetiek maradhatnak; nem jelenik meg a tőlük elvárható térségi kisugárzó hatás és a több projekt egyedi hatását meghaladó szinergia. A francia vagy lengyel tervszerződéseknek csak erősen „felhígított” változatáról beszélhetünk.

A fejlesztő intézményrendszer tartós gyengesége, a konzekvens fejlesztési programok hiánya, továbbá a hazai fejlődés külső függése (a reálgazdaságban a külföldi működő tőkétől, a fejlesztéspolitikában az EU-forrásoktól) állandó bizonytalansághoz vezet. Nincs olyan tartósan követett „iránytű” vagy egzakt cél, amely kijelölné az egyes térségek (városok, megyék, járások stb.) jövőképét, és amelyhez konkrét fejlesztési programokat lehetne rendelni. Ezt a szerepet az MVP sem képes betölteni; erre ugyanis sem széttöredezett célrendszere, sem hiányzó szervezeti háttere nem teszi alkalmassá. Az eredmény – nem először – a sodródás és a külső események követése. Fokozatos javulásra lehet számítani (ez is valami), de új fejlődési pályák kialakulására, kedvezőtlen folyamatok megfordítására aligha... Stabil cél- és eszközrendszer hiányában pedig az eredmények esetlegesen maradnak, könnyen „felülírhatók”.¹⁰

Hasonló kérdéseket vet fel a program utóélete. Az MVP akkor lesz sikeres, ha az egyes projekteket újabb és újabb, rendszerszerű építkezést megvalósító lépések követik. Az ipari versenyképesség megőrzése és fenntartható fejlesztése mind általában, mind Magyarországon egyre jobban igényli a lokális (hazánk-

ban elsősorban várostérségi) üzleti környezet és tényező kínálat fejlesztését, ez pedig az országos politikák mellett helyi cselekvést is igényel. Ez további érv a fejlesztő intézmények megerősítése mellett, egyben pedig a fejlesztési koalíció, városi rezsim típusú együttműködések bevonásának – adott esetben intézményes elismerésének – kérdését is felveti.

Következtetések

A Modern városok program fejlesztései egy elhúzódó válságperiódus és keserves kilábalás után jöttek létre. Nyilvánvaló, hogy egyetlen fejlesztéspolitikai program nem képes megoldani a magyar városok feltorlódott fejlesztési igényeit, és nem adhat teljes választ régóta megoldatlan regionális problémákra sem. Az MVP pozitív hozadékát tehát abban ragadhatjuk meg, hogy fejlesztési *részcélok* finanszírozásával hozzájárul a megyei jogú városok versenyképességének javulásához. A program projektjei között egyaránt találunk korszerű és ma már meghaladott eszközöket, és joggal érheti kritika a döntéshozókat, hogy az új ipari kihívásokra reflektáló megoldások részaránya alacsonyabb az optimálisnál. Ugyanakkor ezekből is találunk jó kezdeményezéseket, és csak remélhetjük, hogy példájuk máshol is befogadásra talál.

Várható, hogy a program a területi különbségek mérséklődése helyett az *iparosodottság különbségeinek további emelkedését* hozza majd magával. Nemcsak a piaci folyamatok, hanem a tanulmányozott fejlesztések is ebbe az irányba hatnak. Érdekes párhuzam mutatkozik Nemes Nagy, Kullmann, Fekete, Szabó (2000) tanulmányával, amelyben az 1990-es évek területfejlesztési forrásait és azok hatásait vizsgálva azt mutatták ki, hogy az elmaradott térségek jobbára méltányossági alapú, lakossági infrastruktúrát fejlesztő többletforrásokból részesültek, míg a felzárkózásukat szolgáló eszközök (pl. a gazdaságfejlesztési céllelőirányzat vagy akár az útalap) esetén nem állt fenn ilyen összefüggés. Az állami beavatkozás nem mérsékelte, hanem tovább mélyítette a fejlettségi eltéréseket. A helyzet az MVP esetében is hasonló: a program elsősorban a már sikeres városokat „juttalmazza”, juttatja újabb fejlesztési lehetőségekhez. A programban rejlő (korlátozott) lehetőségeket láthatóan ott tudták érdemben kihasználni – projektekre váltani, jobb esetben koherens fejlesztési víziók formájában megfogalmazni –, ahol eleve megtalálható az az „ipari légkör”, amelyről már Alfred Marshall is értekezett. Az *újrapiarosodás vesztesei – a tervezés lokális, regionális intézményei és gyakorlatai hiányában – talán azt sem tudják, mit kellene akarniuk*.

