

## A városnövekedés területi eltérései Európában, különös tekintettel a járműipari városokra

### *Spatial disparities of urban growth in Europe with special regard to locations of automotive industry*

HARDI TAMÁS, BARÁTH GABRIELLA, CSIZMADIA ZOLTÁN,  
USZKAI ANDREA

**HARDI Tamás:** tudományos főmunkatárs, MTA Közgazdaság- és Regionális-Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Győr; egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem, Regionális Tudományi és Közpolitikai Tanszék, Győr; [hardit@rkk.hu](mailto:hardit@rkk.hu)

**BARÁTH Gabriella:** tudományos munkatárs, Kodolányi János Főiskola, Szociális Tanulmányok Tanszék, Székesfehérvár, [gbarath@kodolanyi.hu](mailto:gbarath@kodolanyi.hu)

**CSIZMADIA Zoltán:** egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem, Szociális Munka Tanszék, Győr; tudományos munkatárs, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Győr; [csoltan@rkk.hu](mailto:csoltan@rkk.hu)

**USZKAI Andrea:** PhD-hallgató, Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr; ügyvivő szakértő, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Győr; [auszkai@rkk.hu](mailto:auszkai@rkk.hu)

**KULCSSZAVAK:** urbanizáció, városnövekedés, járműipar

**ABSZTRAKT:** Az európai városfejlődési folyamatok időbeli szakaszolása mellett rá szeretnénk világítani annak térbeli eltéréseire is. A 21. század első évtizedében a migráció szinte soha nem látott helyzete következett be a kontinensen, mivel a határok korlátozó szerepe nagymértékben csökkent, a közlekedési lehetőségek javulásával az európai nemzetállami mozaik egyes elemeinek elszigeteltsége oldódott, nemcsak az uniós tagállamok számára, hanem a tagsággal nem rendelkezők számára is. Tanulmányunk bemutatja, hogy az egész kontinensre jellemző vándorlási folyamatok eltérő városfejlődési tendenciákat gerjesztenek az egyes nagyrégiókban. Önálló elemzésekben közelítjük meg a városfejlődés területi eltéréseit. Először az általános urbanizációs tendenciákat vizsgáljuk az egyes államokban, majd a nagyvárosok fejlődési jellegzetességeit mutatjuk be. Ezután a középvárosok szélesebb adatbázison nyugvó elemzése következik, végül egy olyan városkör elemzését végezzük el, amelyek járműipari telephellyel rendelkeznek.

A tanulmány négy fő gondolati egységre tagolható. Elsőként a kontinens demográfiai változásait és urbanizációs folyamatait tekintjük át. Ezt követően a nagyvárosokra fókuszálunk, majd az 50–500 ezer fő közötti méretkategóriára. Az utolsó alfejezet pedig az európai járműipari várostérségek jellemzőit foglalja össze, népességszámtól függetlenül. Ezen elemzés célja feltárni, hogy a járműipari ágazat milyen hatással van az adott várostérség társadalmi-gazdasági mutatóira. Feltételezésünk szerint az ágazat pozitívan befolyásolja az adott térség gazdasági teljesítményét és hatással lehet annak demográfiai folyamataira is. Fontos kutatási



kérdés, hogy napjainkban melyek a járműgyártás által kedvelt európai országok, nagyrégiók, települési méretkategóriák. Törekszünk Győr városát pozicionálni e speciális városkörön belül.

Nyilván az elemzések jellege és adatigénye eltérő földrajzi kiterjedést és városnagyság szerinti lehatárolást igényel, de a következtetéseinket együttesen alátámasztják: kimutatják azokat a tipikus városfejlődési zónákat Európában, amelyek hasonló jellegzetességekkel írhatók le. Bizonyítják, hogy napjainkban a városfejlődési szakaszok nem egységesen jelennek meg a kontinensen, s valószínűsíthető, a továbbfejlődés sem a klasszikus szakaszok szerint fog végbemenni, hanem sokkal inkább egy centrum-periféria viszonyrendszer látszik kibontakozni, s a nagyvárosok fejlődésének kizárólagossága is csak a kontinens bizonyos államaiban érvényesül.

**Tamás HARDI:** senior research fellow, Institute for Regional Studies, Research Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Győr; associate professor, Department of Regional Studies and Public Policy, Széchenyi István University, Győr; hardit@rkk.hu

**Gabriella BARÁTH:** research fellow, Department of Social Studies, Kodolányi János University of Applied Sciences, Székesfehérvár, gbarath@kodolanyi.hu

**Zoltán CSIZMADIA:** associate professor, Department of Social Studies, Széchenyi István University, Győr; research fellow, Institute for Regional Studies, Research Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Győr; czoltan@rkk.hu

**Andrea USZKAI:** PhD student, Doctoral School of Regional- and Economic Sciences, Széchenyi István University, Győr; executive expert, Institute for Regional Studies, Research Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Győr; auszkai@rkk.hu

**KEYWORDS:** urbanization, urban sprawl, automotive industry

**ABSTRACT:** In addition to the separation of the phases of the European Union urban development processes, this paper seeks to trace their special disparities. By the 21st century Europe faced a special situation, practically never experienced before in its history as regards migration, by the breaking down of the blocking role of state borders and the improvement of transportation facilities. These factors led to the dissolution of the isolation of some elements in the European mosaic of nation states, and this was relevant not only for the European Union member states but also for countries that are not EU members. Our paper reveals how the pan-European migration processes induce a variety of urban development tendencies in the various macro-regions. Different independent analyses are provided to discuss the spatial disparities of urban development.

Firstly, general urban development tendencies are examined in the respective countries, and the development characteristics of large cities are introduced. This is followed by an analysis of medium-sized cities on the basis of a broad database, and finally the paper discusses the survey of a group of cities which host automotive companies. In other words, the paper is composed of four chapters. First of all, we review the demographic changes and the urbanization processes of the continent. After that, we focus on large cities, and then on the size category of 50 000–500 000 inhabitants. In the last chapter we discuss the features of European automotive settlements, regardless of the population. The aim of this analysis is to explore the impacts of automotive industry on the social and economic indicators of the examined urban areas. We assume this sector has got a positive impact on the economic performance of a given urban area, and it can have an impact on its demographic processes as well. An important research question is which European countries, great regions and settlement size categories are favoured by the automotive industry. In addition, we try to trace the position of Győr in this special group of cities.

Evidently, the type and data demand of these analyses requires various geographical ranges and city size categories, but our conclusions are supported. Typical urban development

*zones are featured in Europe, and they may be described by similar characteristics, which proves that in our age the phases of urban development are not the same all over the continent. Further development will probably not follow the classical urban development phases, either. It is much more likely to have a centre-periphery relationship in the future, and the exclusivity of the development of large cities will only be experienced in some European countries.*

*The development of cities is not equal in Europe, and we can find variant processes in different great regions. In the past, the differences were connected to the economic development of single countries, nowadays changes are formed by globalization tendencies, the appreciation of dynamic metropolitan areas and migration processes.*

*The crisis in 2008 - which depressed the poorer areas more strongly - stimulated these processes. Today, the internal immigration and international emigration determine the development of areas in poorer countries. In contrast, we see the development of prospering urban regions in the developed parts of the continent, while other parts of the wealthy countries can be found in the phase of deurbanization. In other words, there could be a more balanced spatial development in these countries.*

## Bevezetés

Az urbanizáció folyamatát a földrajztudomány és a regionális tudomány a 20. század 60-as éveitől vizsgálja intenzíven. Az addig tapasztalható városnövekedés megtorpant, s a fejlett országokban megindult a városokból a környező területekre irányuló kiköltözés, a szuburbanizáció. Világossá vált, hogy a városfejlődés nem egyirányú, hanem szakaszos folyamat. Az európai urbanizációt holland szerzők bontották szakaszokra (Berg 1981). Az ő munkájukat gondolta tovább Enyedi György, kimutatta a globálisan érvényesülő szakaszokat és a közép-európai sajátosságokat, amelyeket elsősorban az urbanizációs folyamatok megkésetttségében és kisebb intenzitásában foglalhatunk össze (Enyedi 1988). Az urbanizációs szakaszok háttérében elsősorban gazdasági összefüggések álltak, Enyedi a szakaszokat összekapcsolta pl. a Kondratyev-ciklusokkal, bár későbbi cikkeiben e véleményét módosította a legújabb folyamatok hatására: a városodás folyamatai illeszkednek a gazdasági ciklusokhoz, de a globalizációs tendenciák új hatásokat generálnak, s kiemelkedik a nagyvárosi térségek népességvonzó képessége (Enyedi 2012). A szakaszok Európában nem egységesen érvényesülnek, nem is feltétlenül követik egymást szabályosan, s ez elsősorban nem országonként, hanem a kontinens nagyrégiói szerint változik (Cheshire 1995; Chorianopoulos 2002). Különösen fontos globalizációs folyamat a határok átjárhatóságának növekedése, az utazás és a költözés lehetőségének elterjedése (legalábbis a világ népességének egy része számára). Így ma már a városfejlődési folyamatok nem a nemzetállamon belüli migráció eredményeként formálódnak, hanem egyre nagyobb arányban a nemzetközi migráció is látható hatást gyakorol rájuk.

