

KÖZGAZDASÁGI SZEMLE, LXVI. ÉVF., 2019. NOVEMBER (1125–1144. o.)

KOLLAI ISTVÁN

## Elszegényítő központi régiók?

### A területi egyenlőtlenség lehetséges mozgatórugói Szlovákiában

Szlovákiában az utóbbi évtizedekben egy sokak által irigyelt gazdasági fejlődés ment végbe. Mivel ez a fejlődés jellegzetesen a nyugat-szlovákiai fővárosi régióra és vonzáskörzetére koncentrálódik, az így kialakult központ–hátszág különbségek alkalmassá teszik az országot a fejlesztő és elszegényítő hatások működésének vizsgálatára. A szakirodalomban ugyanis számos elméleti és empirikus kutatás foglalkozik azzal, hogy milyen körülmények között várhatók a központ–hátszág kapcsolatban a fejlesztő, illetve mikor az elszegényítő hatások. Jelen tanulmány e fejlesztő–elszegényítő hatásokat kiváltó körülmények, tényezők jelenlétét vizsgálja Szlovákia példáján, bemutatva, hogy Szlovákiát több szempontból is az elszegényítő hatások önmagukat erősítő jellege veszélyezteti. A tanulmányban bemutatott dekompozíciós indexből is látható, hogy Szlovákia egy extrém, de nem egyedi példája a központ–hátszág egyenlőtlenségeknek, továbbá a nagyváros–vidék diszparitás kumulatív jellege a kelet-közép-európai országokat – egyszerre poszt-szocialista és poszt-fordista jellegük miatt – általánosan veszélyezteti, eltérően az Európai Unió nyugati felében kimutatható tendenciáktól.\*

Journal of Economic Literature (JEL) kód: O15, O18, O52, R11.

Szlovákia rendszerváltás utáni történetének van egy meglehetősen jól ismert narratívája: ez a mélyből, a semmiből, az ismeretlenségből felkapaszkodott kicsi és félperiferikus ország sikertörténete. Ez a sikertörténet-narratíva azért is vált erőssé, mert az önálló állam megszületése nem indult túl biztatóan. Amikor 1993. január elsejével Csehszlovákia megszűnt, akkor a világszerte ismert cseh kultúra, az erős cseh ipar, a fejlett Prága és az évszázados cseh államiság hagyománya vált le, és „hagyta magára” Szlovákiát. Így az országnak az ismeretlenségből kellett kilépnie a világpolitika színpadára, és gazdasági kapcsolatait is a semmiből kellett újjáépítenie. Nem véletlen, hogy Szlovákia nem népszavazással, hanem a prágai és a pozsonyi parlament jóváhagyásával jött létre, az

\* Jelen publikáció az Európai Unió, Magyarország és az Európai Szociális Alap társfinanszírozása által biztosított forrásból, az EFOP-3.6.3-VEKOP-16-2017-00007 azonosítószámú, Tehetségből fiatal kutató – A kutatói életpályát támogató tevékenységek a felsőoktatásban című projekt keretében jött létre.

Kollai István adjunktus, Budapesti Corvinus Egyetem.

A kézirat első változata 2019. április 23-án érkezett szerkesztőségünkbe.

DOI: <http://dx.doi.org/10.18414/KSZ.2019.11.1125>

akkori felmérések alapján ugyanis úgy tűnt, hogy Szlovákia lakossága nem a különválás mellett döntött volna, a többségnek inkább fenntartásai vagy kifejezett félelme volt az önállóság kapcsán. Az önálló állam megteremtése valójában csupán a szlovák elit egy részének volt a szívügye (*Vodička* [2003]).

Eleinte úgy tűnt, a Szlovákia függetlenné válása utáni folyamatok igazolják a fenti félelmeket: a Vladimír Mečiar-féle kormányzás az országot amolyan saját szerzeménynek, birtoknak tekintette, és az euroatlanti integráció helyett egy nehezen követhető oroszbarát, EU-ellenes, klientúraépítő, a sajtóval és a kultúrával háborúban álló időszakot hozott el (*Samuel* [1994]). Mindezt úgy, hogy az agresszív politikusi hatalomépítést alig kialakult belső struktúrák tudták csak ellensúlyozni. Végül 1998-ban négy, ideológiailag is különböző politikai erő összefogása – egy úgynevezett szivárványkoalíció – kellett ahhoz, hogy az ország az euroatlanti integráció pályájára állhasson (*Samuel* [2001]).

Ami ezután következett, azt a szlovákiai és a külföldi sajtó is sokszor valódi sikertörténetként tartja számon: nemcsak a NATO-, az EU-, majd az eurócsatlakozást sikerült levezényelni, hanem a gazdasági növekedés is beindult, és tartósan magas szintet ért el. Meglehetősen közismert tény ennek kapcsán, hogy ezt az impozáns gazdasági boomot az autóiparra és az alacsony, 19 százalékos egyenadó bevezetésére alapozta az ország, illetve még néhány erőteljes neoliberális gazdaságpolitikai lépésre. Az autóipar valóban a szlovák gazdaság kulcsfontosságú pillérévé vált, szerepének „fetiszizálása” az ország gazdasági sikereiben nem tekinthető túlzásnak. Az iparági adatok megrázók: Szlovákia világelső lett az egy főre jutó legyártott autók tekintetében, miközben a teljes szlovákiai ipari termelés 45 százalékát adják az autógyárak, amelyek nyolcvanezer embert foglalkoztatnak. A legyártott autók száma éves szinten már jó néhány éve átlépte az egymilliót (*Luptáčik és szerzőtársai* [2013], *Slušná–Balog* [2015]). Ekkor nevezték Szlovákiát „tátrai tigrisnek”, ekkor került az ország a világsajtó érdeklődésének középpontjába, és ekkortól emlegették Magyarországon Szlovákiát bezzegországgként, ahol „bezzeg” a reformok sikeresek.

Az országos adatok mögött azonban rejtve marad egy rendkívül kiélezett jelenség: ez a növekedés lényegében mind Pozsonyra és a környékére, Nyugat-Szlovákiára koncentrálódik, ami igen látványosan látszik éppen a GDP országos belüli regionális megoszlásában. Az egy főre jutó GDP tekintetében Pozsony 2018-ra az Európai Unió hatodik leggazdagabb régiójává vált, azaz megelőzte Párizst, Stockholmot, Rómát, Berlint és az összes kelet-közép-európai fővárosi régiót, fejlettsége az uniós átlag 184,02 százalékára ugrott fel (*Eurostat* [2018]). Eközben a keleti régiók az Európai Unió legszegényebbjéi közé tartoznak. Pozsonyon kívül nincs olyan régiója Szlovákiának, ahol a GDP-ben mért fejlettség szintje az uniós átlag 75 százaléka felett lenne. Az ország szélsőséges helyzetét mutatja, hogy Szlovákia 1995 és 2014 között az élre került az OECD-tagországokon belül mért területi egyenlőtlenségek rangsorában (*OECD* [2016] 25. o.).

Ennek fényében a gazdaságra vonatkozó országos szlovák adatok – például amikor szlovák átlagkeresetekről beszélnek a sajtóban – nem igazán tükrözik a valóságot. Hiszen az óriási területi különbségek félrevezetik a statisztikát, nem lehet egyetlen adattal leírni Szlovákia fejlettségét. Jó néhány makrogazdasági és társadalmi mutató

esetében legalább két Szlovákia létezik: egy pozsonyi (amely nemcsak Pozsony városát jelenti, hanem Pozsony megyét is) és egy azon kívüli.

A torz területi szerkezetre vonatkozó adatokat hosszan lehet sorolni. A regionális különbségek nagyok az innovációs képesség terén is – ahogy azt később bemutatjuk –, illetve a munkanélküliségi adatok esetében is: miközben keleten 10 százalék felett mozog ez az arányszám, Nyugat-Szlovákiában öt százalék alatt van. Ráadásul a keleti országrészben óriási a tartósan munkanélküliek aránya, míg a nyugati országrészben arányuk elenyésző. Országosan 10-11 százalékos a munkanélküliség – de ez az adat ismét elrejtja a regionális különbségeket (*Eurostat* [2018] 82. o.).

A fejlődés motorját jelentő autógyárak eloszlása is leképezi az országon belüli területi egyenlőtlenséget: egy globális autógyári konzern sem telepedett le az ország nyugati határától 80 kilométernél távolabb, és a pozsonyi Pravda adatbázisa szerint az összes autógyári beszállító négyötöde a nyugati országrészben működik (*Toma* [2016]). A Szlovák Autógyári Szövetség (ZAP) 54 közvetlen beszállítót tömörítő listája is hasonlóan erőteljes nyugat-keleti lejtést mutat, eszerint NUTS2-es bontásban Nyugat-Szlovákiában a beszállítók 68,5 százaléka működik, Közép-Szlovákiában 27,8 százaléka, míg Kelet-Szlovákiában mindössze 3,8 százalékuk.<sup>1</sup>

A továbbiakban Szlovákia e fejlődési problémáit kíséreljük meg behelyezni a területi egyenlőtlenséggel foglalkozó közgazdasági szakirodalom által létrehozott elméleti keretbe, amelyen belül vita tárgya, hogy helyreállíthatók-e ezek a 21. századi fejlődési különbségek, illetve spontán módon kialakulhat-e egyensúlyi helyzet. A tanulmány felvillantja annak a veszélyét, hogy ilyen helyzetben a hagyományos vidékfejlesztési politika is csődöt mondhat: ez esetben egy tartós „városállamosodással” kell szembenézni, amikor a gazdaság globális szempontból releváns teljesítménye egy fejlett központi területre – ebben az esetben Pozsonyra és környékére – koncentrálódik. Innen ered az egész ország nemzetközi versenyképessége, az elért gazdaságpolitikai (például OECD-, EU-, euróövezeti) eredmények pedig e város nélkül nem tudnak megvalósulni.