Közép- és hosszú távon legnagyobb mértékben a Dél-Alföld városai meríthetnek legtöbbet a programból. Leginkább náluk vélhetjük felfedezni a koherens fejlesztési víziók és a hozzájuk kapcsolódó projekteszközök egységét, és – jelenleg alacsony iparosodottságukból adódóan – náluk lehet nagyobb „felhajtóereje” egy állami programnak. Nem várható, hogy az endogén fejlődési út fogja gyökere-

sen felforgatni e térségek életét vagy átvenni a külföldi tőke térformáló szerepét – erre a hazai fejlesztéspolitika, valamint a kis- és középvállalati szektor együttesen sem képes –, de a lokális, regionális fejlődési folyamatok jövője szempontjából mégis jelentős lépésről van szó. Nyugat-Dunántúlon a fejlesztések kiegészítő jellegűek; az eredendően jó kilátásokkal rendelkező régióban nem várhatunk jelentős elmozdulást a programtól, inkább egy-két tudásintenzitást növelő elem szerepe hangsúlyozható. *A program nem fogja megoldani a leszakadó vagy eredendően periferikus ipari térségek problémáit.* E térségek központjaiban nem látni nyomát azoknak a fejlesztéseknek, amelyek megtörnék a tőkeszegénység, a kedvezőtlen tényezőellátottság és a rossz keretfeltételek ördögi köreit.

Az elmúlt évek nagy nyertese egyértelműen Kecskemét, ahol a Mercedes-beruházás által generált pozitív külső sokk nemcsak látensen már létező és sokáig kiaknázatlan fejlődési tényezők mobilizálását eredményezte, hanem az állam részéről is újabb és újabb körökben megvalósított többletberuházások indultak el, amelyek között a legnagyobb súllyal a műszaki felsőoktatás fejlesztése esik latba. A város ezáltal az alföldi újraparosodás új motorjává vált, amelyet a Modern városok program további forrásokkal (köztük egy különálló fejlesztési alappal) honorált. Kecskemét példája igazolja, hogy a pozitív akkumulációs folyamatok beindulása hólabdaszerű hatásokat generál; egyben azt is, hogy a múltbeli fejlesztési döntések (így az 1964-ben alapított automatizálási főiskola, a Knorr-Bremsével kötött licenzmegállapodás vagy a város fejlett nyomdaipara) pozitív hozadéka később nem várt formában konvertálhatók új versenyelőnyökké. Kecskemét esete legalább olyan fontos a magyar iparban, mint a sokkal kedvezőbb adottságait korán realizáló Győré: sikerének tanulmányozása és a tanulságok megfelelő adaptálása a mainál is nagyobb kutatói figyelmet és közpolitikai érdeklődést érdemel.

Az MVP fejlesztéspolitikai tanulságokkal is szolgál, bár e tanulságok jelentős része nem új, hiszen korábbi programokban már felbukkantak. Az MVP elvileg erősebben központosított fejlesztési megközelítés, mint a pólusprogram, gyakorlatilag azonban az utóbbi is csak a döntéshozatali autonómia illúziójával szolgált; az érdemi döntéseket a központi állam hozta meg. Ez a fejlesztési út – mind nagyvárosi fókuszát, mind erős centralizáltságát tekintve – *beleillik a magyar fejlesztéspolitikai hagyományba.* A pólusprogram *megvalósult* (az eredeti tervektől jelentősen elütő) formájához képest az MVP hangsúlyosabb versenyképességi, ipari fejlesztéseket fogalmaz meg, és azokba a versenykörnyezet szélesebb szeletét vonja be. Azonban egyelőre terveket állítunk szembe egy már lezajlott program következményeivel.