## A demográfiai változások és az urbanizáció összefüggései

A gazdasági hatások mellett a városfejlődés fontos összetevői a demográfiai változások. Az elmúlt két évtizedben Európa fejlett országaiban az urbanizációra ható legfontosabb demográfiai folyamatok között meg kell említenünk a korábbi évtizedekhez képest alacsonyabb természetes lakosságszám-növekedést, a várható élettartam kitolódását (így a népesség korösszetételében az idősek arányának növekedését), a növekvő nemzetközi migrációs nyereséget, valamint az átalakuló belső migrációt. A házasságok számának csökkenése, az együttélés elterjedése, az alacsony termékenységi mutatók hozzájárultak ahhoz, hogy a háztartások átlagos mérete csökkent, így a háztartások száma megnövekedett (Champion 2001).

A természetes demográfiai folyamatokban jelentős változások történtek az elmúlt másfél évtizedben is. A kilencvenes években a természetes szaporodás mutatói erősen csökkentek az egész kontinensen, néhol negatív értékeket (természetes fogyás) értek el. Az új évezred elején ezt a tendenciát enyhe növekedés váltotta fel, ami több országban (Nyugat- és Észak-Európában) természetes népességyeréséget okozott, miközben a kontinens keleti felén jelentős természetes népességvesztést tapasztalhatunk továbbra is.

Ha a legfrissebb statisztikai adatokat nézzük (az Eurostat adatai alapján), 2012 elején az EU-27-ek lakossága 503,7 millió fő, s ez 1,3 millió fővel volt több, mint egy évvel korábban. 2011-ben a természetes szaporodás következtében 400 ezer fővel bővült a népesség, ami a teljes növekmény 32%-át teszi ki. A fennmaradó 68% a külső migrációnak köszönhető.

Az alábbiakban az EU-tagállamokat fő demográfiai folyamataik, s azok meghatározó oka szerint csoportosítjuk. Az Eurostat osztályozását kiegészítjük az unión kívüli, nem tagjelölt államok adataival. A csoportok a következők:

Lakosságszám-növekedés, köszönhetően

- *csak a természetes változásnak:* Írország, Spanyolország, Málta, Lengyelország, Izland, Macedónia;
- *nagyrészt a természetes változásnak:* Belgium, Franciaország, Hollandia, Szlovénia, Szlovákia, Egyesült Királyság, Törökország;
- *nagyrészt a pozitív migrációs egyenlegnek:* Csehország, Dánia, Ciprus, Luxemburg, Ausztria, Finnország, Svédország, Liechtenstein, Norvégia, Svájc;
- *csak a pozitív migrációs egyenlegnek:* Németország, Olaszország.

Lakosságszám-csökkenés, köszönhetően

- *csak a természetes változásnak:* Észtország, Magyarország;
- *nagyrészt a természetes változásnak:* Bulgária, Románia, Horvátország, Szerbia, Montenegró, Fehéroroszország, Oroszország, Ukrajna;
- *nagyrészt a negatív migrációs egyenlegnek:* Görögország, Lettország, Litvánia, Portugália, Bosznia-Hercegovina, Moldova;
- *Csak a negatív migrációs egyenlegnek:* Albánia.

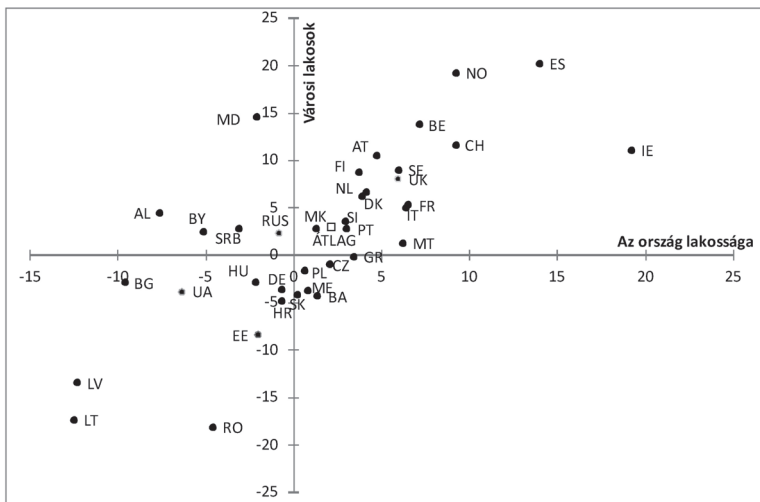
### A városi lakosság és az ország lakosság-változásának összevetése

Ha koordináta-rendszerben ábrázoljuk a városokban élők és a teljes lakosság szám változását az egyes országokban, akkor a négy síknegyedben világosan elkülönülő országcsoportokat figyelhetünk meg. Mivel a két mutató változása mögött demográfiai folyamatok (természetes népességszám-változás és migráció) állnak, így ezek elemzésével magyarázzuk a beállt változásokat (1. ábra).

Az első síknegyedben az a tizenhat ország szerepel, ahol a lakosságszám és a városokban élők száma egyaránt növekszik. (A vizsgált országok átlagértéke is ebben a tartományban található. Eszerint a lakosságszám 2,2%-kal, míg a városi lakosság száma 2,9%-kal növekedett 2001 és 2011 között Európában, tehát összességében enyhe növekedés és koncentráció jellemzi a kontinenst.) Macedónia kivételével a tizenhat ország Európa gazdaságilag jó helyzetben lévő államai, amelyek jellemzően migrációs célpontok, s természetes lakosságszám-változásuk is általában pozitív. A negyeden belül is világosan elkülöníthetők országcsoportok. Különállásukat jellemzően demográfiai mutatóik dinamikája okozza.

A koordináta-rendszer második negyedében azokat az államokat találjuk, ahol az ország lakosságszámának csökkenése mellett a városi koncentrációt (a

1. ábra: Az európai országok lakosságának és a városi lakosok számának változása 2001 és 2011 között (%)  
*The population change of European countries and cities between 2001 and 2011 (%)*



városi lakosok arányának növekedését) figyelhetjük meg. Az öt ország (Oroszország, Moldova, Albánia, Szerbia és Fehéroroszország) mindegyike más folyamatok révén került ebbe a kategóriába.

A koordinátarendszer harmadik negyedében található államok jelentős demográfiai problémákkal küzdenek, népességük csökken, egyúttal a városi lakosság aránya is csökken.

A negyedik síknegyedben (Lengyelország, Csehország, Szlovákia stb.) a szuburbanizáció következtében csökken a városok lélekszáma. Ehhez az össznépesség enyhe emelkedése társul, ami a pozitív, illetve javuló természetes szaporodási mutatóknak köszönhető. Ebben a negyedben kiugró értékeket nem találhatunk. Az országok az urbanizációban hasonló kategóriát képviselnek, mint Magyarország, Németország és Horvátország, de növekvő országos népességszám mellett. Tehát a városfejlődés szempontjából ezek az országok együttesen tekinthetők közép-európai kategóriának.