## Hogyan mérhető a főváros és a vidék különbsége?

E társadalmi szempontból súlyosnak tűnő tendencia erőteljesebb akadémiai diskurzusát talán az is hátráltatja, hogy a leggyakoribb mérőszámok a fejlődésnek és tőkének csupán egyenlőtlenségét, nem pedig sajátos (entropikus) koncentráltóságát rajzolják ki. A fejlettség legfőbb mérőszámául minden alternatív próbálkozás ellenére továbbra is a GDP szolgál, amelynek mozgása nem feltétlenül mutat ki olyan „mélyben zajló”, a jövőbeni versenyképességet meghatározó folyamatokat, mint az innovációs képesség alakulását, az emberi tőke állapotát, az életkörülmények változását – ezek a hiányosságok a szakértői és a politikai közeg előtt régóta ismeretesek (lásd az EU ezzel foglalkozó dokumentumait, például *EB* [2009]). Ennek ellenére a mutató megőrizte dominanciáját az európai országokat összehasonlító hivatalos (például

<sup>1</sup> A Szlovák Autógyári Szövetség (ZAP) adatbázisa alapján saját számítás: [www.zapsr.sk](http://www.zapsr.sk).

uniós) szakpolitikai jelentésekben, ami alapján sokszor levonható az a kincstári optimizmust sugalló következtetés, hogy alapvetően és mindent egybevetve, a felzárkózás folyamata lassan, de bizonyosan halad előre (*Eurostat* [2018], *EB* [2017]).

Ugyanígy eltereli a figyelmet az egyenlőtlenség sajátos problémáiról Szlovákia esetében az, hogy a Pozsony megyén kívüli hét másik megye lakosságának jövedelemszintje nem tér el egymástól jelentősen. Így a pusztán a lakosság jövedelemszintjének egyenlőtlenségét mérő szórásadatok alapján Szlovákiát könnyedén az EU egyik leg-egyenlőbb tagállamának lehet tekinteni, ahogy teszik azt az Európai Bizottság számára készült elemzések is (*Filauro* [2018] 13. o.). A módszertani kihívás elől viszont nem lehet kitérni: ha a szlovákiai regionális fejlődés főváros-központúságát kiugrónak tituláljuk, azt adatokkal alá is kell támasztani. Mint láttuk, a sima szórásadat erre nem feltétlenül alkalmas. A szóráson kívül természetesen van még számos, igencsak elterjedt mérőszám – mint a Gini-index vagy a Herfindahl-index –, ezek viszont vagy nem alkalmasak a kiugró fejlődési koncentráció mérésére, vagy nem alkalmasak az országok közötti összehasonlításra, mert csak olyan országokra lehetne őket alkalmazni, ahol a régiók száma azonos (*Tvrdoň–Skokan* [2011]).

A területi statisztika a rendezettség mértékét, illetve annak hiányát (entrópiát) mérő Theil-index használatát vagy az úgynevezett dekompozíciós indexek megalkotását javasolja speciális eloszlásokra (*Nemes Nagy* [2005b]): ekkor a területi diszparitást mérő adatokat saját szempontok szerint csoportosítjuk, például az extrém, kiugró adatot leválasztjuk az eredeti adatsorról, és így állapítjuk meg az előbbinek az utóbbira mért hatását.

Így létrehozható tehát egy olyan dekompozíciós index, amely kimutatja a fővárosi régióknak a jövedelemeloszlás országban belüli egyenlőtlenségére mért hatását, ha a NUTS3 régiók GDP-ben mért gazdasági teljesítményének országosan számolt szlovákiai szórásadatát elosztjuk a fővárosi régió *nélkül* számolt szórással. Ez utóbbi egy olyan adat, amelyet egy fiktív országra, egy Pozsony megye nélküli Szlovákiára számolunk ki. Azt mutatja meg, hogy mekkora lenne a jövedelem eloszlásának területi koncentrációja, ha Pozsony régiója nem tartozna az országhoz. A Pozsonyon kívüli Szlovákia pedig meglehetősen homogén, alig mutat ilyen téren területi egyenlőtlenséget, ezért ez utóbbi, fiktív szórásadat kicsi lesz, míg az országos szórásadat – Pozsonynak köszönhetően – ennél jóval nagyobb értéket vesz fel. A kettő viszonyszámából képzett dekompozíciós index pedig megmutatja, hogy az ország területi fejlettségének heterogenitása mennyiben köszönhető a központi, fővárosi területeknek.

Az 1. táblázatban közölt dekompozíciós index tehát egy hányados, jelen esetben az EU-országok NUTS3 régiói GDP-ben mért gazdasági teljesítményének országos szórásértéke elosztva a fővárosi régió *nélkül* számított ugyanezen szórásértékel.<sup>2</sup> Egy ilyen – a jövedelem abszolút értékben mért koncentrációját jelző – adatsor

<sup>2</sup> Ezen szórásértékeknek önmagukban kevés relevanciájuk lenne (például a régiók eltérő méretei miatt), hányadosuk viszont kimutatja a fővárosi régió relatív gazdasági potenciálját, a fővárosi jövedelemkoncentrációt. A főváros NUTS3 szintű lehatárolása itt a vonzáskörzet nélkül történt: Bulgária esetében Szófia (Sofia stolistá nélkül), Dánia esetében Byen København (Københavns omegn nélkül), Görögország esetében Kentrikos Tomeas Athinon, Románia esetében Bukarest (Ilfov nélkül), az Egyesült Királyság esetében viszont két NUTS3 régió (London és Inner London – West) együttesen adja a fővárosi régiót. Így a NUTS3-adat csupán Szlovénia esetében (Osrednjeslovenska) tartalmaz nagy agglomerációs területeket.

felülsúlyozza a kiugróan fejlett fővárossal rendelkező kis országokat, amelyek eleve kevés NUTS3 régióból állnak, és azokat az országokat is felülsúlyozza, ahol a fővároson kívül kevés a kiugró erejű (tipikusan nagyvárosi) régió; tehát ahol egy központi régió valóban egy relatíve egységes háterszággal, „vidékkel” állítható szembe.

### 1. táblázat

A fővárosközpontú jövedelemkoncentrációt kimutató dekompozíciós index az Európai Unióban, 2005, 2013

Ország	2005	2013	Ország	2005	2013
Szlovákia	4,54	5,48	Litvánia	1,97	2,05
Észtország	4,45	4,71	Cseh Köztársaság	2,09	1,97
Bulgária	3,55	4,01	Svédország	1,76	1,87
Magyarország	3,90	3,97	Egyesült Királyság	1,72	1,80
Lettország	4,17	3,66	Spanyolország	1,47	1,55
Finnország	3,21	3,62	Belgium	1,53	1,51
Románia	3,13	3,28	Görögország	1,56	1,51
Írország	3,03	3,22	Franciaország	1,35	1,33
Horvátország	2,96	3,00	Hollandia	1,27	1,31
Szlovénia	2,46	2,56	Olaszország	1,27	1,24
Portugália	n. a.	2,52	Dánia	1,14	1,19
Lengyelország	2,34	2,40	Ausztria	1,01	1,00

*Megjegyzés:* sötét háttérrel a kelet-közép-európai tagállamok szerepelnek.

*Forrás:* Eurostat, regionális statisztikai adatbázis (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/regions/data/database>).

Amint az 1. táblázatból látszik, Pozsony 2013-ban több mint ötszörösére növelte a jövedelemeloszlás (nem népességarányosan, hanem abszolút értékben mért) szlovákiai területi egyenlőtlenségének mértékét. Ha az Európai Unió összes tagállamára kiszámoljuk ezt a dekompozíciós indexet, a legnagyobb értéket éppen Szlovákia esetében kapjuk: így immár statisztikailag is kimutatható, hogy bizonyos szempontból itt a legnagyobb a fővárosi központ–vidéki háterszág közötti ellentét az EU-n belül (miközben látható, hogy maga a jelenség mégsem egyedi, Magyarország is a negyedik helyen áll a főváros–vidék különbség e rangsorában). Jogosnak tűnik tehát, hogy Szlovákiát a területi egyenlőtlenségekkel foglalkozó teóriák állatorvosi lovának tekintsük.

## Kiegyenlítődnek-e a területi egyenlőtlenségek?

A nagyvárosi magterületek fejlettségének a háterszágtól való elszakadása olyan teóriák megalkotására sarkallta a társadalomtudományokat, amelyek csoportosíthatók „optimizmusuk”, illetve „pesszimizmusuk” szerint. Az optimista megközelítés szerint egy felzárkózó, gyorsan fejlődő gazdaságban bár ideiglenesen – ami nagy időtávokban

gondolkodva jó néhány évtizedet is jelenthet – megnőnek a társadalmi és a területi különbségek, de a robusztus növekedési időszak lezárultával ezek a különbségek újra lecsökkennek. Optimista verziónak tehát azért tekinthetjük ezeket, mert a felzárkózási folyamat egészséges és csupán ideiglenesen fennálló (majd maguktól megszűnő) mellékhatását látják az országon belül kialakult különbségekben.