Bár a túlcentralizált állam bajaira nem szolgál gyógyírral, az MVP fejlesztései hozzájárulhatnak a lokális fejlesztési képességek erősödéséhez, fejlesztési apparátusok létrejöttéhez vagy korai fejlődési szakaszukat élő városi rezsimek formálódásához. Az intézményfejlődés olyan alap, amelyre később további „építőköveket” lehet helyezni. A probléma inkább abban ragadható meg, hogy a

sikeres megoldások, jó gyakorlatok esetlegesen maradnak és elsősorban a helyi szinten jelennek meg; nem válnak egy átfogó, térbeli kisugárzó hatással is rendelkező cselekvéssorozat bázisává. Jelentős *útfüggség* uralkodik a lokális (és általában a szubnacionális) intézményrendszerben, és hiányoznak azok az erős, határozott impulzusok, amelyek képessé tennék a városokat és különböző térségeket fejlesztési céljaik megfogalmazására és megvalósítására. Ezzel párhuzamosan az állami, központosított fejlesztéspolitika is gyenge marad, elsősorban azért, mert nem rendelkezik a céljait megvalósító, kiterjedt és térben beágyazott szakmai apparátussal. Ebben az értelemben beszélhetünk központi politikákról és egyes városokban kialakuló (bár ezek intézményi problémái miatt tartósan gyenge és sérülékeny) városi rezsimekről, de nem működik átfogó *fejlesztési rendszer*, amely kezelni tudná hazánk területi problémáit.

Míg a keynesiánus állam és az államszocializmus több-kevesebb sikerrel uralta saját tervfolyamatait, a neoliberalis állam pedig alapvetően lemondott a gazdasági és társadalmi tervezés szükségességéről, addig az új *etatizmus* állama vallja azt, de nem tudja gyakorolni. Komolyan kétségbe vonható az „erős állam” ereje, ha saját tereire sem tud érdemben hatni, mert a fejlődést ugyanúgy a piaci szereplőkre és a spontán evolúciós folyamatok alakulására bízta, mint neoliberalis elődje. Ebben a tekintetben Magyarország ma nem hasonlít a távol-keleti fejlesztő államokra és a francia etatizmus-dirigizmus rendszerére, de a kontinentális fejlődési modell országaira sem.

Jegyzetek

- 1 A spektrumról jó összefoglalást nyújt Cimoli, Dosi, Stiglitz (2015); a közép-európai helyzetről Török (2007) és Török, Csuka, Veres (2016).
- 2 Magas, 50% körüli vagy azt meghaladó nemzetköziesedést mutat továbbá a bányászat és kőfejtés (54,8%), a villamosenergia, gáz- és gőzellátás, légkondicionálás (57,4%), a kereskedelem és gépjárműjavítás (47,2%), az információ és kommunikáció (66,2%), valamint a pénzügyi és biztosítási szolgáltatások (rájuk vonatkozóan a KSH nem közöl adatot). A külföldi tulajdon aránya a legalacsonyabb a vízellátásban, szennyvízgyűjtésben és -kezelésben, hulladékgazdálkodásban (8,6%), az építőiparban (12,6%), a szálláshely-szolgáltatásban és vendéglátásban (26,5%), valamint a számítógép- és személyi háztartási cikk javításban (15%). Valószínű, hogy az utóbbi csoportba tartozik a mezőgazdaság is (szintén nem szerepel a KSH összehasonlító adataiban).
- 3 A külföldi tőke oldalán az elmúlt években nem a térszerkezetet gyökeresen átalakító új nagyberuházások, hanem a reinvesztíciós tevékenység, a meglévő ipari rendszerek konszolidációja és mélyebb területi beágyazódása a meghatározó Közép-Európában (Galgóczi, Drahooupil, Bernaciak 2015; Pavlínek 2015). Ez alól a trend alól kivételt jelentenek az elsősorban regionális munkaerő-tartalékokat kiaknázó nagyberuházások (a Mercedes Kecskeméten vagy a BMW tervezett üzeme Debrecenben).
- 4 A tervszerződés Olaszországban az állam és a nagyvállalatok közötti, a magyar stratégiai megállapodásokra hajazó formában jelent meg az elmaradott Mezzogiorno területfejlesztésében (Florio, Valsecchi 2004).
- 5 Az „ipari park” fogalmának értékvesztését mutatja, hogy Szombathelyen „köszolgáltató gazdasági társaságok infrastrukturális centralizációjára” írtak ki pályázatot az ipari park terüle-

