

Telephely vagy fejlesztési csomópont? Az ipari parkok jelentősége a területi versenyképességben

LUX GÁBOR

1. Bevezető

Az ipari parkok és a továbbfejlesztésükkel létrehozott koncentrált gazdaságfejlesztő intézmények kialakításának logikája a modern gazdasági tér sűrűsödési, *agglomerálódási* folyamatait követi. Ezek a folyamatok, amelyek a telephelyi előnyöket egy helyen felkínáló gazdasági centrumtérsegek előretöréséhez vezettek, elsősorban a globális városokat, másodsorban a 4-500 ezres nagyságrendű nagyvárosokat juttatják előnyökhöz. A tét jelentős, mivel az agglomerálódás a méretgazdaságossághoz, az elhelyezkedéshez és a városi környezethez kapcsolódó többletelőnyöket kínáló letelepült vállalatok (BENKO, G. 1992; LENGYEL I. – MOZSÁR F. 2002; BARTA GY. 2002), sőt, egyes nonprofit intézmények számára is. Ez a folyamat ráadásul kumulatív, a koncentráció előnyei korunkban többnyire meghaladják a vele járó, dekoncentráció felé mutató járulékos költségeket (KRUGMAN, P. 1991). A koncentrációs tendenciák így globális léptékben a centrumok huzamos tovább erősödéséhez és a perifériák jelentőségének csökkenéséhez vezetnek (FARAGÓ L. 2010).

Bár a leglátványosabb koncentráció a szolgáltatások, és különösen a magas hozzáadott értékű, tudásintenzív üzleti szolgáltatások területén érzékelhető, és a városhierarchia felső szintjein összpontosul (SASSEN, S. 2006; GÁL Z. 2010), az agglomerálódási folyamatok előnyeinek megragadására sokkal szélesebb körben törekednek. A kisebb nagyvárosok, középvárosok szintén az erőforrások koncentrációjára alapozott gazdaságfejlesztési stratégiákat fogalmazznak meg, és *a koncentráció logikája az iparfejlesztés filozófiájában, egyben eszközeiben, konkrét megoldásaiban – így az ipari parkok kapcsán – is megmutatkozik*.

Ebben a tanulmányban irodalom-feldolgozás és több empirikus kutatás eredményeinek felhasználásával az ipari parkok területi versenyképességben betöltött szerepét vizsgálom. A modern területi versenyfeltételek és az ipari parkok közötti kapcsolat azonosítása után a kompetitív fejlődés elmélete alapján áttekintem, hogy az ipari parkok hogyan jelennek meg egyes versenyző régiótípusokban, milyen versenyképességi formák és fejlődési problémák jellemzők rájuk Közép-Európa országaiban, s különösen Magyarországon. Ezt

követően a közlekedés és logisztika szerepét vizsgálom az ipari parkok versenyképességének alakulásában; végül, összefoglalásként pedig arra keresek választ, hogy a kiemelkedő telephelyként, illetve fejlesztési csomópontként értelmezett ipari parkok milyen szerepet játszhatnak a területi fejlődésben és az újraiparosítás politikáiban.

2. Az ipari parkok megjelenése a modern területi versenyben

Az ipari parkok, mint a helyi és regionális gazdaságfejlesztés rendszerének lehetséges eszközei, Alfred Marshall telephelyelméletére és az iparági körzetek irodalmára visszanyúló elméleti gyökerekkel rendelkeznek. Marshall megfigyelései az egymás környezetében, földrajzilag behatárolt területen letelepült vállalatok által közösen élvezett előnyökre összpontosultak; Perroux növekedési pólus elméletében a nagyvárosok köré szerveződött iparági vertikumok állami (közösségi) fejlesztése a területi folyamatok befolyásolását tűzte ki céljául (EGYED I. 2009); az iparágak térbeli koncentrációján és hálózati együttműködésén alapuló iparági körzeteket vizsgáló irodalom pedig Marshall gondolatait továbbfejlesztve vizsgálati és fejlesztési egységekként is kezeli a körzetek különböző típusait (LENGYEL I. 2010). A fenti elméletek jelentős átfedést mutatnak egymással, és a napjainkban különösen elterjedt *klaszteralapú gazdaságfejlesztés* előzményeinek tekinthetők. Mint ASHEIM, B., COOKE, P. és MARTIN, R. (2006) jelzik, a klaszterek kapcsán a marshalli ideáig visszanyúló, de a XX. század jelentős részében elhanyagolt elméleti vonulat visszatéréséről beszélhetünk, amelyet különösen a Michael Porter által képviselt üzleti gazdaságtani iskola tett egyszerre elméleti és gyakorlati divatcikké. A *koncentrált fejlesztés paradigmája* a gazdasági szereplőket egyszerre tekinti versengő és együttműködő egységeknek, az általuk befolyásolt gazdasági teret pedig gazdasági és társadalmi kapcsolatok összefüggő hálózatának. Ez a közös gondolat, eltérő hangsúlyokkal ugyan, de a modern területfejlesztés több megközelítésében is központi szerepet kapott, az ipari parkok pedig a fejlesztési paradigma egy lehetséges eszközét jelentik.