Az egyes nemzetgazdaságokon belüli társadalmi egyenlőtlenségre vonatkozó egyik első nagy hatású optimista modell a Nobel-díjas Simon Kuznets nevéhez köthető (*Kuznets* [1955]). Kuznets szerint amikor egy fejletlen gazdaságot elér az ipari forradalom valamely hulláma, akkor egy felemás fejlődési folyamat indul be: a termelékenység növekedése jóval gyorsabb lesz az iparban – nem véletlenül beszélünk ipari forradalomról –, a jövedelmek növekedése is a városi munkások körében válik valósággá először, és a városi régiók lépnek át elsőként egy új fejlettségi szintre. A modern kori urbanizáció tehát elszakítja a városi jövedelmeket a vidék szintjétől, és így az országon belüli jövedelmi különbségek kinyílnak. *Kuznets* [1955] szerint ezt végül az urbanizáció kiteljesedése oldja fel, például a vidék városiasodása és a belső migráció révén, amikor a szegényebb vidékekről a munkaerő a sok munkát kínáló városokba áramlik. A társadalom belső átalakulása így feloldja az időlegesen kialakuló jövedelmi különbségeket; bár Kuznets modellje nem foglalkozott a szegényebb területek felzárkózásával, inkább csak a szegényebb emberek felzárkózására ad egy magyarázatot – például a belső migráció révén. Tehát a régiók közötti egyenlőtlenségekkel Kuznets közvetlenül nem foglalkozott, de a kuznetsi elméletet továbbszövő és egyfajta „próféciává” átalakító politikai elemzések sokasága úgy hivatkozik rá, mint a belső egyenlőtlenségek időlegességének bizonyítékára (*Moran* [2005], *Nemes Nagy* [2005b]). Végül Jeffrey G. Williamson továbbfejlesztette ezt az elméletet, azt állítva: a fejlett központi területek végső soron húzó hatást fejtenek ki a hátszázagokra a vidékre is kiáramló technológia, az ott is megjelenő magasabb tudásszint és az infrastruktúra révén. Ezt az elméletét Williamson Nagy-Britannia gazdaságtörténetén keresztül próbálta meg bizonyítani (*Williamson* [1985], *Feinstein* [1988], *Gyuris* [2011]).

Az optimista teóriákhoz lehet sorolni a második világháború utáni, François Perroux nevéhez köthető, „fejlődési pólusok” elméletét is, amely a nagyvárosokra olyan növekedési pólusokként tekint, amelyek fejlesztő hatása elsősorban a vállalati kapcsolatokon keresztül lassan „lecsorog” a településhierarchiában alacsonyabb szinten álló városokra, falvakra is. Miközben Perroux éppen az erő és a dominancia gazdasági térben való jelenlétét vélte felfedezni ebben a város–vidék viszonyrendszerben (*Perroux* [1950], *Meardon* [2001]), a fejlesztő város gondolatát számos szakértő és szakpolitikai elképzelés meglehetősen egyoldalú lelkesedéssel vette át (*Parr* [1999]). Végül az optimisták táborába kell sorolni a liberális gazdaságpolitika olyan modern, kortárs képviselőit, mint Robert Barro és Xavier Sala-i-Martin, akik azt állítják, hogy az áruk, a tőke és a személyek szabad áramlása végső soron oda vezet, hogy ezeknek a jövedelmi szintet meghatározó tényezőknek az eloszlása szépen lassan kiegyensúlyozottá válik egy adott országon belül (*Barro–Sala-i-Martin* [1992]).

Az ezekkel szemben álló „pesszimista” megközelítések (*Myrdal* [1957], *Wallerstein* [1974], *Moran* [2005], *Hall–Ludwig* [2009]) inkább azt hangsúlyozzák, hogy a területi egyenlőtlenség önfenntartóvá is válhat. Nem biztos, hogy a technológia és tudás

kiáramlik a városból, ahogy Williamson állítja; nem biztos, hogy a fejlettség egyszerűen „lecsorog” alsóbb szintekre, ahogy Perroux mondja; nem biztos, hogy a tőke oda áramlik, ahol még kevés van belőle. Sőt feltehető akár olyan gazdasági mechanizmus léte, amely éppen hogy elszívja onnan a fejlődési potenciált, azaz elszegényítő hatású. Az ilyen pesszimista megközelítések talán azért keltettek valamivel kisebb visszhangot akadémiai berkeken kívül, mert közülük kevés tudott önálló szakpolitikai konstrukció alapjává válni, sok ilyen tartalmú írás inkább az optimista elméletek kritizálásában merült ki. A Kuznets-féle modellt például jó néhány empirikus tanulmány támasztotta már alá, de ezzel párhuzamosan egyre több olyan tanulmány született, amelyek éppen hogy cáfolták a Kuznets-görbe létezését: eredményeik tehát nem igazolták vissza a területi egyenlőtlenségek automatikus kiegyenlítődéjét (a Kuznets-görbe empirikus teszteléseinek összefoglalását lásd *Moran* [2005]). Az empirikus vizsgálatokkal párhuzamosan pedig megjelentek a központ–periféria közötti gazdasági dinamikára vonatkozó fajsúlyos pesszimista elméletek is, mind globális szinten (országok között), mind országon belül értelmezve a centrum–periféria viszonyrendszert. Előbbiek a posztkolonialista világ gazdasági liberalizációból fakadó felzárkózásának eszméjét bírálták, és ellenkező törvényszerűségek felismerésére koncentráltak, mint például a latin-amerikai dependenciaelméletek (*Goldfrank* [2000]) vagy az Immanuel Wallerstein nevéhez köthető világrendszer-elmélet. Ezek általában egyszerre hangsúlyozták a hatalmi (gazdaságon kívüli) eszközök és a gazdasági automatizmusok szerepét az egyenlőtlenség fenntartásában. Wallerstein például gazdaságtörténeti elemzéseiben a tartós egyenlőtlenségek okát egyszerre látja a kolonizátor állam bürokratikus és hatalmi mechanizmusában vagy az így kialakuló tartós jövedelemáramlásban (*Flow of surplus*) a fejletlen perifériáktól az innovációs centrumok felé (*Wallerstein* [1974], [1989]). Egy adott országon belüli centrum–periféria dinamika legnagyobb hatású pesszimista teóriáját Gunnar Myrdal norvég szociológus-közgazdász dolgozta ki, azt állítva, hogy a fejlett központ–fejletlen hátszország között olyan aszimmetrikus kapcsolatok alakulhatnak ki, amelyek a különbségeket fenntartják vagy tovább növelhetik, s nemcsak országok közötti, hanem nemzetgazdaságon belüli interregionális kapcsolatrendszerben is (*Myrdal* [1957]).

A szakirodalom ezeket a mechanizmusokat elszegényítő hatásoknak (*backwash effect*) nevezi, amelyek közül általában első helyre sorolják a jól képzett munkaerő elvándorlását a szegényebb területekről a fejlettebb magterületek felé (*Meardon* [2001], *Hall-Ludwig* [2009]). De ugyanilyen elszegényítő hatást lehet feltételezni a tőkeáramlás terén, amikor a szegényebb területeken kialakuló kisebb-nagyobb vagyonokat inkább a fejlett központi régiókban fektetik be, vagy amikor a hátszországban működő cégek központjai a fejlett központokban található, így az üzleti haszon jó része is ott kerül felhasználásra (*Gaile* [1979] 278–279. o.). Végül aszimmetria feltételezhető az árukereskedelemben is, amikor a fejlett központok nagy hozzáadott értékű eszközöket kínálnak a hátszország lakossága számára, akik nagyjából mezőgazdasági terményekkel, alacsonyabb rendű, kisebb haszonkulcsú termékekkel tudják azokat ellentételezni. De minden feltételezett aszimmetria közül a képzett munkavállalók áramlása tartható a leglényegesebbnek, ami végzetesen alááshatja egy térség hosszú távú fejlődési kilátásait, ráadásul a jelenség mérhető, bizonyítható is (*Hall-Ludwig* [2009]).

Végül érdemes megemlíteni Paul Krugman új gazdaságföldrajz néven illetett modelljét, amely nem optimista vagy pesszimista alapállásból közelíti meg a területi egyenlőtlenség kérdését, hanem inkább az ökonometriai apparátussal dolgozó közgazdászok és a gazdaságszociológusok „szövegalapú” elemzései közötti feszültséget próbálta valamiféle szintézissel feloldani. Krugman egy olyan matematikai modellt készített, amely leírta az ilyen egyenlőtlenségek alakulásának dinamikáját, és kinyitotta a közgazdaságtan és más társadalomtudományok közötti ajtót (Krugman [2003], [2011]).

A területi egyenlőtlenség egymásnak feszülő optimista és pesszimista teóriáiból leginkább az olyan elemzések révén lehet továbblépni, amelyek végső soron mindkét irányzatot kritikai vizsgálat alá vetették, és egy-egy konkrét térségben próbálták megállapítani, hogy a fejlődésnek és elszegényítésnek mely mechanizmusai érvényesülnek. Ezek az empirikus elemzések azért nagyon hasznosak, mert jól rávilágítanak arra, hogy bizonyos esetekben inkább az elszegényítő hatások, máskor a felzárkóztatók érvényesülnek (Gaile [1979], Barkley és szerzőtársai [1996], Partridge és szerzőtársai [2007], Khan és szerzőtársai [2001]). Nem a teóriák kizárólagosságára, hanem a körülményekre koncentrálnak: eszerint lehet, hogy a körülményektől függően mindenkinek megvan a maga igaza, Simon Kuznetstől Gunnar Myrdalig. A továbbiakban ezen az elemzési vonalon haladunk tovább, azt próbáljuk megvizsgálni, hogy melyek azok a körülmények, amelyek a fentiekben vázlatosan bemutatott fejlesztő vagy éppen elszegényítő mechanizmusokat váltják ki, és ez alapján megvizsgáljuk a fejlesztő és elszegényítő hatások mögött álló lehetséges szlovákiai mozgatórugókat.