Mindezek alapján az alábbi városfejlődési kategóriákba sorolhatjuk a vizsgált országokat:

1. Az első, városi népességét ismét növelő országok sorába az EU-15 államainak nagy része (Németország és Görögország kivételével), valamint Svájc és Norvégia került. Adataikból látható, hogy a városi növekedést a nemzetközi vándorlási nyereség és a természetes szaporodás pozitív értékei biztosítják. Ezért ezeket az eseteket legfeljebb a „relatív koncentráció” jelzőjével foglalhatjuk össze. A viszonylag stabil gazdaságú országok fejlett térségei nyerne az Európán belüli népességmozgásból, s városi térségeik nem csupán saját országukon belül növelik arányukat, szerepüket, hanem a teljes kontinensen belül is.
2. Jól elkülöníthetőek Közép-Európa országai, amelyek a szuburbanizáció, illetve a „relatív dekoncentráció” időszakát élik. Függetlenül országuk kisebb-nagyobb mértékű népességvesztésétől vagy -nyereségétől a belső migrációs folyamatok hajtják az urbanizációs folyamatokat, amelyek az évtized gazdasági körülményeihez igazodva erősödő, majd csökkenő szuburbanizációs folyamatban jelentkeztek.
3. A szegény vidéki térségekből a városokba irányuló belső migráció alakította a részben Kelet-Európára, részben a Balkánra jellemző csoportot, ahol az urbanizációra a „valódi koncentráció” jellemző. A második síknegyed országai mellett ide kell még sorolnunk Bulgáriát és Ukrajnát is, ahol a városi népesség aránya csökkent ugyan valamelyest, de ez a kivándorlás és a belső vándorlás egyenlegeként jöhetett létre. A belső vándorlást pedig elsősorban a nagyvárosok felé történő mozgás jellemezte.
4. Urbanizációs szempontból depressziósnak minősíthető a harmadik síknegyed három országa: Lettország, Litvánia és Románia, amelyek jelentős népességvesztés mellett a városi népesség csökkenését érték meg, s a belső vándorlási folyamatok sem tudták a veszteséget pótolni. Az ismert urbanizációs szakaszok egyikével sem jellemezhetjük ezeket az or-

szágokat, hiszen a városok lélekszámának csökkenése nem írható egyértelműen a szuburbanizáció rovására.

Európában a városok fejlődésének jellemzői nem egységesen jelentkeznek, hanem az egyes nagyrégiókban eltérő folyamatokat találunk. A korábban létező különbségek elsősorban az egyes államok gazdasági fejlődési szakaszaihoz kapcsolódtak, míg mára a változást elsősorban a globalizációs tendenciák, a dinamikus nagyvárosi térségek felértékelődése és az összeurópai migrációs folyamatok alakítják. Ezeket a folyamatokat dinamizálta a 2008-ban bekövetkezett válság, amely az európai szegényebb területeket erősebben sújtotta. Így ma elmondhatjuk, hogy a szegényebb országokban a belső migráció és a nemzetközi emigráció együttesen alakítják a városi térségek fejlődését és az országok belső területi egyensúlyának megbomlását. A kontinens fejlettebb részén egyértelműen a fejlett városi régiók növekedésének vagyunk tanúi, a gazdagabb országok többi része a dezurbanizáció fázisában található, s ez kiegyensúlyozottabb területi fejlődést jelenthet ezen országok számára.

## **Az európai nagyvárosok fejlődésének sajátosságai, a fejlődés területi eltérései**

Az előző fejezetben láttuk, hogy a városok vitathatatlan szerepét népességszámuk folyamatos emelkedése is jelzi. Európában az 1950-es években a városi népesség aránya még alig haladta meg az 50%-ot, 2011-ben ez az arány már 70% felett volt, a jövőben pedig lassuló ütemben ugyan, de tovább emelkedik.

A városnövekedés mindenekelőtt nagyvárosi növekedést jelent. Ezt mutatja, hogy míg 1950-ben csak egyetlen városban élt 10 milliónál több ember a Földön, 2000-ben már 19-ben, 2013-ban pedig már 28 város lakossága haladta meg a 10 millió fős népességszámot (Enyedi 2003, 8.; <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html>).

A városnövekedés ugyanakkor jelentős földrajzi különbségeket is hordoz. Az 1950-es években a 15 legnagyobb népességszámú város közül 11 a fejlett országokban (6 Európában, 5 Észak-Amerikában és 1 Japánban) volt, napjainkra a legnagyobb népességű városok többsége az emelkedő, hosszabb ideje gyorsan növekvő gazdaságokhoz tartozik, és a fejlődő világ nagyvárosai is megjelennek közöttük (Enyedi 2003, 9.; <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html>). Ehhez hasonló a félmilliónál népesebb városok területi elhelyezkedése is, ezeknek mindössze 8%-a, összesen 59 város található az EU-27 területén (Jeney 2007).

Európa városhálózatában meghatározóbbak tehát az 500 ezer főnél kisebb népességszámú városok. Ezekben a városokban és szuburbiáikban él az európai lakosság 50%-a, míg az 500 ezresnél népesebb városok mindössze az európai lakosság 17,9%-át adják (1. táblázat).

Az európai városnövekedés tehát elsősorban nem nagyváros-növekedést jelent. Világviszonylatban Európában alacsony a nagyvárosok száma, bár területi elhelyezkedésük viszonylag kiegyenlített, nagyvárosiányos területekkel találkozunk a kontinens peremi területein (2. ábra).

Az EU-27 területén található 59 nagyvárosban az 1950-es években megközelítően 57 millióan éltek. A népességszám egészen az 1970-es évekig töretlenül növekedett, elérte a 68 millió főt, majd az ezredfordulóig kismértékű népességszám-csökkenés, majd lassú népességszám-emelkedés figyelhető meg (Jeney 2007). Az európai nagyvárosok fejlődésében jelentős területi különbségek rajzolódnak ki, melyek Jeney (2007) alapján az alábbiak szerint jellemezhetők az 1950 és 2007 közötti időszakban:

- 1. csoport: Főként nyugat-európai városok csoportja, a vizsgált időszak szinte egészében népességszám-csökkenés jellemző rájuk, melynek oka az elővárosok fejlődése, a szuburbanizáció és a tudatos várospolitikai. Kismértékű a népességnövekedésük az 1990-es évek reurbanizációs folyamata következtében. (Pl: Amszterdam, Bécs, Berlin, Birmingham, Brüsszel, Drezda, Glasgow, Hága, Leeds, Lipcse, Lisszabon, Liverpool, London, Lyon, Manchester, Rotterdam, Sheffield.)
- 2. csoport: Főként nyugat-németországi városok csoportja, népességük növekszik az 1960-as évek végéig, de az első csoporthoz képest megkésett szuburbanizáció jellemzi őket. Az első csoporthoz hasonlóan az 1990-es évektől népességszám-emelkedés figyelhető meg körükben a reurbanizációs folyamatok következményeként. (Pl: Bréma, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Frankfurt, Göteborg, Hamburg, Hannover, Helsinki, Párizs, Stockholm, Stuttgart.)
- 3. csoport: Egyedi népességnövekedési pályák jellemzik őket. (Pl: Dublin, Valencia.)

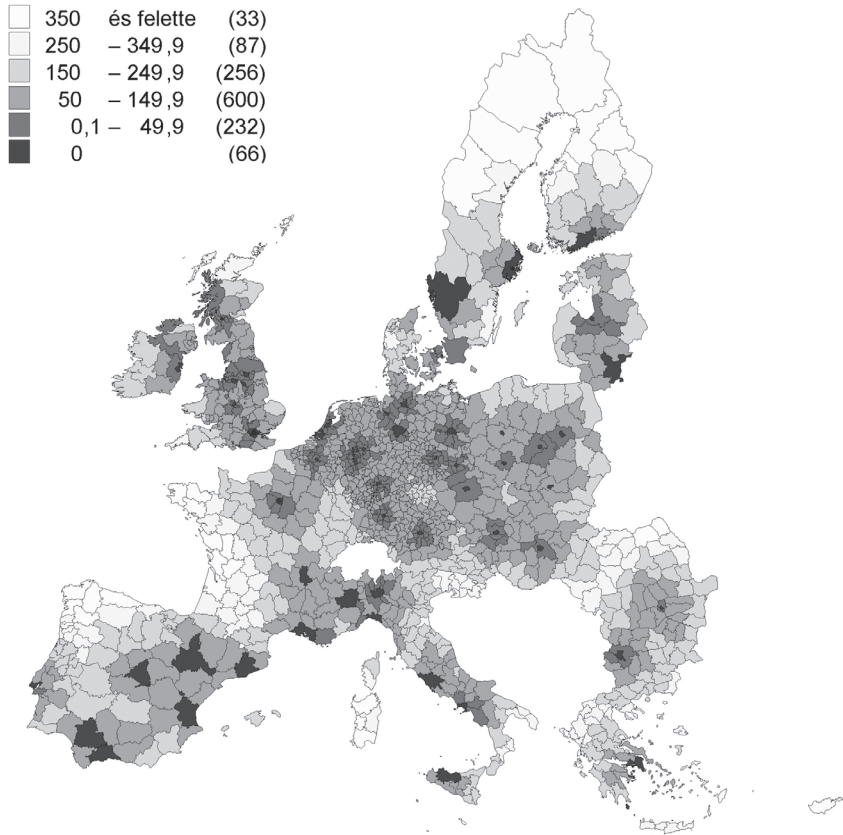
1. táblázat: Városkategóriák és a népesség megoszlása Európában  
*City categories and their share in Europe's population*

Kategóriák	A városok száma		Népesség	
	db	%	fő	%
Falusi népesség			154 125 040	32,1
Kisváros, szuburbia			156 398 720	32,6
50 000 – 100 000 fő	387	52,9	26 690 068	5,6
100 000 – 250 000 fő	224	30,6	35 708 402	7,4
250 000 – 500 000 fő	62	8,5	21 213 956	4,4
500 000 – 1 000 000 fő	36	4,9	27 041 874	5,6
> 1 000 000 fő	23	3,1	59 292 080	12,3
Összesen	732	100,0	480 470 140	100,0

Forrás: *Cities of tomorrow*, 2011.