A felfogásnak természetesen több kritikája is ismert. Egyrészt felróják neki, hogy a klaszteralapú gazdaságfejlesztést számos esetben idealizált esettanulmányok alapján, univerzális sikerreceptként értelmezik és alkalmazzák, miközben kevesebb figyelmet fordítanak a sikeres klaszterek létrejöttében kimutatható, gyakran nagyon hosszú előzményekre visszatekintő organikus fejlődés, vagy a társadalmi tőke szerepére (ASHEIM, B. – COOKE, P. – MARTIN, R. 2006). Másrészt erre a fejlődési modellre is érvényesek az ipari térségek

szerkezeti és hálózati-agglomerációs tényezőkre visszavezethető hosszú válságának tapasztalatai. Az ipari társadalmak egykori sikertörténeteiként kezelt, erősen specializálódott régiók és várostérségek (pl. a Ruhr-vidék vagy Borsod-Abaúj-Zemplén megye) alkalmazkodási kudarca és hosszú válsága rávilágít, hogy míg a nagyon erős gazdasági specializáció jelentős agglomerációs előnyöket biztosít, a sikerszéria megtörése évtizedes leépülést válthat ki. Éppen ezért a kívülről érkező gazdasági sokkok megelőzését egy olyan, rugalmasabb (diverzifikált) gazdasági szerkezet és társadalmi intézményrendszer szavatolhatja, amely szélesebb vállalati és iparági palettájával képes a folyamatos alkalmazkodásra és belső megújulásra (LUX G. 2009, 2012a; DROBNIÁK, A. 2012; SUCHÁČEK, J. – STACHOŇOVÁ, M. – HOLEŠINSKÁ, L. – ADAMOVSÝ, J., 2012; LENGYEL I. 2012b).

A hálózatosodás és bizonyos fokú koncentráció az előbbi fenntartások mellett is kedvező hatású, és a modern gazdaság versenyfeltételei között gyakorlatilag elkerülhetetlen. A kialakuló hálózatokban való részvétel pozitív hálózati externáliák (pl. gyorsabb és egyszerűbb tudás- és információáramlás, az inputpiacok megosztása, stratégiai szövetségek, stb.) formájában növeli a bekapcsolódó vállalatok versenyképességét, és fokozza ellenálló képességüket a külső versennyel szemben. Ez a felismerés vezetett az *ipari parkok* 1970-es évektől kezdődő újrafelfedezéséhez, majd globális elterjedéséhez, bár a szervezeti forma ennél régibb gyökerű.¹ Georges Benko az ipari parkok lényegét a helyi húzóágazatok megújításában vagy fejlesztésében látja: a lokális üzleti és egyetemi környezetbe integrálódott ipari parkok szerinte akkor is versenyképesek, ha nem csúcstechnológiai tevékenységeket folytatnak (BENKO, G. 1992).

Eleinte elsősorban köztulajdonú ipari parkokat létesítettek az ipari szerkezetváltáson átmenő városi térségek, iparvidékek revitalizációja, illetve az alacsony fejlettségű periférikus (agrár-)térségek modernizálására; az 1980-as évek végétől az állami és önkormányzati tulajdon mellett megfigyelhető a magántőke megjelenése privatizáció vagy vegyes tulajdon (PPP) formájában. Az 1980–1990-es években az ipari parkok nemzetközi fejlődésében két szétváló tendencia figyelhető meg. Míg a fejlett országokban az ipari parkok fogalma és köre átalakult és diverzifikálódott, és egyre inkább a gazdasági innováció terjedését elősegítő formák illetve az *öko-ipari parkok* (TINER T. 2011) váltak jellemzővé; a hagyományos, befektetésösztönző szemléletet képviselő ipari parkok új elemként tűntek fel a távol-

¹ Az ipari parkokat először az 1930-as évek Nagy-Britanniájában alkalmazták közpolitikai eszközként, válságba került ipari térségek munkanélküliségi problémáinak enyhítésére (JONES, C. 2005), bár ipari park már korábban, 1896-tól is működött az országban (Bartke I. in KISS É. 2010).

keleti, majd posztszocialista országok gazdaságpolitikájában, ahol gazdaságélénkítési, ritkábban területfejlesztési eszközökként tekintenek rájuk.