- tén. A városi szolgáltatások célja az ipari park sikertelen bővítésével keletkezett kihasználatlan területek alternatív hasznosítása, egyfajta kármentés volt (Javaslat... 2015).
- 6 Az elektromobilitás támogatására a kormány 2015-ben elfogadta a Jedlik Ányos tervet, a terv céljainak megvalósítására pedig 2014-ben három alapító taggal klaszter jött létre (<http://jedlikanyosklaszter.hu/>, 2018 elején a klasztermenedzsment-társaságon túl 33 taggal és 16 partnerrel rendelkezett).
 - 7 Kivételként említhető a Miskolci Egyetem és a Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft. Ezek a szervezetek jelentős innovációtranszfer- és közvetítő szerepük révén oroszlánrészt vállaltak Miskolc újraiparosításában, és jelenleg mintaszerepet játszanak az országos innovációs politika elképzeléseiben.
 - 8 A „győri modell” kialakulásáról lásd Rechnitzer (2016) monográfiáját, történelmi beágyazottságáról Honvári (2014) és Germuska, Honvári (2014) tanulmányait. Az együttműködési modellben korábban erős volt az ipari park és az 1997-ben alakult INNONET inkubációs központ áthidaló szerepe (Fekete 2017b), míg az elmúlt években megerősödtek a közvetlen egyetem-ipar együttműködések (Fekete 2017a).
 - 9 Dunaújváros példa egy valamikor erős és jól működő, de a fejlesztési keretrendszer változásai és a kormányzati centralizáció hatására később felbomló fejlesztési rezsim működésére (Gajzágó 2018).
 - 10 Ahogy Kecskemét fejlődési kilátásait átalakította egy jelentős külső beruházási döntés és utóélete (amely jelentős állami többletberuházásokat is hozott), úgy a történet most Debrecenben, a BMW-üzemmel megismétlődik.

Köszönetnyilvánítás

A kutatás a Gróf Bethlen István Kutatóközpont „Modern városok Magyarországon” c. kutatási programja keretében valósult meg. Az ábrák elkészítéséért külön köszönettel tartozom Szabó Tamás kartográfusnak.

Irodalom

- 1038/2016. (II. 10.) Korm. határozat a Modern városok program keretében Magyarország Kormánya és a megyei jogú városok önkormányzatai között első ütemben kötött együttműködési megállapodásokkal összefüggő intézkedésekről.
- 1418/2016. (VII. 29.) Korm. határozat a Modern városok program keretében végrehajtandó fejlesztések megvalósításáról.
- 562/2016. (X. 13.) Korm. határozat a Modern városok program keretében tervezett beruházások megvalósítása érdekében a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program és a Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program egyes prioritásai tekintetében többletkötelezettség vállalásáról és annak feltételeiről.
- Bailey, D., De Propriis, L. (2014): Manufacturing reshoring and its limits: The UK automotive case. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 7., 379–395. <http://doi.org/bxtb>
- Bajmócy Z., Gébert J., Elekes Z., Páli-Dombi J. (2016): Beszélünk a részvételről... Megyei jogú városok fejlesztési dokumentumainak elemzése az érintettek részvételének aspektusából. *Tér és Társadalom*, 2., 45–61. <http://doi.org/cz96>
- Barta Gy. (2002): *A magyar ipar területi folyamatai, 1945–2000*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs
- Bodor Á., Grünhut Z. (2014): Dilemmák a területi tőke modelljének alkalmazhatóságáról: A társadalmi tőke problémája Camagni elméletében. *Tér és Társadalom*, 3., 3–17. <http://doi.org/cz97>