2. ábra: Nagyvárosiányos térségek az EU-27 területén  
 (a NUTS 3-as régiók legnépesebb településéhez való legközelebbi nagyváros távolsága, km)  
 Metropolis deficient areas in the EU-27  
 (the distance of the most proximate metropolis to the most populous settlement of NUTS 3 regions, in kms)



Forrás: Jenev 2007, 55.

- 4. csoport: A kelet-közép-európai növekedési pályához hasonló növekedési pályákkal, az ezredforduló után ismét népességnövekedéssel. (Pl: Szófia, Vilnius, Zaragoza.)
- 5. csoport: Főként a mediterrán városok csoportja, népességnövekedésük dinamikus az 1970-es évekig, majd az ezredforduló után ismét népességnövekedés jellemzi őket. (Pl: Athén, Barcelona, Genova, Koppenhága, Madrid, Marseille, Milánó, München, Nápoly, Róma, Torino.)

Az ESPON-kutatások igazi áttörést hoztak az európai városkutatásokban. Az ESPON 1.1.1. projekt az európai városhálózat formálódását vizsgálta

(Potentials for... 2005). A kutatás a funkcionális várostérségek azonosítása mellett 7 tényezőcsoport (népességszám, közlekedés, idegenforgalom, ipar, tudás, döntéshozatal a magán- és közsférában) vizsgálatával kategorizálta Európa várostérségeit. A népesség legnagyobb hányada a Pentagon területén (London–Párizs–Milánó–München–Hamburg) koncentrálódik, itt megtaláljuk a milliós agglomerációkat éppúgy, mint a 250 ezer és az 1 millió lakos közötti városokat. Kelet-Közép-Európában és Dél-Olaszországban is azonosíthatók azok a nagyvárosi térségek, melyek az európai városhálózat szerves részét képezik, míg Európa peremterületein, így Spanyolország déli részén, Portugáliában, továbbá Észak-Európában a nagyvárostérségek elszigetelten fejlődnek.

A vizsgálati tényezők elemzése alapján jelentős területi különbségek mutathatók ki Európában. A vizsgálat ezért arra is választ keresett, hogy Európa központi területének ellensúlyozására mely városok lehetnek alkalmasak. Ezért a MEGA (Metropolitan European Growth Area) kategóriájába került 76 várost további tényezők: „nagyág” (népességszám, gazdaság nagysága), versenyképesség (egy főre jutó GDP, az 500 legnagyobb európai vállalat központjának elhelyezkedése), kapcsolatok (légi utasok száma, elérhetőség), tudásbázis (felsőfokú végzettségűek aránya, K+F-szektorban foglalkoztatottak aránya) alapján osztályozták. Az egyes kategóriákhoz tartozó városok földrajzi elhelyezkedése mutat bizonyos szabályszerűséget. A legfejlettebb városok Európa központi területein vannak, majd az egyes kategóriák (kivételek a „4. MEGA” kategória, amely elsősorban kelet-közép-európai városokat foglal magába) a legfejlettebb térségektől távolodva, övezetesen helyezkednek el, ami szintén az európai térszerkezet tagoltságára utal.

Az európai nagyvárosi fejlődés jelentősen módosítja a városok területi struktúráját. Ez elsősorban a városok területi terjeszkedését, továbbá a szűkebb térségükkel kialakított kapcsolataik változását eredményezi. Többközpontú, kevésbé hierarchizált, az infrastruktúrális, gazdasági és társadalmi kapcsolatok hálózataival átszőtt urbánus térségek születnek, átértékelve mind a városok, mind pedig a vidéki térségek korábbi helyzetét. A városhálózatok létrejötte és fejlődése nagymértékben hozzájárul a policentrikus területi fejlődés megvalósulásához.

## **Az európai várostérségek fejlettségének strukturális jellemzői**

Az elemzés célja, hogy az európai városhálózat 50–500 ezer fő közötti, közepes népességű tagjainak fejlettségbeli különbségeit elemezze az elérhető statisztikai adatok alapján. Városi adatok hiányában az elemzés a város tágabb térségére fókuszál. NUTS 3-as szintű adatokra építve a várostérségek társadalmi és gazdasági indikátorait elemezzük, és a fejlettségbeli különbségek mértéke mellett a városhálózat földrajzi tagozódásának szerkezeti jellemzőire fordítunk kiemelt figyelmet. A vizsgálat másik kulcspontja a hazai közép- és nagyvárosok városi térségi jellemzőinek pozicionálása az európai városhálózaton belül.

Összesen 1238 db 50 ezer főnél népesebb európai városhoz rendeltünk NUTS 3 szintű térségi adatokat (az Eurostat és a [www.citypopulation.de](http://www.citypopulation.de) adatai alapján). A vizsgálat hatóköre harminc országra terjedt ki. Ekkora adatbázis esetében nagyon korlátozott az összehasonlítható adatok köre, a változókat az 1. melléklet tartalmazza. Városi szinten kizárólag a népességszám érhető el ilyen léptéken. A többi adat a város fölötti következő területi vonatkozású. Ebből fakadóan nem a városok gazdasági és társadalmi fejlettségéről teszünk állításokat, hanem azok tágabb földrajzi környezetének fejlettségéről. Módszertani szempontból a másik fontos kérdés, hogy az adatok nem alkalmasak országos szintű összehasonlító elemzésekre, mivel nem rendelkezünk minden országból teljes körű adatmennyiséggel. Az országokra épülő osztályozás helyett egy nagyobb léptékű, földrajzi alapú (nagy régiós) csoportosítással fogunk dolgozni. Összesen öt földrajzi egységbe rendeztük a vizsgált várostérségeket. A városok megoszlása ezek között az urbanizáltság különbségeiből fakadóan nem egyenletes. A legtöbb város a nyugati-európai zónában található (34,5%), Közép- és Dél-Európa súlya nagyjából azonos (28% és 24%), míg Észak- és Délkelet-Európa súlya kisebb (6,3% és 7,5%).

Első lépésben az indikátorok leíró statisztikáit mutatjuk be (2. táblázat). A medián, a szórás és a szélsőértékek alapján az első fontos jellemző az 1181 nagyvárosi térség kiemelkedően heterogén összetétele. Az átlagos városnagyság 80 000 lakos körüli. A városok többsége 10 éves távlatban, az új évezred első évtizedében növelni tudta a népességét (átlagosan 2,3%-kal). A városok NUTS 3-as

2. táblázat: A vizsgált változók mediánértékei négy városkategóriában  
*Medians of the tested variables in four city categories*

Változók	50-500 ezer fős városok N=1181	100-150 ezer fős városok N=200	Hazai nagyvárosok N=18	Győr N=1
A város népessége (fő)	81 014	120 738	77 067	131 267
Népességszám változása 10 év alatt	2,2%	2,7%	-1,2%	1,4%
NUTS 3 térség átlagos népessége (fő)	530 900	523 600	405 400	450 900
Népsűrűség (fő/km <sup>2</sup> )	266	241	87,5	107,0
Természetes népességszám-változás	0,7‰	1,2‰	-4,7‰	-3,2‰
Nettó migráció	1,2‰	1,1‰	-0,5‰	7,4‰
Fiatalkorú függőségi ráta (0-14 évesek száma / 15-64 évesek száma)	23,6%	23,7%	20,7%	20,7%
Időskorú függőségi ráta (65-x évesek száma / 15-64 évesek száma)	26,9%	26,5%	24,6%	22,8%
Egy főre jutó GDP (az EU-27 átlagához viszonyítva, PPS)	96,6%	101,3%	46,4%	69,4%
Egy főre jutó GDP (PPS)	24 700	26 500	7 100	11 500
Egy főre jutó GDP változása 2000 és 2007-2010 között	131,7%	128,9%	180,9%	176,9%

térségei átlagosan 530 ezer főt számlálnak, magas népsűrűségi ráta mellett. Az évenkénti természetes és migrációs népességváltozás pozitív, a függőségi ráta különösen az idős korosztály esetében magas. Átlagosan 30%-os GDP-növekedés volt megfigyelhető az évtized kezdő és záró éve között, az évtized végére számított egy főre jutó GDP 25 000 € körül van.