Az erősödő területi verseny és gazdasági polarizáció által uralt térben az ipari parkok jelentőségét két, valójában összefüggő szemszögből értékelhetjük. Egyrészt az ipari parkok a versenyképes gazdasági tevékenységek *koncentrált telephelyei*, a telken és az alapvető infrastruktúrán túlmenően az agglomerálódással, hálózatképződéssel kapcsolatos előnyöket kínálják a betelepülő vállalkozások számára, foglalkozzanak azok hagyományos értelemben vett ipari, logisztikai, szolgáltató vagy vegyes tevékenységekkel. Mivel egyhelyütt, gyakran kiegészítő szolgáltatásokkal együtt biztosítják a területi koncentráció előnyeit, a telephelyválasztásban a tér különleges jelentőségű, a beruházók szemszögéből potenciálisan legértékesebb pontjainak tekinthetők.

Másrészt az ipari parkok maguk is *csomópontszerű fejlesztési eszközök*, az erőforrás-koncentráción nyugvó fejlesztési tevékenység befogadói és közvetítői. Az ipari parkok szerepet játszhatnak leendő klaszterek kialakulásában, illetve klaszterekhez kapcsolódó vállalatok befogadóivá válhatnak (BARTA GY. 2002; COOK, P. – MEMEDOVIC, O. 2003); alkalmasak rá, hogy egy kiválasztott eszközként beilleszkedjenek a helyi gazdaságfejlesztés rendszerébe (BAJMÓCY Z. 2011). Így képesek lehetnek rá, hogy az alacsony fejlettségű térségekben elérjék a telephelyi érték kritikus tömegét, vagyis vagy tőkét vonzzanak a periferiára, vagy elősegítsék a helyi kis- és középvállalatok fejlődését, a térségen belüli tőkeképződést; máshol pedig, ahol a versenyképesség magasabb szintű formái is fellelhetők, előrelendítsék a feljebb lépési, integrációs folyamatokat. *Voltaképpen tehát az ipari parkok előbbiekben ismertetett térbeli fejlődési folyamatokhoz illeszkedő versenyképesség-növelő, fejlesztési eszközökként értelmezhetők.*

3. Az ipar átalakuló versenyképességi tényezői Közép-Európában

Az ipari szerkezetátalakulás folyamatai a versenyképességi tényezők körének átalakulásával zajlottak le a közép-európai gazdaságokban. Az alkalmazkodás tágabb keretét az európai gazdasági verseny és a világgazdasági válság feltételei jelentik, amelyben a befektetésvonzás, az ipartelepítés tényezői fokozatos átalakuláson mennek át, pontosabban komplexebbé válnak. *Akár a települések, méreteiktől függően az ipari parkok maguk is pontszerű vagy helyi–regionális vonzást kifejtő versenyzők a befektetésvonzásban, amelyben telephelykínálatuk által vesznek részt.* Az ipari parkok vonzereje kedvező esetben ki-

emelkedően jó lehet, mivel a versenyképességi tényezőket koncentrált formában, „egy pontba sűrítve” vagy „egy telephelyen átvezetve” tudják felkínálni a hazai és nemzetközi beruházók számára.

A rendszerváltás utáni első évtizedben domináns versenyelőnyök, a kedvező makrogazdasági feltételrendszer, az olcsó munkaerő, a nyugati felvevőpiacok közelsége és a jó közúti elérhetőség szerepe volt meghatározó a tőkevonásban, amely a fővárosi agglomerációk mellett a nyugati határtérségek és kapuvárosok növekedését segítette elő. Az ipartelepítési tényezőknek ez a négyese tartósan fennmarad a külföldi működőtőke telephelyválasztásában és a hazai vállalkozások növekedési lehetőségeinek biztosításában, de arányai csökken, miközben új tényezők megjelenése is tapasztalható.