- Cimoli, M., Dosi, G., Stiglitz, J. E. (2015): The rationale for industrial and innovation policy. *Intereconomics*, 3., 126–132.
- Coe, N. M., Dicken, P., Hess, M. (2008): Global production networks: realizing the potential. *Journal of Economic Geography*, 3., 271–295. <http://doi.org/d5h5f2>
- Czakó K., Dóry T. (2016): A területi tőke koncepciója és a városi vállalkozáskutatás. *Tér és Társadalom*, 1., 18–36. <http://doi.org/cz98>
- Czirfusz M. (2009): Ellentmondásban? A központi helyek elmélete és a városok specializációja. *Tér és Társadalom*, 3., 13–25. <http://doi.org/cz99>
- Dombi G., Horváth Á., Kabai G., Fodor-Kun E., Oláh M., Sápi Z., Szabó P., Tóth B. I. (2017): A területi tőke és magyarországi dimenziói. A Nyilvánosságért és Civil Társadalomért Alapítvány, Balatonfűzfő
- Dunford, M. (2005): Old Europe, new Europe and the USA: Comparative economic performance, inequality and market-led models of development. *European Urban and Regional Studies*, 2., 149–176. <http://doi.org/c7wbg6>
- Éltető, A., Magasházi, A., Szalavetz, A. (2015): Global value chains and upgrading – Experiences of Hungarian firms in the machinery industry. *Competitio*, 1., 5–22. <http://doi.org/c2bb>
- Erdősi F. (2004): *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs
- Faragó L. (2006): A városokra alapozott területpolitika koncepcionális megalapozása. *Tér és Társadalom*, 2., 83–102. <http://doi.org/czm7>
- Fekete D. (2017a): Felsőoktatási és Ipari Együttműködési Központ Győrben. *Polgári Szemle*, 1–3., 106–115. <http://doi.org/c2bc>
- Fekete D. (2017b): A KKV-fejlesztés aktuális kérdései Győrben. *Tér-Gazdaság-Ember*, 2., 65–76.
- Fekete D. (2017c): A modern városok program elemzési lehetőségei. *Polgári Szemle*, 1–3., 94–105. <http://doi.org/czk9>
- Florio, M., Valsecchi, I. (2004): Planning agreements in the Mezzogiorno: A principal-agent analysis. *UNIMI Economics Working Paper*, 98.05.
- Gajzágó G. (2018): A fejlesztési rezsim gyakorlata Dunaújvárosban. In: Fata I., Gajzágó É. J., Schuchmann J. (szerk.): *Tudományos mozaik 14. kötet: Regionális folyamatok a változó világban és Magyarországon. Tanulmánykötet Enyedi György professzor emlékére*. Tomori Pál Főiskola, Budapest, 137–147.
- Galgóczi, B., Drahokoupil, J., Bernaciak, M. (eds.) (2015): *Foreign investment in Eastern and Southern Europe after 2008: Still a lever for growth?* ETUI, Brussels
- Germuska P., Honvári J. (2014): A közúti járműgyártás története Győrött 1945-től 1990-ig. In: Honvári J. (szerk.): *Győr fejlődésének mozgatórugói*. Universitas-Győr Nonprofit Kft, Győr, 21–111.
- Gowan, P. (1995): Neo-liberal theory and practice for Eastern Europe. *New Left Review*, 213., 3–60.
- Gowan, P. (1996): Eastern Europe, Western power and neo-liberalism. *New Left Review*, 216, 129–140.
- György L. (2017): *Egyensúlyteremtés: A gazdaságpolitika missziója*. Századvég Kiadó
- Hervainé Szabó Gy. (2008): Az integratív várospolitika tapasztalatai a hazai várostérségekben. *Tér és Társadalom*, 1., 77–91. <http://doi.org/c2bd>
- Honvári J. (2014): Bevezető. In: Honvári J. (szerk.): *Győr fejlődésének mozgatórugói*. Universitas-Győr Nonprofit Kft, Győr, 7–19.
- Jánossy F. (1973): *A gazdasági fejlődés trendvonaláról*. Magvető Könyvkiadó, Budapest
- Javaslat egy multifunkcionális városi közszolgáltatási telephely megvalósításához szükséges döntések meghozatalára. Előterjesztés Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2015. december 10-i ülésére.*
- Jóna Gy. (2013): A területi tőke fogalmi megközelítései. *Tér és Társadalom*, 1., 30–51. <http://doi.org/c2bf>
- Kiss É. (2010): *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után*. Dialóg Campus Kiadó, Pécs, Budapest
- Kiss É. (2013): Sokszínű ipari parkállomány. Kiss É. (szerk.): *A hazai ipari parkok különböző dimenzióiban*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs, 11–39.
- Kovách, I., Kučerová, E. (2009): The social context of project proliferation: The rise of a project class. *Journal of Environmental Policy and Planning*, 3., 203–221. <http://doi.org/dsmw48>
- Kovács Sz., Lux G., Páger B. (2017): A közép vállalatok szerepe a feldolgozóiparban: egy magyarországi kutatás első eredményei. *Területi Statisztika*, 1., 52–75. <https://doi.org/10.15196/TS570103>
- KSH STADAT. http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_qtd004d.html (Letöltés: 2017. december 7.)