A Győrhez hasonló méretű városok térségei nem különböznek jelentősen a teljes városhálózat adataitól, minden indikátor esetében a 100–150 ezer fő közötti városok NUTS 3-as szintű térségei a teljes európai városhálózathoz nagyon hasonló értékekkel jellemezhetők. Ezzel szemben a hazai nagyvárosok és a megyei adatok jelentős eltéréseket mutatnak. A hazai nagyvárosokban az európai átlagtól eltérő a népességváltozás (negatív tendencia, tízéves léptékben népességvesztés jellemző), a jóval alacsonyabb népsűrűség, a kedvezőtlen demográfiai folyamatok (népességfogyás és negatív migrációs tendenciák), illetve a nagyon kedvezőtlen GDP-adatok is szembetűnőek (a vásárlóerő-paritást figyelembe véve).

A nyugati és az északi nagytérségek régióinak demográfiai-társadalmi és gazdasági indikátorai alapvetően elkülönülnek a másik három földrajzi egység adataitól. Európa fejlettebb zónáinak adatai minden szempontból kedvezőbbek, kivéve a korszerkezetet, ami a magas összesített függőségi rátában, az egyre zsugorodó aktív korú népességben ölt testet (3. táblázat). Az eredmények megerősítik az európai térség markáns regionális különbségeit, még abban az esetben is,

3. táblázat: A fejlettségi mutatók átlagértékei nagyrégióinként, ANOVA-elemzés (az adatok a kapcsolat erőssége, éta együttható alapján vannak rendezve)  
Medians of the development indicators, ANOVA analysis  
(data is ordered by the strength of the association, eta coefficient)

Változók	Nyugat- Európa	Észak- Európa	Közép- Európa	Dél- Európa	Délkelet- Európa	éta együttható
Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 évesek / 15–64 évesek)	27,4%	26,1%	20,7%	22,1%	21,6%	0,780
NUTS 3 egy főre jutó GDP-változás 2000 és 2007–2010 között	114,7%	124,9%	137,6%	140,7%	224,9%	0,663
Természetes népességszám-változás	3,100‰	1,250‰	-1,700‰	0,800‰	-2,750‰	0,635
Egy főre jutó GDP (PPS)	27 500	33 100	22 850	21 800	4 850	0,485
A város népességének változása 10 év alatt	3,1%	7,3%	-1,6%	6,6%	-8,7%	0,470
Egy főre jutó GDP (PPS) az EU27 átlagához képest	105,7%	105,5%	89,4%	95,3%	40,2%	0,396
Népsűrűség (fő/km <sup>2</sup> )	506,0	42,5	303,0	226,0	76,5	0,354
Időskorú függőségi ráta (65–x évesek / 15–64 évesek)	25,8%	29,3%	27,5%	27,7%	24,0%	0,208
Nettó migráció	2,3‰	3,6‰	0,6‰	0,6‰	-0,2‰	0,202

Csak a szignifikáns csoportátlag-eltéréseket tüntettük fel.

ha a nemzeti szint fölötti nagyobb tömbökben közelítünk az indikátorokhoz (lásd az éta asszociációs együttható értékeit).

Kétlépcsős klaszterelemzés segítségével, nyolc fejlettségi indikátor használatával osztályoztuk az 50–500 ezer fő közötti európai városok térségeit (NUTS 3-as szintű adatok). Célunk az volt, hogy az egy főre jutó GDP mellé olyan indikátorokat is be tudjunk építeni a csoportosítási folyamatba, amelyek a térségek népesedési és korszerkezeti mintázatát, trendjeit is képesek megragadni. A klaszterelemzésbe bevont változók között vagy egyáltalán nincs, vagy csak gyenge a kapcsolat ( $\pm 0,1$ – $0,2$  között mozognak a páronkénti korrelációs együtthatók). Az egyedüli kivételt – közepes mértékű korrelációs együtthatóval – a népesség növekedése, valamint a népsűrűség és az egy főre jutó GDP közötti pozitív összefüggés jelenti (korrelációs együtthatójuk 0,479 és 0,552).

Optimális esetben négy klaszterbe rendezhetőek a városok. A legnagyobb csoportot átlagos gazdasági fejlettség és kedvező demográfiai folyamatok jellemzik. Az aktív korosztály meghatározó súlya mellett az átlagosnál jobb fiatalokú függőségi ráta is jellemző erre a csoportra (2. klaszter: 424 térség, 37,3%). A második legnagyobb elemszámú csoport (4. klaszter: 335 térség, 29,4%) szintén átlag körüli egy főre jutó GDP-vel rendelkezik, de itt alapvetően stagnáló népesség mellett előregedési folyamat zajlik. A vizsgált térségek harmadik csoportja (3. klaszter: 246 térség, 21,6%) az alacsony gazdasági potenciál mellett kimondottan kedvezőtlen népesedési dinamikával jellemezhető, évenkénti és 10 éves távlatban is komoly népességvesztés jellemzi ezeket a térségeket átlag alatti népsűrűség mellett (a hazai városok mindegyike ebbe a csoportba sorolható). Negyedik klaszterként sikerült kialakítani egy olyan, kisebb elemszámú városhalmazt (1. klaszter: 133 térség, 11,7%), amely minden szempontból fejlett, növekvő és dinamikus pályán mozog, magas egy főre jutó GDP-vel, méretnövekedéssel, magas népsűrűséggel. (A klaszterközéppontokat lásd a 2. mellékletben.)

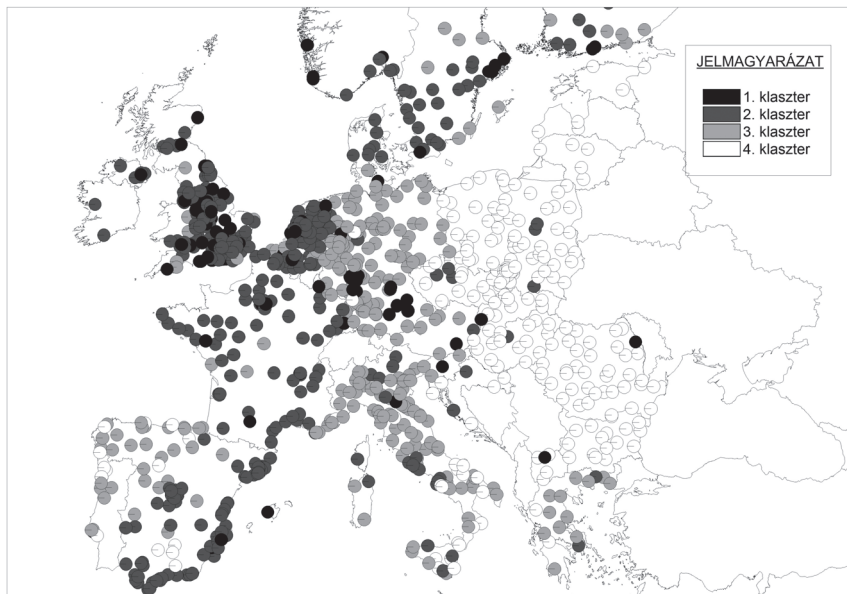
Amennyiben a klasztereket és a földrajzi térségeket is rangsoroljuk, majd keresztábra-elemzés segítségével (4. táblázat) vizsgáljuk a két csoportváltozó

4. táblázat: A fejlettségi csoportok területi megoszlása (oszlopszázalékok)  
Spatial sharing of the development groups (column percentages)

Makrorégió	Város csoportok 8 változó alapján				Összesen
	1. Fejlett, növekvő, sűrű	2. Átlagos, növekvő, fiatalos	3. Átlagos, stagnáló, előregedő	4. Fejletlen, csökkenő, ritka	
Nyugat-Európa	69,2%	59,7%	7,8%	0,4%	32,7%
Észak-Európa	8,3%	10,1%	6,0%	–	6,5%
Dél-Európa	3,0%	26,4%	36,4%	17,1%	24,6%
Közép-Európa	15,0%	2,4%	46,3%	56,5%	28,5%
Délkelet-Európa	4,5%	1,4%	3,6%	26,0%	7,7%

Khi-négyzet próba: 719,2; Szignifikancia: 0,000; Cramer-féle V: 0,459.