A bérek emelkedése és a termelés tényezőintenzitási létra mentén történő előrelépése miatt is csökken az abszolút bérelőny, és emelkedik a minőség, a munkaerő képzettségének szerepe. Mint BAJMÓCY Z. (2011) felhívja rá a figyelmet, ez már a külső forrásból származó termelési technológiák sikeres helyi alkalmazásához is elengedhetetlenül fontos, és, mint RECHNITZER J. és SMAHÓ M. 2012 jelzi, a szakmunkásképzés és felsőoktatás rendszereinek megújítását igényeli. Ebbe az irányba mutat a kelet-európai és távol-keleti verseny jelentette kényszer is. A válság rövid távon „felszabadította” a munkaerő egy részét és kitolta a bérelőny kihasználásának lehetőségeit (vagyis a korábban vártnál tovább fennmaradnak a hagyományos versenyképességi tényezők), de ahogy JÜRGENS, U. és KRZYWDZINSKI, M. (2009) hangsúlyozza, a képzett alkalmazottak hiánya tartós marad és kikényszeríti a bérversenyt, amire egyes szakmákban a nyugatra vándorlás megállítása érdekében is szükség lesz. A gazdasági válságban jelenleg ennek lehetünk tanúi. *A munkaerő kérdése tehát elsősorban mennyiségi kérdésből mennyiségi és minőségi szempontokat is figyelembe vevő optimalizációs problémává válik.* A megfelelő tényezőellátottságot biztosító képzési rendszerek – szakmunkásképzés, felsőoktatás, különösen a műszaki és természettudományi karok jelentősége – megkerülhetlenné válnak a lokális–regionális munkaerőpiacokon (HORVÁTH GY. 2009), mivel a meglévő képzett munkaerő kihasználása és a belső migráció már nem képesek kielégíteni a vállalati igényeket a sikeres térségekben, a perifériákon pedig alapszinten sem biztosítják az ipartelepítés feltételeit.

A közlekedési és logisztikai helyzet, az infrastruktúra szerepe szorosan kötődik az elmúlt évtizedek magyar térfejlődési folyamataihoz és az autópályák kijelölte fejlődési tengelyekhez. Az állami politikákban sokáig szinte vakhítt uralkodott a közútépítés jótékony hatásával kapcsolatban, de az autópályához való közelség valójában nem vezet az

érintett térségek automatikus és jelentős telephelyi felértékelődéséhez. NÉMETH N. (2009) többváltozós statisztikai módszerekkel végzett elemzései bebizonyították, bár az autópályák fejlődésben betöltött szerepe igazolható, „*a 2001-es állapothoz képest 2006-ra lecsökkent a korrelációs együttható értéke az autópályától való távolság és a lakossági jövedelmek, valamint a munkanélküliség szintje között. Ez azért van így, mert az autópályák – elsősorban az M3-as – elérték az ország kevésbé fejlett térségeit.*” (147.) A közlekedésen belül egyes iparágak, termelési központok jobban igénylik a légi közlekedést, felértékelődik a közeli cargo-terminálok szerepe, ami a működő regionális repterekkel gyengén ellátott magyar nagyvárosokban potenciális versenyhátránnyá válik. Mind a kívülről betelepülő, mind a helyi vállalatok szemszögéből növekvő igény mutatkozik a fejlett üzleti szolgáltatások kihasználására; bár a szolgáltató szektor erős területi koncentrációt mutat, így is jelentőssé válik a helyben igénybe vehető üzleti szolgáltatások kritikus tömege, mivel ez a telephelyi előny a szolgáltatók gyors reakcióképessége, kereslethez történő pontos alkalmazkodása révén hozza helyzetbe a helyben települt vállalatokat. A rugalmas alkalmazkodás, a változásokra adott gyors reakcióképesség és a megbízhatóság a közsféra részéről is hozzájárul a térségi versenyképességhez (vagy hiánya annak romlásához). Akár a helyi kormányzatról, akár közintézményekről és az állami intézmények helyi egységeiről van szó, az adott telephely intézményi adottságai a „szoft” versenyképességi tényezők egyik legfontosabb komponensét jelentik.