- Lengyel I. (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Lengyel, I. (2014): Reorganization of Hungarian manufacturing sector: Impacts of EU accession and global crisis. *European Journal of Business Research*, 2., 93–100. <http://doi.org/bxtg>
- Lengyel I., Nagy B. (2016): A feldolgozóipar szerkezetváltása Magyarországon 2008 és 2014 között. *Külgazdaság*, 9–10., 3–27.
- Lengyel I., Varga A. (2018): A magyar gazdasági növekedés térbeli korlátai – helyzetkép és alapvető dilemmák. *Közgazdasági Szemle*, 5., 499–524. <http://doi.org/c2bg>
- Lux G. (2013): Kritikus tömeg alatt: a fejlesztési együttműködés lehetőségei a kisebb nagyvárosokban? *Tér és Társadalom*, 4., 52–74. <http://doi.org/c2bh>
- Medve-Bálint, G. (2014): The role of the EU in shaping FDI flows to East Central Europe. *Journal of Common Market Studies*, 1, 35–51. <http://doi.org/c2bj>
- Mezei C. (2006): Helyi gazdaságfejlesztés Közép-Kelet-Európában. *Tér és Társadalom*, 3., 95–108. <http://doi.org/c2bk>
- Mezei C., Schmidt A. (2013): A lengyel regionális politika intézményei. *Tér és Társadalom*, 3., 109–125. <http://doi.org/c2bm>
- Molnár E. (2013): A közlekedési adottságok szerepe a Hajdú-Bihar megyei ipari parkok fejlődésében. Kiss É. (szerk.): *A hazai ipari parkok különböző dimenzióban*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs, 144–161.
- Molnár E. (2017): Globális értékláncok és térbeli gazdasági egyenlőtlenségek: Miről mesél a textil- és ruházati ipar változó földrajza? *Földrajzi Közlemények*, 3., 216–225.
- Nagy E. (2012): Verseny vagy kiegyenlítés? Az európai várospolitikai neoliberais fordulata és a helyi tervezési-fejlesztési gyakorlatok „projektesítése”. In: Pál V. (szerk.): *A társadalomföldrajz lokális és globális kérdései*. SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged, 54–67.
- Nagy E. (2017): Az állam változó szerepe – Gazdaságföldrajzi értelmezések. *Földrajzi Közlemények*, 3., 226–234.
- Nagy G. (2013): A Békés megyei ipari parkok, különös tekintettel a közlekedési adottságokra. In: Kiss É. (szerk.): *A hazai ipari parkok különböző dimenzióban*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs, 127–143.
- Nemes Nagy J., Kullmann Á., Fekete A., Szabó P. (2000): A területi fejlődés „állami” és „piaci” útjai az 1990-es években. *Területi Statisztika*, 3., 203–220.
- Németh N. (2009): *Fejlődési tengelyek az új térszerkezetben. Az autópálya-hálózat szerepe a regionális tagoltságban*. ELTE Regionális Tudományi Tanszék, Budapest (Regionális Tudományi Tanulmányok; 15.)
- Nemzetgazdasági Minisztérium (2016): *Irinyi terv az innovatív iparfejlesztés irányainak meghatározásáról*. Budapest
- Nölke, A., Vliegenthart, A. (2009): Enlarging the varieties of capitalism: The emergence of dependent market economies in East Central Europe. *World Politics*, 4., 670–702. <http://doi.org/b54rvf>
- Pálné Kovács I. (2008): Az új várospolitikai kormányzási filozófiája. *Tér és Társadalom*, 1., 45–57. <http://doi.org/c2bn>
- Pálné Kovács I. (2010): Városi terek kormányzása és a városi rezsimek: Egy induló kutatás margójára. *Tér és Társadalom*, 4., 3–27. <http://doi.org/cznb>
- Palócz É. (2016): A magyar bérfelzárkózás tartalékai és korlátai. In: Kolosi T., Tóth I. Gy. (szerk.): *Társadalmi riport 2016*. TÁRKI Egyesülés, 13–32.
- Pavlínek, P. (2015): Foreign direct investment and the development of the automotive industry in Central and Eastern Europe In: Galgóczi, B., Drahekoupil, J., Bernaciak, M., Pavlínek, P. (eds.): *Foreign investment in Eastern and Southern Europe after 2008. Still a lever of growth?* University of Nebraska, Omaha, 209–255.
- Pogátsa Z. (2016): *Magyarország politikai gazdaságtana: Az északi modell esélyei*. Osiris Kiadó, Budapest
- Rechnitzer J. (2016): *A területi tőke a városfejlődésben: A Győr-kód*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs
- Rechnitzer J., Páthy Á., Berkes J. (2014): A magyar városhálózat stabilitása és változása. *Tér és Társadalom*, 2., 105–127. <http://doi.org/c2bp>
- Siskáné Szilasi B., Halász L. (2017): Globális munkaerőpiaci kihívások az új gazdaságföldrajzi folyamatok tükrében. *Földrajzi Közlemények*, 3., 263–274.