3. ábra: A fejlettségi csoportok területi megoszlása  
*Spatial pattern of the development groups*



Megjegyzés: A klaszterek leírását lásd a szövegben és a 4. táblázatban.

összefüggését, akkor az ellenőrző statisztikákból egyértelműen kiderül, hogy az egyes városklaszterek területi eloszlása nem egyenletes. Egyfajta lépcsőzetes struktúrába rendeződve haladunk az északi és nyugati fekvésű fejlett klasztertől a keleti és déli fekvésű fejletlen klaszter irányába.

Összességében a klaszterek jól megragadják az európai léptékű területi egyenlőtlenségek gazdasági és demográfiai aspektusait, világosan elkülönülnek a nemzetállami keretek fölötti fejlettségi zónák (3. ábra).

## Járműipari várostérségek jellemzői Európában

Az elemzés célja feltárni, hogy a járműipari ágazat jelenléte hatással van-e, és ha igen, milyen mértékben az adott várostérség társadalmi-gazdasági mutatóira. Feltételezésünk szerint az ágazat pozitívan befolyásolja térségének gazdasági teljesítményét, és hatással lehet annak demográfiai folyamataira is. Fontos kutatási kérdés, hogy napjainkban melyek a járműgyártás által kedvelt európai országok, nagyrégiók, települési méretkategóriák. Mindezekon túl Győr városá-

nak pozicionálása – e speciális városkörön belül – szintén a vizsgálat tárgyát képezi. A legfontosabb adatforrásokat a European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) nemzetközi szervezet 2013. évi közlései ([www.acea.be](http://www.acea.be)), az Eurostat, valamint a [www.citypopulation.de](http://www.citypopulation.de) adatbázisok jelentik. Az ACEA 2013-ban közölt adatai alapján az Európai Unió 28 tagállamában 217 olyan település található, amelyben jelen van a járműipari ágazat. Azon településeket vizsgáltuk, ahol jelenleg motor, személygépkocsi, kis-, közepes és nagy teherautó, valamint autóbusz gyártása folyik. A vizsgálatban a makrorégiós felosztásban különválasztottuk Közép- és Kelet-Közép-Európát.

A 217 település közül mélyebb elemzésünkbe a statisztikai adatok hiánya miatt 183-at tudtunk bevonni, ez a teljes járműipari településkör több mint 84%-a. Országos szinten a legkisebb reprezentativitással, 63,3%-kal az Egyesült Királyság rendelkezik, hazánk esetében a vizsgálat teljes körű. Európa vezető járműipari országai Németország, Franciaország, az Egyesült Királyság és Olaszország. E négy államban található az európai járműipari települések több mint 60%-a. A vizsgált 183 járműipari település 22,4%-a Közép-Európában (Németországban), 19,6%-a Kelet-Közép-Európában, 34,9%-a Nyugat-Európában, 18%-a Dél-Európában, 4,9%-a Észak-Európában, 2,1%-a Délkelet-Európában található.

Kutatásunk alapján megállapítható, hogy a járműipari települések relatív többsége, 40,4%-a, 74 település 50 ezer főnél alacsonyabb népességszámú. Ez elsősorban azzal magyarázható, hogy a járműgyárakat sok esetben nem egy nagyobb méretű városba, hanem annak agglomerációjába vagy fontos kikötővárosok közelébe telepítették. A legkisebb járműipari település 2011-ben 761 főt számlált. A Franciaországban található Sandouville Le Havre kikötőjétől alig 20 km-re található. Csehországban, Ostravától 28 km-re helyezkedik el a másik olyan járműipari település, melynek lakosság száma nem éri el az ezer főt. A legnagyobb méretű járműipari városok Köln, Prága, München, Barcelona, Bécs, Madrid és Berlin, népességszámuk 2011-ben 1 és 3,5 millió fő közötti volt. A legnagyobb mértékű népességnövekedést a járműipari települések körében a Franciaországban található Hordain városa érte el, amely a vizsgált 10 éves időtartam alatt 24%-kal (300 fővel) növelte lakosság számát. A legnagyobb mértékben, megközelítőleg 20%-kal Brassó, Craiova és Lovecs délkelet-európai városok veszítettek népességükből. Győr városa a 2001-es 129 412 főről 2011-re 131 267 főre növelte népesség számát, ami 1,4%-os emelkedést jelent. Győr városa a 100–200 ezer fő közötti népességkategóriában helyezhető el, amelyben összesen 36 európai járműipari település található.

A továbbiakban a járműipari városokra készített klaszteranalízis legfontosabb eredményeit ismertetjük. Az elemzésbe a hiányzó adatok miatt 178 település került be, amelyben viszont továbbra is hiánytalanul megtalálhatók a magyar járműipari városok. Optimális megoldásnak az 5 klaszteres elemzést találtuk, 7 változóval. Az egyes változók eltérő mértékben játszanak szerepet a klaszterek kialakításában, fontossági sorrendbe rendezhetők. A vizsgált változók a klaszterképzésben betöltött fontossági sorrendjükben a következők:

- Népsűrűség (NUTS 3, fő/km<sup>2</sup>, 2011),
- Fiatalokorú függőségi ráta (0–14 évesek / 15–64 évesek) (NUTS 3, %, 2012),
- Természetes népességszám-változás (az előző évhez képest) (NUTS 3, ‰, 2011),
- Időskorú függőségi ráta (65–x évesek / 15–64 évesek) (NUTS 3, %, 2012),
- Egy főre jutó GDP (NUTS 3, €, 2007–2010),
- A város népességszáma (települési szint, fő, 2011),
- Nettó migráció (az előző évhez képest) (NUTS 3, ‰, 2011).

Az első klaszter a teljes elemszám 18%-át, a második a 9%-át, a harmadik a 19,1%-át, a negyedik a 35,4%-át, az ötödik pedig a 18,5%-át teszi ki. Az egyes klaszterek áttekinthetőek aszerint, hogy az összes elemre vonatkozó átlagokhoz viszonyítva hol helyezkednek el az egyes indikátorok. Eszerint megkülönböztethetünk a klasztereken belül átlag alatti, átlagos és átlag fölötti értékekkel jellemezhető indikátorokat. Így meg tudjuk vizsgálni, melyek az átlagértékeknél előnyösebb és előnytelenebb tulajdonságai az adott klaszternek, mely klaszterek tekinthetők összességében kedvezőbb, illetve kedvezőtlenebb helyzetűnek a többi csoporthoz képest (5. táblázat).

Az 1. klaszterbe tartozó városok átlagos népessége 230 ezer fő. E városok sűrűn lakott NUTS 3 térségekben találhatóak, a központi városban él a lakosság több mint fele. A népességszám növekedését főként a bevándorlásnak köszönhetik. E klaszterben a legkisebb mértékű a fiatalokorú függőségi ráta, a népesség elöregedését az időskorú függőségi ráta magas szintje is alátámasztja. Ez a

5. táblázat: A klaszterek tulajdonságai a változók átlagértékeihez viszonyítva, minőségi sorrendben  
*Features of the clusters compared to the medians of variables, in quality order*

Változók	Klaszterek				
	2.	1.	4.	3.	5.
Népsűrűség (fő/km <sup>2</sup> ) (NUTS 3), 2011	átlag fölötti	átlag fölötti	átlagos	átlag alatti	átlag alatti
Egy főre jutó GDP (€), 2007–2010	átlagos	átlag fölötti	átlagos	átlag alatti	átlag alatti
A város népessége (fő), 2011	átlag fölötti	átlag fölötti	átlagos	átlagos	átlagos
Nettó migráció (az előző évhez képest) (‰), 2011	átlag fölötti	átlag fölötti	átlagos	átlag alatti	átlag alatti
Fiatalokorú függőségi ráta (0–14 évesek / 15–64 évesek) (%), 2012	átlag fölötti	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti	átlag alatti
Természetes népességszám-változás (az előző évhez képest) (‰), 2011	átlag fölötti	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti	átlag alatti
Időskorú függőségi ráta (65–x évesek / 15–64 évesek) (%), 2012	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti	átlag fölötti	átlag alatti
A klaszter elemeinek száma (db)	16	32	63	34	33



klaszter rendelkezik a legkedvezőbb gazdasági helyzettel, amit az EU-27 átlagához viszonyított egy főre jutó GDP (2007–2010) magas szintje mutat.