## „Számít a történelem” – a szocialista múlt szerepe a főváros-vidék ellentétben

*History matters*, azaz számít a történelem – mondja egy városfejlődéssel foglalkozó tanulmány, utalva arra, hogy a történelmi előzmények meghatározhatják egyes térségek jövőbeli fejlődési képességét (Gill–Goh [2010] 249. o.). A múlt összes véletlene és hozadéka befolyásolja így a városszerkezet és a város-vidék viszonyrendszer alakulását, amely azután önsúlyánál fogva befolyásolja a területi fejlődést – ez a dilemma végighúzódik a fejlődés térbeliségét vizsgáló kutatók gondolkodásán. A *Kuznets* [1955] tanulmány éppen azzal a dilemmával zárul, hogy az egyenlőtlenség növekedése a különböző történelmi előzmények miatt Afrikában nem biztos, hogy ugyanúgy nyugvópontra jut, mint Észak-Amerikában. Paul Krugman 1991-ben publikált könyvében pedig ezt írja: „ami a gazdasági tevékenységek térbeli elhelyezkedését illeti, nem metafizikus hipotézis, hanem egyszerűen nyilvánvaló igazság az a gondolat, hogy a gazdaságot nagyrészt a történelmi esetlegesség formálja” (Krugman [2003] 117. o.). És nem véletlen az sem, hogy Immanuel Wallerstein olyan tudományfilozófiához került közel, amely a gazdasági-társadalmi folyamatok történelmi útfüggőségét hangsúlyozta (lásd az Annales-iskola „hosszú időtartamú” (*longue durée*) szemléletét – Goldfrank [2000]).

Szlovákia területének félperiferikus múltja magában hordozta, hogy a 19–20. században csak gyengébb, szórványosabb városias térségek és városhálózatok alakultak



ki, lyukacsos városi hierarchiával. A szakirodalom azonban azt is megjegyzi, hogy egy országon belül a fejlett – például fővárosi – központi területek felől a periféria felé ható pozitív externáliák érvényesülésének „lokációtól független alapfejlettségen”, az emberi erőforrásokkal kapcsolatos és az épített infrastruktúrán kell alapulnia (*Partridge és szerzőtársai* [2007] 139. o.) mind minőségben, mind méretben. Továbbá olyan komplex városhierarchiára van szükség, amelyben a központ és a helyi csomópontok képesek egymással reakcióba lépni (*Hughes–Holland* [1994] 365. o.), ezáltal a fejlesztési hatások lecsoroghatnak alsóbb szintekre. Ez mind szükséges ahhoz, hogy egy gyors fejlődésnek induló központ pozitív hatása lépcsőzetesen szétterüljön, a fejlesztő hatások érvényesüljenek. Így alakulhat ki munkamegosztás és kooperáció a központi szerepbe kerülő metropoliszok és a tőlük *jelentősen, de nem kritikusan* elmaradó városi központok között, miközben a városhierarchia alsóbb szintjein „kiszervezik” a már kevésbé innovációigényes, viszont munkaigényes termelési fázisokat, azaz a metropoliszokból így termelési (és valamilyen szinten innovációs) kapacitás is átkerül a kisebb városokba.

Tehát a fejlődés e „szétterülés” (*spread*) folyamatát segíti, ha a technológiai és társadalmi vívmányokat minél jobb helyi alapfejlettség, abszorpciós képesség fogadja, ha nem tátong óriási szakadék a centrum és a periféria között, és kirajzolódik egy fejlettségbeli hierarchia. A posztoszocialista Kelet-Közép-Európában a rendszerváltás kezdetén sokszor épp e hierarchia gyengült meg kritikus mértékben, a nagyváros és vidék közötti szintet képviselő kisvárosi világ összeomlásával. A szocializmus tudatos nivelláló hatása – amivel a nagyvárosi és vidéki területek fejlettségét egy szinten próbálta tartani (*Nemes Nagy* [2005a], *Gyuris* [2011]) – hirtelen egy csapásra véget ért, összeomlott a vidéki térségekbe telepített feldolgozóipar, eltűnt a vidéki-paraszti életmódot fenntartó gazdasági infrastruktúra. Mindennek következtében a vidéki, paraszti világot magával rántó posztoszocialista válság és a technológiai fejlődésre épülő nagyvárosi fejlődés időszaka egyszerre bontakozott ki. Ezt a szerencsétlen egybeesést a szlovák szakirodalom is többször megállapította (ennek tartalmas szakirodalmi összefoglalóját közli *Matlovič–Matlovičová* [2011]), ami azután rendkívül legyengítette a szétterülési hatások érvényesülésének lehetőségét. Hiszen Pozsony és környéke hamar egy robusztus fejlődési pályára állt, de a fejlődés szétterjedéséhez a leépült közszolgáltatásokkal, gyenge vállalati portfólióval küszködő kisvárosok világa nem bizonyult megfelelő háttérzónának. Érdemes még egyszer megemlíteni: maga Simon Kuznets nagy hatású 1955-ös tanulmányában éppen az ilyen helyzetek kialakulásának lehetőségétől tartott a perifériákon, attól tartva, hogy ez nem az általa felvázolt pozitív felzárkózási pályához fog vezetni (*Kuznets* [1955] 20–26. o.).

## Számít a jelen is – a „nagy felzárkózás” időzítésének kérdése

A felzárkóztató hatások kibontakozását nemcsak a félperiferikus és szocialista múlt fékezheti le, hanem az a jelenbeli gazdasági struktúra is, amelyet posztfordistának szokás nevezni. Ez a Ford által sikerre vitt futószalag-technológia utáni világ, amelyben az ipar és a szolgáltatások mind nagyobb része válik infotechnológia-alapúvá: az óriási gyármonstrumok helyét rugalmas profilú gyártó-, fejlesztő- és

szolgáltatóegységek sora veszi át, ami az erőteljes optimista várakozásokra (*Friedman* [2005]) rácafolva mégis a fejlődés területi koncentrációhoz vezethet. Számos figyelemfelkeltő elemzés mutat rá arra, hogy éppen a speciálissá és személyre szabottá váló szolgáltatások sora tette újra fontossá a személyes kapcsolattartást (a *face-to-face* menedzsmentet), a képzett munkaerő fizikai közelségét (*Barkley és szerzőtársai* [1996], *Polèse–Shearmur* [2004], *Partridge és szerzőtársai* [2007], *Gill–Goh* [2010]). A vállalatok profilja is képlékennyé vált: míg a 20. században két fordista futószalagtechnika épülő, kötött profilú nagyüzem egymásnak még egyértelműen vetélytársa volt, mára az infotechnológia-adaptív vállalatok könnyebben alakítják profiljukat, így egymás közötti kapcsolataik is komplexebbé váltak. Számos gazdasági szereplő úgy versenyez egymással az ügyfelekért, hogy sokszor közös konzorciumban is elindulnak egy tenderen, miközben az egyik könnyen a másik beszállítójává, alvállalkozójává is válhat. Ez a fajta képlékenység is igényli a személyes kapcsolattartást, továbbá az olyan, egyre fontosabbá váló tevékenységekhez, mint a kutatás-fejlesztés, terméktesztelés, jogi és más szakmai tanácsadás, illetve kreatív munkafolyamatok, szükség van intenzív személyes kommunikációra, amelyet – úgy tűnik – az infokommunikációs technika nem helyettesít (*Gaspar–Glaeser* [1998]).

A vasútról a repülőgép primátusára áthelyeződő közlekedési infrastruktúra is az olyan csomópontok (hubok), világvárosok kialakulását vetíti előre, amelyek globálisan egymással erős kapcsolatban állnak, messze kiemelkedve és elszakadva saját hátszomszáguktól. Amíg a vasút még egy komplex városhierarchia kialakulását segítette elő, a légi közlekedés már inkább csak néhány, utolérhetetlenül dominánssá váló csomópont kiválasztódását eredményezi (*Barabási* [2016], *James* [2001]).