- Sokol, M. (2001): Central and Eastern Europe a decade after the fall of state-socialism: Regional dimensions of transition processes. *Regional Studies*, 7., 645–655. <http://doi.org/bsx473>
- Somlyódy Péter E. (szerk.) (2012): *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései: Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Publikon, Pécs
- Somlyódy Péter E., Baloghné Molnár I., Hrubai L., Illés I., Pálné Kovács I., Thomka J., Tóth E. (2004): *A tervszerződés rendszerének hazai adaptálási lehetőségei. Kutatási zárótanulmány*. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, Pécs
- Suvák, A. (2010): Integrated urban development strategies – Comparison of European and Hungarian approaches. *Journal of Landscape Studies*, 3., 139–146.
- Szalavetz A. (2013): Régi-új világgazdasági jelenségek a globális értékláncok tükrében. *Külgazdaság*, 3–4., 46–64.
- Szalavetz, A. (2015): Post-crisis approaches to state intervention: New developmentalism or industrial policy as usual? *Competition & Change*, 1., 70–83. <http://doi.org/c2bq>
- Szanyi M. (2016): *The FDI-led development model revisited? The case of Hungary*. CERS HAS Institute of World Economics, Budapest (Working Paper; 220.)
- Tájékoztató Kecskemét Fejlődéséért Alap létrehozásával és működtetésével kapcsolatban (2016). <http://kecskemet.hu/?r=20106&c=31395&l=> (Letöltés: 2017. november 18.)
- Tóth B. I. (2010): Az immateriális és a területi tőke összefüggései. *Tér és Társadalom*, 1., 65–81. <http://doi.org/c2br>
- Török, Á. (2007): Industrial policy in the new member countries of the European Union: A survey of patterns and initiatives since 1990. *Journal of Industry, Competition and Trade*, 7., 255–271. <http://doi.org/fngbmf>
- Török Á., Csuka Gy., Veres A. (2016): Az iparpolitika „újjászületése” az Európai Unió tagországaiában. In: Lengyel I., Nagy B. (szerk.): *Térségek versenyképessége, intelligens szakosodása és újrapiarosítása*. JATEPress Kiadó, Szeged, 33–44.
- Vas Zs., Lengyel I., Szakálné Kanó I. (2015): Regionális klaszterek és agglomerációs előnyök: Feldolgozóipar a magyar városrégiókban. *Tér és Társadalom*, 3., 49–72. <http://doi.org/bckc>
- Veres L. (2017): Az állam gazdasági szerepvállalásának felértékelődése. *Polgári Szemle*, 1–3., 116–132. <http://doi.org/c2bs>
- Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata (2015): *Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának Gazdasági Programja 2015–2020*. Veszprém
- <https://www.inno.u-szeged.hu/eli-science-park/index> (Letöltés: 2017. november 18.)
- <https://jedlikanyosklaszter.hu/> (Letöltés: 2017. november 18.)
- <https://www.solarisbus.com/en/about-us/company-profile> (Letöltés: 2017. november 18.)
- <https://www.tc.org.hu/> (Letöltés: 2017. november 18.)