A 2. klaszter a közel egymilliós átlagnépességű városok csoportja, gyakorlatilag nagyvárosokat és agglomerációikból álló várostérségeket jelent. A térségek népességszáma és népsűrűsége rendkívül magas, ezek a nagyvárosi térségek vonzóak a migráció szempontjából, korszerkezetük harmonikus. Fontos gazdasági pólusokról van szó, amit a bruttó hazai termék átlagon felüli értéke igazol.

A 3. klaszter városainak átlagos népessége 116 ezer fő, a lakosság körülbelül egyharmada él a viszonylag kis népsűrűségű NUTS 3 térségeken belül a vizsgált városokban. 10 év alatt (2001–2011) népességszámuk állandó maradt, az időskorú népesség aránya ebben a klaszterben a legmagasabb. Gazdasági helyzetüket az átlagtól elmaradnak.

A 4. klaszter tartalmazza a legtöbb elemet és a legkisebb népességszámú városokat. E kis lakosságszámú települések a teljes NUTS 3 térség népességszámán belül átlagosan csupán 13,2%-ot tesznek ki, tehát a 4. klaszter a legkevésbé koncentrált csoport. Ehhez a tényhez hozzájárul az is, hogy a NUTS 3 térségek népessége több mint egymillió főt számlál. A népességszám az elmúlt 10 évben átlagosan több mint 4%-kal emelkedett. A természetes népességváltozás és a migráció mutatói pozitívak, a korszerkezet harmonikus. Gazdasági szempontból a klaszter tagjainak helyzete az összes járműipari település átlagához közeli.

Az 5. klaszter tagjainak átlagos népessége 114 ezer fő. A legalacsonyabb népsűrűségű NUTS 3 térségekben a vizsgált városok átlagosan 16,5%-os arányt tesznek ki, tehát alacsonyan koncentrált területekről van szó. A 10 év alatti és az előző évhez viszonyított népességváltozás is nullához közeli negatív érték, a nettó migráció kismértékben pozitív. A fiatal- és az időskorú eltartottsági ráta néhány tizednyi eltéréssel megegyezik. A bruttó hazai termék egy főre jutó értékei mélyen az átlag alatt vannak, ezzel a vizsgált várostérségek közül a legkedvezőtlenebb gazdasági helyzetűeket foglalja magába a csoport.

Érdeemes azt is áttekinteni, hogy az egyes klasztereken belül mely nagyrégió városai vannak túlsúlyban. (6. táblázat)

6. táblázat: A járműipari városok csoportjai nagyrégiók szerint (%)  
Groups of automotive cities according to macroregions (%)

Klaszterek	Nagyrégiók						Összesen
	Közép-Európa	Kelet-Közép-Európa	Nyugat-Európa	Dél-Európa	Észak-Európa	Délkelet-Európa	
1.	78,1%	3,1%	3,1%	15,6%	–	–	100,0%
2.	12,5%	25%	43,8%	18,8%	–	–	100,0%
3.	38,2%	2,9%	8,8%	47,1%	–	2,9%	100,0%
4.	–	–	77,8%	7,9%	14,3%	–	100,0%
5.	–	78,8%	–	12,1%	–	9,1%	100,0%

A táblázat alapján elmondható, hogy a csupán Németországot magába foglaló Közép-Európa az első klaszter domináns térsége, 78,1%-kal. A legelőnyösebb tulajdonságokkal rendelkező 2. klasztert zömében nyugat-európai (43,8%) és kisebb mértékben (25%) kelet-közép-európai országok járműipari városai alkotják, lengyel, cseh és osztrák elemekkel. A 3. klaszterben többségében (47,1%) dél-európai városok találhatóak, de a közép-európai Németország is képviselteti magát (38,2%) jelentősebb arányban. A 4. klaszter egyértelműen a nyugat-európai városokat foglalja magába (77,8%). A leggyengébb mutatókkal rendelkező 5. klaszter pedig főként a kelet-közép-európai térség településeiből áll (78,8%), de nagyobb számban tartoznak ide Dél- és Délkelet-Európa országai közül is települések. (Lásd még a 3. mellékletet.)

Kutatási kérdésként korábban azt is megfogalmaztuk, hogy a járműipari ágazat jelenlétének kimutatható-e valamilyen társadalmi-gazdasági hatása. A vizsgálatok alapján elmondható, hogy e városok kiemelkednek a környezetükből társadalmi-gazdasági mutatóikkal. Természetesen az, hogy kedvezőbb értékekkel rendelkeznek, nem csupán ennek az ágazatnak köszönhető. Alapvetően a járműipari ágazat is törekszik olyan környezetben telephelyeket létesíteni, ahol egyrészt megvannak az ilyen típusú ipari hagyományok, biztosítva van a munkaerő-utánpótlás (legyen az szakképzett mérnök vagy alacsonyabb végzettségű szakmunkás), továbbá kedvezőbbek a nemzetközi és helyi jogi, gazdasági szabályozórendszerek, jó az infrastrukturális ellátottság. Ezen kívül még számtalan egyéb tényező is közrejátszik, viszont pontos számbavételük nélkül is elmondható, hogy nemcsak járműipari, hanem más ipari üzemek letelepedését is kedvezően befolyásolják. Ahol pedig ezek az ipari egységek képesek felszívni a szabad munkaerőt, beszállítóként helyi kis- és középvállalkozások tudnak csatlakozni hozzájuk, elindulhat a gazdasági fejlődés, amely sok esetben kedvező demográfiai folyamatokat képes generálni.

## Összegzés

A városfejlődéssel és várostagozódással összefüggő eredményeink különböző súlypontokat kaptak annak függvényében, hogy milyen méretű városkategóriákkal foglalkoztunk. Az európai nagyvárosok esetében a demográfiai változások bizonyos urbanizációs összefüggéseit mutattuk be, mivel azok a gazdasági hatások mellett a városfejlődés szintén fontos összetevői. Négy városfejlődési kategóriát különböztettünk meg: 1. városi népességüket ismét növelő országok (főként az EU-15 államai), ahol a városi növekedést a nemzetközi vándorlási nyereség és a természetes szaporodás pozitív értékei biztosítják. 2. Jól elkülöníthető Közép-Európa országai, amelyek urbanizációs jellemzőiket tekintve a szuburbanizáció, illetve a „relatív dekoncentráció” időszakát élik. 3. A szegény vidéki térségekből a városokba irányuló belső migráció alakította a részben Kelet-Európára, részben a

Balkánra jellemző csoportot, ahol az urbanizációra a „valódi koncentráció” jellemző. 4. Urbanizációs szempontból depressziósnak minősíthető speciális helyzetű országok, amelyek jelentős népességvesztés mellett a városi népesség csökkenését érték meg, a csökkenést a belső vándorlási folyamatok sem tudták pótolni.

Az európai városszerkezet strukturális jellemzői számos egyedi sajátosságot mutatnak. Az európai városnövekedés nem elsősorban a nagyvárosok növekedését jelenti. Világviszonylatban Európában kicsi a nagyvárosok száma, és bár területi elhelyezkedésük kiegyenlített, nagyvárosi hiányos területekkel is találkozunk a kontinens peremterületein. Az 500 ezer főnél kisebb népességű városok adják a hálózat gerincét. A nagyvárosok népességszám-változása alapján jól elkülöníthetők a nyugat-európai, a Nyugat-Európa középső részén található, a kelet-közép-európai, továbbá a dél-európai nagyvárosok. Az európai nagyvárosi fejlődés jelentősen módosítja a városok területi struktúráját is. Ez a módosulás elsősorban a városok területi terjeszkedését, továbbá szűkebb térségükkel kialakított kapcsolataik változását eredményezi.