Ezek a hatások tehát általánosak és globálisak, de erősebben sújtják azokat az országokat, amelyeknek a „nagy felzárkózása” nem a fordista 20. századra, hanem a posztfordista korszakra esik. A 21. században már kevés jele van annak, hogy a Pozsonyra jellemző kiugró nagyvárosi fejlődés pozitív hatása a technológia vagy az emberi tőke jelentős kiáramlása révén „lecsorog” a vidéki területekre is. Ilyen pozitív vidékfejlesztési hatás még lezajlott Nyugat-Európában és Észak-Amerikában a második világháború után, az ötvenes-hatvanas évek fejlődési aranykorával egybeeső dezurbanizációval, amikor az urbánus népesség nemcsak elővárosokba költözött ki, hanem messzebb lévő vidéki és kisvárosi területekre (*Casetti* [1984]); de ilyen tendenciák már a 21. század feltörekvő gazdaságaiban nem mutathatók ki (*Enyedi* [2011]), így Szlovákiára sem jellemzők. Ellenkezőleg, a lakosság Pozsony felé áramlása vált dominánssá (*Jurčová* [2010], *Šprocha* [2011]). Ugyanígy a posztfordista, tudásalapú fejlődés koncentrált jellegét mutatja az innovációs képesség beszorulása a kelet-közép-európai fővárosokba. Ezt tükrözi az Európai Bizottság által kidogozott regionális versenyképességi index (*Regional Competitiveness Index*) leginkább régióspecifikus alindexe, az innovációs alindex, amely NUTS2 régiók szintjén mutatja az innovációs képességet az EU-n belül. E mutató szerint míg Pozsony jóval az uniós átlag felett áll, az összes többi szlovák régió messze elmarad ettől az átlagtól.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> *Forrás:* az Európai Bizottság regionális versenyképességi indexszel foglalkozó weboldán elérhető adattáblák (226–229. o.): [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/maps/regional\\_competitiveness](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness).

De ugyanezt mutatja a kutatással, fejlesztéssel foglalkozó dolgozók arányában fennálló különbség is, amely csak 11 uniós régióban éri el a 2 százalékot (az összes foglalkoztatotthoz viszonyítva), köztük Prága és Pozsony régiójában; miközben Szlovákia többi régiója a 0,75 százalékos szintet sem tudja megugrani (*Eurostat* [2018] 121. o.).

## Jövőbeli versenyképesség – az emberi tőke iránti vonzerő város–vidék különbségei

A területi egyenlőtlenségre vonatkozó szakirodalom áttekintésekor láttuk, hogy egymással szemben álló iskolák képviselői is ugyanúgy az emberi tőke minőségétől és mozgásától teszik függővé a hosszú távú fejlődés képességét. Ezt az alapvetést részben már Simon Kuznets is megfogalmazta 1955-ben, tehát az infokommunikációs forradalom és a tudástalapú társadalom paradigmájának kialakulása előtt: nála a fejlődés (és az ideiglenes egyenlőtlenség) motorja az „agrárius” közösségek „nem agrárius” közösségekké alakulása. De Gunnar Myrdal már egyenesen az emberi tőke áramlásának irányát tekintette kulcskérdésnek (*Myrdal* [1957]).

Ezek szerint a hosszú távú fejlődési esélyek városi és vidéki területek közötti különbségeinek kialakulását nagymértékben befolyásolja az, hogy a képzett munkaerő szemében milyen e területek vonzereje. E vonzerőt a szakirodalom többek között olyan toló és húzó (*push–pull*) tényezők együtthatójaként próbálja meghatározni, mint a városba költözéssel esetleges nagyobb jövedelem – mint húzó tényező – és a városba költözéssel várható munkanélküliség kockázata mint eltaszító, azaz toló tényező (*Hautzinger és szerzőtársai* [2014]).

E nagy tárgykörön belül az rendkívül figyelemreméltó, hogy a toló és húzó hatásokban Nyugat-Európa és Kelet-Közép-Európa között jelentős különbség mutatkozik. Nyugat-Európában e téren érvényesül egy kiegyenlítő mechanizmus: a nyugat-európai nagyvárosok a rurális térségeknél nagyobb jövedelemszintet nyújtanak, viszont nagyobb a munkanélküliség is. Az Eurostat adatai szerint (2. táblázat) az EU régi tagállamaiban szinte minden esetben a nagyvárosi munkanélküliség nagyobb a vidéki szintnél, ami mutatja, hogy a nagyvárosokban élők a piacgazdaság lehetőségeinek (nagyobb jövedelemnek) és veszélyeinek (munkanélküliségnek) egyaránt ki vannak téve. Ezzel szemben Kelet-Közép-Európában ilyen kiegyenlítő mechanizmus nem érvényesül: a nagyvárosban magasabbak a jövedelmek, és kedvezőbb a munkanélküliség szintje is, azaz mindkét szempont húzó tényezőként működik az országon belüli migrációs döntés meghozatalakor. Megint nemcsak szlovákiai jelenség ez, hanem egy egész térséget jellemez, hogy míg a közép- és kelet-szlovákiai vidéki közeg nehezebben nyújt munkalehetőséget, addig Pozsonyban – hasonlóan Zágrábhoz vagy Budapesthez – kis túlzással mindenkinek lehet munkája. Szlovákia szélsőséges helyzetét szemlélteti, hogy az Európai Unió egészében itt mutatható ki az egyik legnagyobb különbség a nagyvárosi és vidéki munkanélküliségi adatok között.

Ugyanígy hiányzik Kelet-Közép-Európában az a nagyvárosi jólét (*wealth*) és a vidéki jólét (*well-being*) közötti kiegyenlítő mechanizmus, amely az Európai Unió magterületein sok országban érvényesül, és abban testesül meg, hogy a nagyváros

## 2. táblázat

A nagyvárosi és vidéki munkanélküliség közötti különbség, 2015 (százalékpont)

Ország	Urbánus* mínusz rurális** munkanélküliség	Ország	Urbánus* mínusz rurális** munkanélküliség
Ausztria	4,3	Észtország	-1,0
Portugália	3,4	Cseh Köztársaság	-1,1
Spanyolország	2,7	Románia	-1,5
Görögország	2,5	Finnország	-1,9
Olaszország	1,8	Litvánia	-2,3
Hollandia	1,7	Írország	-3
Belgium	1,3	Lengyelország	-3
Dánia	1,3	Magyarország	-4
Németország	0,9	Lettország	-4,4
Egyesült Királyság	0,8	Bulgária	-8,2
Franciaország	0,6	Szlovákia	-8,9
Svédország	0,5	Horvátország	-10,7

\* Túlnyomórészt városi régiók.

\*\* Túlnyomórészt vidéki régiók.

*Megjegyzés:* azon uniós országok nem szerepelnek a táblázatban, ahol nincs mindkét kategóriába besorolva legalább egy régió (Ciprus, Luxemburg, Málta, Szlovénia). Szürke háttérrel a kelet-közép-európai tagállamok szerepelnek.

*Forrás:* [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=urbanrural.urb\\_labourmarket&lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=urbanrural.urb_labourmarket&lang=en).

nagyobb jövedelmet, de a vidékinél és kisvárosinál rosszabb életminőséget kínál (*Behrens és szerzőtársai* [2014] 509. o.). A nagy népsűrűségből, a városi gettószobából, a környezetszennyezésből és általában a zaklatott, túlfeszített urbánus életmódból fakadó hátrányokat olyan adatokkal jellemzik az urbanisztikai tanulmányok, mint a városi közlekedés rendkívül alacsony átlagsebessége (a világbanki adatokat elemzi *Gill-Goh* [2010] 251. o.), a légszennyezettség mértéke, a bűnözési statisztikák vagy a no-go zónák kialakulása, a városi elmagányosodás és annak szociálpszichológiai következményei. Mindezekkel szembeállíthatók a belvárosok és alvóvárosok világán túli, valódi „kisvárosi értékek” (*Deller és szerzőtársai* [2001]), mint a természet közelségéből és a nyitott terekből fakadó előnyök (*natural amenities*), a kisközösségek erősebb szociális és kulturális hálójára, továbbá egyéb olyan nem piaci tevékenységeknek a lehetősége, amelyek egyre fontosabbak a „rekreációs függésbe” (*recreational dependency*) került modern embertömegek számára.

A fejlett világ magterületein tehát a nagyvárosi jóléttel sok helyütt szembeállítható a kisvárosi és vidéki „jólét” (*Barkley és szerzőtársai* [1996], *Behrens és szerzőtársai* [2014]), míg ugyanez a mechanizmus nem érvényesül Kelet-Közép-Európában. Ezt plasztikusan ábrázolja az OECD *Better Life Initiative* programjának keretében előállított jólétiindex, amely összesen 11 kategóriában méri fel az OECD-tagállamok által nyújtott életkörülményeket, NUTS2 szintű regionális bontásban is gyűjtve adatokat

(<https://www.oecdregionalwellbeing.org>). Erősen változó, hogy e 11 kategórián belül hol van a fővárost is magában foglaló régió pozíciója, de az a 3. táblázatból látszik, hogy Európa nyugati országaiban a fővárosi régió számos életminőség-kategória esetében a lista utolsó helyén áll, míg Kelet-Közép-Európában, a fővárosok pozíciója sokkal jobb. Szlovákia és Csehország esetében az OECD által vizsgált 11 kategóriából a fővárosok jó néhány esetben állnak az országon belüli rangsor élén: Pozsony és Prága a 11-ből nyolc kategóriában is listavezető, így az OECD egészét tekintve e két fővárosi régió múlja felül leginkább saját perifériája élhetőségét. Egy újabb kétes értékű szlovák listavezetés a területi polarizáltság témájában.

### 3. táblázat

A fővárosi régiók első, illetve utolsó helyezéseinek száma az OECD-jólétiindex 11 kategóriájában

Ország	A kategóriák száma, ahol a fővárosi régió az	
	utolsó helyen áll	első helyen áll
Ausztria	6	0
Belgium	5	1
Németország	4	0
Egyesült Királyság	3	3
Finnország	3	4
Görögország	3	2
Franciaország	2	3
Hollandia	1	2
Svédország	1	2
Dánia	1	6
Magyarország	1	6
Olaszország	0	0
Spanyolország	0	2
Lettország	0	3
Litvánia	0	4
Lengyelország	0	4
Portugália	0	5
Észtország	0	6
Cseh Köztársaság	0	8
Szlovákia	0	8

Megjegyzés: szürke háttérrel a kelet-közép-európai tagállamok szerepelnek.

Forrás: <https://www.oecdregionalwellbeing.org>.

Az Európai Unión belüli nyugati és keleti mintázatok különbségét mutatja az is, hogy az Európai Bizottság által támogatott „Urban Agenda” a nagyvárosi, urbánus térségekkel a „szegénység és társadalmi kirekesztés” problémáját társítja, amely problémák

– mint a fejlődés megrekedése egyes körzetekben, a nagyobb munkanélküliségi adatok vagy életkörülmény-problémák – Kelet-Közép-Európában, mint fentebb látható, inkább rurális jelenségek (UA [2016]). Valóban: amíg az Európai Unió nyugati felében (Spanyolország és Görögország kivételével) az elszegényedéssel és a társadalmi kirekesztettség veszélyeztetettek aránya nagyobb a nagyvárosokban, mint a rurális területeken, addig a keleti térségekben (Csehország és Szlovénia kivételével) éppen a városok vannak a legkevésbé kitéve az elszegényedés és a társadalom perifériájára szorulás veszélyének (Eurostat [2018] 187. o.). Mindezek azt eredményezik, hogy a jövő fejlődési potenciálját meghatározó jól képzett munkaerő – akár materiális, akár nem materiális tényezők alapján dönt – inkább az egyébként is jómódú városokhoz húz, így „kétszeres húzó” hatás érvényesül. A beáramló emberi tőke pedig egy kumulatív, öngerjesztő folyamatként fenntarthatja és növelheti a főváros-vidék ellentétet.

## Kikeveredni az ördögi körből

Hogyan lehet kikeveredni ebből a Pozsony-vidék különbséget növelő ördögi körből? Megoldásként adja magát az uniós és nemzeti vidékfejlesztési politika hagyományosan két fő pillérének, a humán és a közlekedési infrastruktúrának a fejlesztése. A központi-hátország különbségek egy kritikus pontján túl azonban nem biztos, hogy ezek hatékony eszköznek bizonyulnak. Például ma már a lassan kiépülő autópálya-hálózat nem feltétlenül a magas hozzáadott értékű iparágak tőkét viszi el a mélyszegénységbe süllyedő vidékekre, hanem a szegényebb vidékek piacképesebb munkavállalóinak nyújthat utat a főváros felé. A migráció szociológiájával foglalkozó tanulmányok kiemelik a költözésről való döntések pszichológiai és tranzakciós költségeit, amelyek magukban foglalják „a régi kötelek elszakítását és az új kapcsolat kiépítését” (Massey és szerzőtársai [2012]), és amelyek nyilvánvalóan kisebbek, ha a költözés után is jó közlekedési kapcsolat áll fenn a korábbi lakhellyel. Nehéz erről pontos statisztikát készíteni – a költözés anyagi és pszichológiai motivációi sokszor magukban az érintettekben is egymásra rakódnak –, mindenesetre Szlovákia belső migrációs statisztikái azt megmutatják, hogy az utóbbi évtizedekben megépített, Pozsony-centrikus autópályák és gyorsforgalmi utak ellenére (vagy esetleg éppen azok miatt) lényegében egyirányúvá vált a belső népességmozgás Szlovákián belül Pozsony megye irányába (Jurčová [2010] 12–17. o., 25. o.). 1999–2009 között úgy indult be a kelet-szlovákiai megyékből is az elvándorlás a nyugati országrész felé, hogy ez alatt az évtized alatt 167,104 km új autópálya és gyorsforgalmi út segítette a nyugat-kelet összeköttetést Szlovákián belül.<sup>4</sup>

Ugyanilyen kétséges hatása lehet az elmaradott hátságban nyitott új oktatási intézményeknek, például a rendszerváltás után alapított új vidéki egyetemeknek.

<sup>4</sup> 1999: 291 kilométer autópálya, 70 kilométer gyorsforgalmi út, 2009: 390 kilométer autópálya, 138 kilométer gyorsforgalmi út. Ez alatt az évtized alatt elkészült a Pozsony–Zsolna autópálya, egy kisebb szakasz kivételével a Pozsony–Besztercebánya gyorsforgalmi út; Eperjes és Kassa irányába megépült a Magas-Tátrát megkerülő autópálya-szakasz és a Branyiszközi-hágó alagútja. Forrás: az INEKO gazdasági és társadalmi kutatóintézet adatbázisa (<http://cesty.ineko.sk>) és a szlovákiai autópályák építését kronologikusan áttekintő, „Az autópályák története” szakportál (<https://www.historiadialnic.sk>).

A helyi oktatási infrastruktúra fejlesztése nélkül valóban nehéz lenne egy térséget felvirágoztatni, de ennek a gazdasági fejlődésre nézve akkor van előremutató hatása, ha a helyi üzleti élettel minél erősebben összefonódott képzések zajlanak. Ez Szlovákia esetében kritikusan alacsony szinten áll: a globális versenyképességi index (*Global Competitiveness Index*) innovációs alindexén belüli rendkívül rossz szlovák helyezést többek között az okozza, hogy az oktatás gazdasági és egyéb helyi igények szerinti beágyazottsága világszinten a leggyengébbek között mozog (Dudaš [2012] 83. o.). Természetesen egy elmaradottabb, saját gazdasági profil nélküli térségben nehéz is megtalálni, hogy melyek lennének a jövőbeli fejlődést szolgáló helyi igények. Így viszont fennáll az a veszély, hogy a vidéken alapított egyetemek jelentős helyi erőforrást mozgósítva képzik a fiatal, távozásra kész generációkat, akik aztán elköltöznek, és a főváros, illetve vonzáskörzetének üzleti szféráját erősítik majd: a felsőfokú végzettséggel rendelkezők migrációs tendenciája teljes mértékben Pozsony-központúvá vált (Šprocha [2011]). A fejetlen területek közpénzeiből fenntartott és segített gimnáziumok vagy egyetemek így elégitik ki a Pozsony és más világvárosi rangra törő „városállamok” erőforrásigényeit. A területi egyenlőtlenséggel foglalkozó nemzetközi szakirodalom az elmaradott területekről történető erőforrás-elszívárgás e jelenségeit nevezi „trickle up” mechanizmusnak (Gaile [1979] 279. o., Hughes–Holland [1994]), míg a migrációkutatók az elvándorlást fenntartó „kumulált okságok” között sorolják fel azt az ellentmondást, amikor a szegénység felszámolását célzó iskolahálózat végül a fejlettségi különbségek tartósításához járul hozzá (Massey [1990]).

Ezt olvasva nyilván újra felmerül a kérdés: akkor nincsen megoldás a kialakult nagy területi különbségek kezelésére? Ha még az autópályák és az iskolák sem feltétlenül a helyi fejlődés pilléreivé válnak, hanem a kialakult városhierarchiát fenntartó struktúra részeivé válnak. Az elszegényítő hatásokkal foglalkozó legtöbb elemzés valóban nem kínál kész szakpolitikai megoldásokat, de érdemes megemlíteni Sir Arthur William Lewis „nagy lökés” teóriáját. Eszerint a szegénységi csapdából egy olyan nagy, kritikus tömeget elérő fejlesztési lökés jelenthet kiutat, ami a stabilan elszegényedett pozícióból egy stabilan fejlődő pozícióba – egymást erősítő tényezők kumulatív, immár pozitív spiráljába – löki át az adott régiót; robusztus és mindenre kiterjedő fejlesztési program nélkül csak instabil fejlődési pályákra kerülnek az ilyen régiók (Lewis [1954]). Mások az általános megoldások helyett a helyi közösségre specializált fejlesztéseket javasolják, így alakítva ki egy erős regionális gazdasági profilt (Barkley és szerzőtársai [1996] 337. o.).

A tanulmány elején bemutatott optimista megközelítésektől mindenesetre lassan eljutottunk egy talán borúsabb jövőképhez, ahol az egyre nagyobb és gazdagabb Pozsony és környéke minden életerőt, tudást és tőkét elszív az ország többi részétől, és ez a folyamat öngerjesztővé, kumulatívúvá válhat. Az ilyen disztópiákra a jelenlegi folyamatok okot adhatnak, de néhány ponton mégis finomítani kell ezt az erőteljes következtetést.

Ilyen, a szlovákiai folyamatokat relativizáló tényező az, hogy a kialakult nagy különbségek nem írhatók le mind a gyors gazdasági fejlődés mellékhatásaiként: Szlovákiában mondhatni szerencsétlenül alakult a városszerkezet azáltal, hogy az ország fővárosa egy egyébként is sikerre ítélt, Béctől nyolcvan kilométerre lévő határváros. A szlovákiai folyamatok vészjósló jellegét finomítani érdemes egy másik irányból is: igazából világjelenséggel állunk szemben, a posztfordista globális gazdaság minden

sarkában problémává vált a „szupersztár” városok mindent elsöprő ereje és az ebből fakadó egyenlőtlenségek (*Florida* [2017]). Elég csak az amerikai választási eredményekre vagy a brexitszavazásra gondolni: mindkettő felfogható az út szélén hagyott háterszági területek lázadásának az Egyesült Államok keleti parti metropoliszaival vagy a fejlett Londonnal szemben.