A NUTS 3-as szintű nyilvános statisztikai adatokra építve az 50–500 ezer fő közötti közepes méretű városok és térségeik társadalmi és gazdasági indikátorait elemeztük, és a fejlettségbeli különbségek mértéke mellett a városhálózat területi, földrajzi tagozódásának szerkezeti jellemzőire fordítottunk figyelmet. Az indikátorok segítségével be tudtuk mutatni az 1181 közepes méretű város és térsége fejlettségbeli különbségeit, a városhálózat földrajzi térségek szerinti belső tagozódásának mértékét és mintázatát, valamint négy viszonylag homogen fejlettségi klaszter tulajdonságait. A fejlettségi és a területi dimenziók kombinálásával sikerült kimutatni a két adottság közti szoros összefüggést: az egyes városklaszterek területi eloszlása nem egyenletes az európai térben. Egyfajta lépcsőzetes struktúrába rendeződve haladunk az északi és nyugati fekvésű fejlett klasztertől a keleti és déli fekvésű fejletlen klaszter felé.

A járműipari vizsgálat alátámasztja a korábbi fejezetek azon megállapításait, miszerint Európa nagytérségei határozottan elkülönülnek gazdasági és társadalmi mutatóik alapján; területileg jól körülhatárolhatók a sikeres, leszakadó vagy éppen stagnáló térségek. Kelet-Közép- és Délkelet-Európában az ágazat szerepe abban rejlik, hogy kiemeli az adott várost az egyébként gyenge fejlődési folyamatokból, s némiképp jobb helyzetbe hozza őket. Nyugat-Európa területi fejlődése ettől lényegesen eltérő dimenziókban zajlik.

## Irodalom

- Berg, L. van den (1981): *Urban Europe: Vol. 1.: Study of growth and decline*. Pergamon Press, New York, Oxford
- Champion, A. G. (2001): A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: Consequences for the size, composition and distribution of city populations. *Urban Studies*, 4., 657–677.

- Cheshire, P. (1995): A new phase of urban development in Western Europe? The evidence for the 1980s. *Urban Studies*, 7., 1045–1063.
- Chorianopoulos, I. (2002): Urban restructuring and governance: North–south differences in Europe and the EU URBAN Initiative. *Urban Studies*, 4., 705–726.
- Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward.* European Union, 2011. [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf) (Letöltés: 2014. január 13.)
- Enyedi Gy. (1988): *A városnövekedés szakaszai.* Akadémiai Kiadó, Budapest
- Enyedi Gy. (2003): *Városi világ – városfejlődés a globalizáció korában.* PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Habilitációs előadások.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ.* Akadémiai Kiadó, Budapest
- Jeney L. (2007): *A nagyvárosi fejlődés sajátosságai az Európai Unió regionális folyamataiban az ezredfordulón – egységesítő nagyváros-hálózat, erősödő város-vidék ellentét.* Doktori értekezés. Eötvös Loránd Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Budapest
- Potentials for polycentric development in Europe. Espon 1.1.1. Final report.* 2005. [http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/Thematic Projects/Polycentricity/fr-1.1.1\\_revised-full.pdf](http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/Thematic%20Projects/Polycentricity/fr-1.1.1_revised-full.pdf) (Letöltés: 2014. január 13.)
- <http://www.acea.be/> (Letöltés: 2013. június 20.)
- <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html> (Letöltés: 2013. június 15.)
- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> (Letöltés: 2013. június 15.)

1. melléklet: A vizsgálat leíró adatai és lehetséges függő változói  
*Descriptive statistics and provisional dependent variables*

Változó kódja	Változó neve	Mértékegység	Időpont
<i>Települési szint</i>			
VPOP2001	A város népessége	fő	2001
VPOP2011	A város népessége	fő	2011
VPOPCH01_11	Népességszám változása 10 év alatt	%	2001–2011
<i>NUTS 3 szint</i>			
N3POP01	NUTS 3 régió átlagos népessége	fő	2001
N3POP08_10	NUTS 3 régió átlagos népessége	fő	2008–2010
N3PDEN11	Népsűrűség	fő/km <sup>2</sup>	2011
N3PCH11	Népességszám-változás (előző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
N3NPCH11	Természetes népességszám-változás (előző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
N3MIG11	Nettó migráció (előző évhez képest)	fő/1000 lakos	2011
N3DEP12	Teljes függőségi ráta (0–14+65–x évesek / 15–64 évesek)	%	2012
N3YOU12	Fiatalkorú függőségi ráta (0–14 évesek / 15–64 évesek)	%	2012
N3OLD12	Időskorú függőségi ráta (65–x évesek / 15–64 évesek)	%	2012
N3GDP00	Egy főre jutó GDP	€	2000
N3GDP07_10	Egy főre jutó GDP	€	2007–2010
N3PPSINH09	Egy főre jutó GDP (PPS) aránya az EU-27 átlagához képest	%	2009
N3GDPCH	Egy főre jutó GDP változása 2000 és 2007–2010 között	%	2000–2010

2. melléklet: Az egyes klaszterek tulajdonságai, klaszterközpontok (ANOVA elemzés)  
Cluster descriptions, cluster centres (ANOVA analysis)

Változók	1. Fejlett, növekvő, sűrű	2. Átlagos, növekvő, fiatalos	4. Átlagos előregedő	3. Fejletlen, csökkenő, ritka	Összesen
Természetes népességszám-változás (előző évhez képest), fő/1000 fő	5,7	2,7	-2,0	-1,1	0,7
Egy főre jutó GDP változása 2000 és 2007–2010 között, %	122,6	126,7	124,9	192,1	131,7
Időskorú függőségi ráta (65–x évesek / 15–64 évesek), %	20,6	26,1	32,5	22,7	27,0
Népességszám-változás (előző évhez képest), fő/1000 lakos	10,8	4,8	0,7	-2,6	2,6
Fiatalok függőségi ráta (0–14 évesek / 15–64 évesek), %	26,2	26,5	20,9	21,1	23,4
Egy főre jutó GDP – 2007–2010 (€)	38 000	26 600	27 100	8 000	25 000
Egy főre jutó GDP (PPS), EU-27=100%	140,0	99,6	103,4	53,6	96,6
Népsűrűség, fő/km <sup>2</sup>	2 127	320	281	103	270
Teljes függőségi ráta (0–14 évesek + 65–x évesek / 15–64 évesek), %	48,5	52,7	53,4	43,7	51,1
A város népességének változása 10 év alatt, %	5,7	5,7	1,1	-3,7	2,3
Nettó migráció (előző évhez képest), fő/1000 lakos	6,8	1,8	1,9	-1,4	1,2
A város népessége	127 747	75 770	73 581	94 014	81 017
A NUTS 3 térség átlagos népessége, ezer fő	850,9	750,7	312,6	554,0	530,9
Klaszter elemszáma	133 (12%)	424 (37%)	335 (29%)	246 (22%)	1138 (100%)

ANOVA elemzés, csak a szignifikáns csoportátlag-eltérések feltüntetésével. Az éta-értékek 0,308 és 0,754 között mozognak. A változókat az éta asszociációs mérőszám (a kapcsolat ereje) alapján csökkenő sorrendbe rendeztük.

3. melléklet: A járműipari városok száma nagyrégiók és országok szerint, a klasztereken belül  
*Automotive cities according to macroregions and countries, within clusters*

Országok és nagyrégiók	Klaszterek					Összesen
	1.	2.	3.	4.	5.	
<i>Közép-Európa</i>	25	2	13	-	-	40
Németország	25	2	13	-	-	40
<i>Kelet-Közép-Európa</i>	1	4	1	-	26	32
Lengyelország	-	2	-	-	8	10
Csehország	-	1	-	-	9	10
Magyarország	-	-	-	-	5	5
Szlovákia	-	-	-	-	3	3
Ausztria	1	1	1	-	-	3
Szlovénia	-	-	-	-	1	1
<i>Nyugat-Európa</i>	1	7	3	40	0	51
Egyesült Királyság	1	5	-	-	-	6
Franciaország	-	1	2	28	-	31
Belgium	-	1	-	5	-	6
Hollandia	-	-	1	7	-	8
<i>Dél-Európa</i>	5	3	16	5	4	33
Olaszország	5	1	7	3	1	17
Spanyolország	-	2	7	2	1	12
Portugália	-	-	2	-	2	4
<i>Észak-Európa</i>	0	0	0	9	0	9
Finnország	-	-	-	1	-	1
Svédország	-	-	-	8	-	8
<i>Délkelet-Európa</i>	0	0	1	0	3	4
Románia	-	-	-	-	3	3
Bulgária	-	-	1	-	-	1
<i>Összesen</i>	32	16	34	63	33	178