Alapvetően tehát világhírességgel állunk szemben, a globális városok gazdasági és mentális távolodása a saját háterszáguktól egyelőre a technológiai fejlődés, a negyedik ipari forradalom kényszerű velejárójának tűnik. Szlovákia – mint az utóbbi két évtized egyik leglátványosabb felzárkózási pályáját befutó ország – e város–vidék ellentétnek nem egyedi példájává, inkább csak állatorvosi lovává vált; ezt mutatják a fenti adatsorokban Szlovákia „előkelő” helyezései is.

Akadémiai szempontból sem önmagában a folyamat extrém erőssége az érdekes, és jóslatokat sem érdemes megfogalmazni a szlovákiai tendenciák jövőjét illetően,<sup>5</sup> hanem inkább arra kellene rámutatni e konkrét országpéldán keresztül, hogy egyes, történelmileg vagy földrajzilag determinált tényezők lassíthatják vagy gyorsíthatják a központ–háterszág közötti gazdasági dinamika teoretikusok által feltárt, általánosan érvényes mechanizmusait. A tanulmány határozott következtetése e téren az, hogy a nagyváros–vidék ellentétek Kelet-Közép-Európában sok szempontból más úton járnak, mint Nyugaton.

Zárásképpen érdekes kitekinteni arra, vajon politikai feszültségek is kódolva vannak-e ebbe a gazdasági ellentétbe. A főváros és a háterszág lakosságának távolodó mentalitása részben leképeződik a pozsonyi és Pozsonyon kívüli választási eredményekben: a szlovák főváros közgyűlésébe például a 2018-as önkormányzati választáson senkit nem tudott pártszínekben bejuttatni az a baloldali-populista párt (Smer-SD), amely egyébként az országos népszerűségi listákat vezeti.<sup>6</sup> Nem véletlenül csúszott ki a pártot vezető Robert Fico száján az a nem túl barátságos mondat, hogy „Pozsony nem Szlovákia”, és hogy hétvége elutazik a fővárosból, hogy „normális emberek között” tudjon lenni (*Kysel* [2016]). Meglepően érdes mondat ez egy miniszterelnöktől; de talán még meglepőbb, hogy Kelet-Szlovákiára is volt egy komoly megütközést keltő lekicsinylő mondata, miszerint „nincsen ott semmi sem” (*SME* [2018]). Ez a két miniszterelnöki mondat – a főváros nem az ország szerves része, keleten viszont nincsen semmi – jól rávilágít valamire Szlovákia regionális fejlődésének problémahalmazából. Rávilágít arra is, hogy ebben a térségben elsősorban nem Urban Agendára, hanem inkább egy Rural Agendára lenne szükség, amelyben az óriási fejlesztési pénzeket a GDP-központú fejlesztés helyett az emberitőke-vonzó képesség javítására kellene költeni, megteremtve ezzel a hosszú távú fejlődés alapjait.

A fejlődés területi koncentrálódásának egyre feszítőbb kérdését egyelőre mindenestre elhalványítja a fejlődő Pozsony fénye: a szlovák fővárost számos városrangsor,

<sup>5</sup> Minden jelenlegi tendencia ellenére Pozsony elvesztheti vonzerejét például a túlzott népsűrűség vagy a nemzetközi piacra árazott lakásárak, a helyi közlekedési infrastruktúra hiányosságai miatt, illetve ma még feltáratlan folyamatok következtében.

<sup>6</sup> „Zvolení poslanci a primátor na volebné obdobie 2018–2022” című okirat Pozsony hivatalos honlapján, <https://bratislava.sk/sk/uradna-tabula/Filter/Detail?NoticeboardId=MAG00B08V67J%230&RecordId=2516>.



így például a Financial Times működőtőke-központú piaci felmérése (*fDi* [2018]) Európa élére sorolja. A szervezet 2018/2019-es jelentése szerint Pozsony város a jövő közepes méretű európai városainak (*Mid-Sized European Cities of the Future*) rangsorában harmadik helyezést ért el, míg Pozsony megyét ugyanez a jelentés a jövő kis európai régióinak (*Small European Regions of the Future*) rangsorában a negyedik helyre teszi (uo.). Maga a Financial Times pedig lelkes riportban számol be arról, hogy ebbe a városba kell utaznia annak, aki szeretné visszanyerni a fejlődésbe vetett hitét (*Spisak* [2017]). És bár az infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhetően folyamatosan tágulhat az a kör, amely Pozsony vonzáskörzetének tekinthető, és ahol egyértelműen a pozitív agglomerációs hatások érvényesülnek (a szakirodalom egyórányi utazási időben húzza meg ezt a határt, lásd *Fox-Kumar* [1965]); de nagy kérdés, hogy mi van Pozsony és vonzáskörzetén túl, és mi lesz ott tíz vagy húsz év múlva.

### Hivatkozások

- BARABÁSI ALBERT-LÁSZLÓ [2016]: Behálózva. A hálózatok új tudománya. Libri, Budapest.
- BARKLEY, D. L.–HENRY, M. S.–BAO, S. [1996]: Identifying „Spread” versus „Backwash” Effects in Regional Economic Areas: A Density Functions Approach. *Land Economics*, Vol. 72. No. 3. 336–357. o. <https://doi.org/10.2307/3147201>.
- BARRO, R. J.–SALA-I-MARTIN, X. [1992]: Convergence. *Journal of Political Economy*, Vol. 100. No. 2. 223–251. o. <http://dx.doi.org/10.1086/261816>.
- BEHRENS, K.–DURANTON, G.–ROBERT-NICOUD, F. [2014]: Productive Cities: Sorting, Selection, and Agglomeration. *Journal of Political Economy*, Vol. 122. No. 3. 507–553. o. <https://doi.org/10.1086/675534>.
- CASETTI, E. [1984]: Peripheral Growth in Mature Economies. *Economic Geography*, Vol. 60. No. 2. 122–131. o. <https://doi.org/10.2307/143666>.
- DELLER, S. C.–TSUNG-HSIU, T.–MARCOUILLER, D. W.–ENGLISH, D. B. K. [2001]: The Role of Amenities and Quality of Life in Rural Economic Growth. *American Journal of Agricultural Economics*, Vol. 83. No. 2. 352–365. o. <https://doi.org/10.1111/0002-9092.00161>.
- DUDAŠ, T. [2012]: National Competitiveness of Slovakia in the Context of Global Competitiveness Indexes. *Gazdaság és Társadalom*, Vol. 4. No. 1–2. 74–87. o. <https://doi.org/10.21637/gt.2012.1-2.05>.
- EB [2009]: A GDP-n innen és túl. A haladás mérése változó világunkban. A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek. Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, augusztus 20. COM(2009) 433 végleges. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0433:FIN:HU:PDF>.
- EB [2017]: Az én régióm, az én Európám, a mi jövőnk. Hetedik jelentés a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról. A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, október 9. COM(2017) 583 final. <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/HU/COM-2017-583-F1-HU-MAIN-PART-1.PDF>.
- ENYEDI GYÖRGY [2011]: A városnövekedés szakaszai – újragondolva. *Tér és Társadalom*, 25. évf. 1. sz. 5–19. o.
- EUROSTAT [2018]: European regional yearbook. 2018 edition. Publications Office of the European Union, Luxembourg. <http://www.regscience.hu:88/record/488/files/KS-HA-18-001-EN-N.pdf?subformat=pdfa>.

- FDI [2018]: European Cities and Regions of the Future 2018/19 – Cities. fDi Intelligence Magazine, február/március, The Financial Times Ltd, London, <https://www.fdiintelligence.com/content/download/71341/2038156/file/fDi%20European%20Cities%20and%20Regions%20of%20the%20Future%202018:19.pdf>.
- FEINSTEIN, C. [1988]: The Rise and Fall of the Williamson Curve. *The Journal of Economic History*, Vol. 48. No. 3. 699–729. o. <https://doi.org/10.1017/s0022050700005969>.
- FILAURO, S. [2018]: The EU-wide income distribution: inequality levels and decompositions. European Commission, Brüsszel, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/97058bfe-62f6-11e8-ab9c-01aa75ed71a1/language-en>.
- FLORIDA, R. [2017]: *The New Urban Crisis: How Our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class – and What We Can Do About It*. Basic Books, New York.
- FOX, K. A.–KUMAR, T. K. [1965]: The Functional Economic Area: Delineation and Implications for Economic Analysis and Policy. *Papers in Regional Science*, Vol. 15. No. 1. 57–85. o.
- FRIEDMAN, T. [2005]: *The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-first Century*. Farrar, Straus and Giroux.
- GAILE, G. L. [1979]: Spatial Models of Spread-Backwash Processes. *Geographical Analysis*, Vol. 11. No. 3. 273–288. o. <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1979.tb00694.x>.
- GASPAR, J.–GLAESER, E. L. [1998]: Information Technology and the Future of Cities. *Journal of Urban Economics*, Vol. 43. No. 1. 136–156. o. <https://doi.org/10.3386/w5562>.
- GILL, I. S.–GOH, C.-C. [2010]: Scale Economies and Cities, 2010. *The World Bank Research Observer*, Vol. 25. No. 2. 235–262. o. <https://doi.org/10.1093/wbro/lkp022>.
- GOLDFRANK, W. L. [2000]: Paradigm Regained? The Rules of Wallerstein's World-System Method. *Journal of World-Systems Research*, Vol. 6. No. 2. 150–195. o. <https://doi.org/10.5195/jwsr.2000.223>.
- GYURIS FERENC [2011]: A Williamson-hipotézis. Egy koncepció tartalma, kritikája és utóélete. *Tér és Társadalom*, 25. évf. 2. sz. 3–25. o.
- HALL, J.–LUDWIG, U. [2009]: Gunnar Myrdal and the Persistence of Germany's Regional Inequality. *Journal of Economic Issues*, Vol. 43. No. 2. 345–352. o. <https://doi.org/10.2753/jei0021-3624430207>.
- HAUTZINGER ZOLTÁN–HEGEDŰS JUDIT–KLENNER ZOLTÁN [2014]: *A migráció elmélete*. Nemzeti Közzolgálati Egyetem, Budapest.
- HUGHES, D. W.–HOLLAND, D. W. [1994]: Core-Periphery Economic Linkage: A Measure of Spread and Possible Backwash Effects for the Washington Economy. *Land Economics*, Vol. 70. No. 3. 364–377. o. <https://doi.org/10.2307/3146536>.
- JAMES, J. [2001]: Information Technology, Cumulative Causation and Patterns of Globalization in the Third World. *Review of International Political Economy*. Vol 8. No 1. 147–162. o. <https://doi.org/10.1080/09692290010010281>.
- JURČOVÁ, D. [2010]: *Migracné toky v Slovenskej republike*. (A migrációs áramlások a Szlovák Köztársaságban.) Infostat – Intitút informatiky a štatistiky, Výskumné demografické centrum. Bratislava.
- KHAN, R.–ORAZEM, P. F.–OTTO, D. M. [2001]: Deriving Empirical Definitions of Spatial Labor Markets: The Roles of Competing versus Complementary Growth. *Journal of Regional Science*, Vol. 41. No. 4. 735–756. o. <https://doi.org/10.1111/0022-4146.00241>.
- KRUGMAN, P. [2003]: *Földrajz és kereskedelem*. Közgazdasági Kiskönyvtár. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.

- KRUGMAN, P. [2011]: The New Economic Geography, Now Middle-aged. *Regional Studies*, Vol. 45. No. 1. 1–7. o. <https://doi.org/10.1080/00343404.2011.537127>.
- KUZNETS, S. [1955]: Economic Growth and Income Inequality. *American Economic Review*, Vol. 45. No. 1. 1–28. o.
- KYSEĽ, T. [2016]: Ovládajú parlament východniari alebo Bratislava? (A keletiek vagy a pozsonyiak uralják a parlamentet?) *Aktuality.sk*, szeptember 22. <https://www.aktuality.sk/clanok/374213/ovladaju-parlament-vychodniari-alebo-bratislava>.
- LEWIS, A. W. [1954]: Economic Development with Unlimited Supplies of Labour. *The Manchester School*, Vol. 22. No. 2. 139–191. o. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9957.1954.tb00021.x>.
- LUPTÁČIK, M.–HABRMAN, M.–LÁBAJ, M.–REHÁK, Š. [2013]: The importance of automotive industry for the Slovak economy. *Empirical Results*. University of Economics in Bratislava, Bratislava.
- MASSEY, D. S. [1990]: Social structure, household strategies, and the cumulative causation of migration. *Population Index*, Vol. 56. No. 1. 3–26. o. <https://doi.org/10.2307/3644186>.
- MASSEY, D. S.–ARANGO, J.–HUGO, G.–KUAOUCCI, A.–PELLEGRINO, A.–TAYLOR, J. E. [2012]: A nemzetközi migráció elméleti: áttekintés és értékelés. Megjelent: *Sík Endre* (szerk.): *A migráció szociológiája*. 1. ELTE TáTK, Budapest, 7–29. o.
- MATLOVIČ, R.–MATLOVIČOVÁ, K. [2011]: Regionálne disparity a ich riešenie na Slovensku v rozličných kontextoch. (A regionális különbségek és megoldásuk Szlovákiában különböző összefüggésekben.) *Folia Geographica*, Vol. 53. No. 18. 8–87. o.
- MEARDON, S. J. [2001]: Modeling Agglomeration and Dispersion in City and Country. Gunnar Myrdal, François Perroux, and the New Economic Geography. *American Journal of Economics and Sociology*, Vol. 60. No. 1. 25–57. o. <https://doi.org/10.1111/1536-7150.00053>.
- MORAN, T. P. [2005]: Kuznets's Inverted U-Curve Hypothesis: The Rise, Demise, and Continued Relevance of a Socioeconomic Law. *Sociological Forum*, Vol. 20. No. 2. 209–244. o. <https://doi.org/10.1007/s11206-005-4098-y>.
- MYRDAL, G. [1957]: *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. Gerald Duckworth, London.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2005a]: Fordulatra várva – a regionális egyenlőtlenségek hullámai. Megjelent: *Dövényi Zoltán–Schweitzer Ferenc* (szerk.): *A földrajz dimenziói*. MTA FKI, Budapest, 141–158. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF (szerk.) [2005b]: *Regionális elemzési módszerek*. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, MTA–ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, Budapest.
- OECD [2016]: *Regions at a Glance 2016*. OECD Publishing, Párizs. [http://dx.doi.org/10.1787/reg\\_glance-2016-en](http://dx.doi.org/10.1787/reg_glance-2016-en).
- PARR, J. B. [1999]: Growth-pole Strategies in Regional Planning: A Retrospective View. *Urban Studies*, Vol. 36. No. 7. 1195–1215. o. <https://doi.org/10.1080/0042098993187>.
- PARTRIDGE, M.–BOLLMAN, R. D.–OLFERT, M. R.–ALASIA, A. [2007]: Riding the Wave of Urban Growth in the Countryside: Spread, Backwash, or Stagnation? *Land Economics*, Vol. 83. No. 2. 128–152. o. <https://doi.org/10.3368/le.83.2.128>.
- PERROUX, F. [1950]: *Economic Space: Theory and Applications*. *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 64. No. 1. 89–104. o. <https://doi.org/10.2307/1881960>.
- POLÈSE, M.–SHEARMUR, R. [2004]: Is Distance Really Dead? Comparing Industrial Location Patterns over Time in Canada. *International Regional Science Review*, Vol. 27. No. 4. 431–457. o. <https://doi.org/10.1177/0160017604267637>.

- SAMUEL, A. [1994]: The Break-up of Czechoslovakia: a Threat to Democratization in Slovakia? Megjelent: *Szomolányi, S.–Mesežnikov, G.* (szerk.): The Slovak path of transition to democracy? Slovak Political Science Association, Bratislava, 13–44. o.
- SAMUEL, A. [2001]: 1998 Elections: End of Illiberal Democracy in Slovakia. *Slovak Foreign Policy Affairs*, Vol. 2. No 1. 85–96. o.
- SLUŠNÁ, L.–BALOG, M. (szerk.) [2015]: Automobilový priemysel na Slovensku a globálne hodnotové reťazce. (Autóipar Szlovákiában és a globális értékláncok.) Slovenská inovačná a energetická agentúra, Bratislava.
- SME [2018]: Na východe nie je podľa Fica nič, teda ani mafia. Čo napísali europoslanci o Slovensku. (Fico szerint Keleten nincs semmi, még egy maffia sem. Amit az EP-képviselők írtak Szlovákiáról.) Március 14. <https://svet.sme.sk/c/20780755/na-vychode-nie-je-podla-fica-nic-teda-ani-mafia-co-napisali-europoslanci-o-slovensku.html>.
- SPISAK, A. [2017]: The Danube Valley: central Europe's answer to Silicon Valley. *Financial Times*, június 6. <https://www.ft.com/content/8bc3f48a-09ad-11e7-ac5a-903b21361b43>.
- ŠPROCHA, B. [2011]: Vnútorná migrácia podľa najvyššieho dokončeného vzdelania na Slovensku. (Belső migráció Szlovákiában a legmagasabb iskolai végzettség szerint.) *Prognostické práce*, Vol. 3. No. 3. 213–246. o.
- TOMA, B. [2016]: Piata automobilka na Slovensku má vyrábať nákladiaky. (Szlovákia ötödik autógyártója állítólóg tehergépjárműveket fog gyártani.) *Pravda*, április 21. <https://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/390668-piata-automobilka-ma-vyrabat-nakladiaky>.
- TVRDON, M.–SKOKAN, K. [2011]: Regional disparities and the ways of their measurement. The case of the Visegrad Four countries. *Technological and Economic Development of Economy*, Vol. 17. No. 3. 501–518. o. <https://doi.org/10.3846/20294913.2011.603485>.
- UA [2016]: Urban Agenda for the EU. Pact of Amsterdam. Agreed at the Informal Meeting of EU Ministers Responsible for Urban Matters on 30 May 2016 in Amsterdam, The Netherlands. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf).
- VODIČKA, K. [2003]: Příčiny rozdělení Československa: analýza po 10 letech. (Csehszlovákia kettéválásának okai: elemzés 10 év után.) *Politologický časopis*, Vol. 10. No 1. 55–64. o. <http://www.vodicka.net/historcas2.pdf>.
- WALLERSTEIN, I. [1974]: The Rise and Future Demise of the World Capitalist System: Concepts for Comparative Analysis. *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 16. No. 4. 387–415. o. <https://doi.org/10.1017/s0010417500007520>.
- WALLERSTEIN, I. [1989]: The Modern World-System III. The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730–1840s. Academic Press.
- WILLIAMSON, J. G. [1985]: Did British Capitalism Feed Inequality? Allen and Unwin, Boston.