A fenti előnyök összekapcsolódnak a nagyvárosi térségekben kialakuló agglomerációs előnyökhöz, ezen belül a városi gazdaság és társadalom komplexitásából adódó, iparágak közötti tudásáramláshoz kötődő *urbanizációs*, valamint az iparági koncentráción alapuló *lokalizációs* előnyökkel. Bár LENGYEL B. és SZANYI M. (2011) 1998 és 2005 közötti adatokat felhasználó empirikus elemzése az agglomerációs előnyök számszerű gyengését tárta fel Magyarországon, feltételezhető, hogy az agglomerációs előnyök jelentősége lassan, de fokozatosan emelkedik a térségi versenyképességben. Az erős iparági specializációt megvalósító ipari parkokban az erős agglomerálódás és hálózatképzés lokalizációs előnyök kialakulásával kecsgetet, a kevert profilúakban kisebb mértékben az eltérő, de valamilyen szinten komplementerré alakítható vállalatok szinergiája alakíthat ki a telephelyi előnyökön túlmutató hozzáadott értéket. A válogatás luxusára nem képes, minden lehetséges befektetőt befogadó ipari parkokban is megindulhat ez a folyamat (a szervező erő ekkor a tágabb környezet – település, régió – gazdasági szerkezete, vagy a hasonló vállalatok spontán, önérdékű agglomerálódása, egymás mellé települése – lásd BUZÁS N. – LEN-

GYEL I. 2002), de véletlenszerűbb, kisebb a kedvező végeredmény bekövetkezésének valószínűsége. Az ipar, kereskedelem és a logisztika területén egyaránt elindulhatnak hálózatképző folyamatok; a szektorokat vegyítő parkokban ez csak speciális esetekben (pl. egy repülőtér mint „központi vállalat” környezetében) következik be.

4. A versenyképesség térben differenciált értékelése Közép-Európában

A globális gazdaság koncentrációs logikája a versenyképesség térben differenciált felfogását is implikálja. A versenyző régiók, városi térségek nem képesek univerzálisan érvényes fejlődési utakat követni; egyedi alkalmazkodási formák kialakítására van szükségük. Szükséges, hogy a folyamatos helytállás érdekében megőrizzék az egyensúlyt az iparágon belüli túlcsoportuló hatások kiaknázásának lehetőségét kínáló *specializáció*, másrészt a gazdaságszerkezetük rugalmasságát, hosszú távú alkalmazkodó képességét biztosító, több iparág jelenlétére építő *diverzifikáció* között (LUX G. 2012a). A specializáció szükségességének logikus következménye, hogy a tér egyes részei más-más módon fognak bekapcsolódni a versenybe – vagyis a cél közös (hosszú távon is fenntartható magas termelékenység, foglalkoztatás és jólét), a hozzá vezető út azonban nem az. Ezt a különbségtételt az ipari parkok fejlődési pályáinak vizsgálata során is érvényesíteni kell.

A versenyképességről és annak térben értelmezett formájáról számos megközelítésben születtek munkák (áttekintésére lásd pl. LENGYEL I. 2012a), a közép-európai ipari parkok vizsgálatához azonban specifikusan a Michael Porter által megalapozott *kompetitív fejlődés elméletét* használom fel. Az elmélet alapján három fő versenyző régiótípusról (neofordista, tudásalkalmazó és tudásteremtő régiók) beszélhetünk, és ez a területi tipizálás kiválóan alkalmas az ipari parkok széles fogalmának differenciálására, a különböző formák tisztázására; jól képes rendszerezni azokat a fejlődési problémákat és lehetséges fejlesztési célokat, amelyekkel a területi versenyhez alkalmazkodó ipari parkoknak számolniuk kell. Az ipari parkok más-más formában jelennek meg, és más-más funkciót töltenek be az eltérő stratégiákkal versenyző régiókban (LENGYEL I. 2010):

- A *neofordista* („tényezővezérelt”) régiók válnak a tömeggyártás központjaivá; alacsony hozzáadottérték-tartalmú rutintevékenységeket telepítenek ide, illetve itt jelennek meg az érett, kifutó technológiákat alkalmazó iparágak. Versenyképességük

alapjait a kínált termelési tényezők (munkaerő) olcsósága és a kedvező szállítási feltételek jelentik. Az innováció, K+F szintje alacsony, a vállalkozói együttműködés hiányzik vagy gyenge.

- A *tudásalkalmazó* („beruházásvezérelt”) régiók képessé válnak a modern technológiák és termelési eljárások befogadására és alkalmazására. Gazdaságuk fő versenyelőnye a magas szaktudású, alkalmazkodóképes munkaerő, a vállalatok közötti erősödő hálózati együttműködés (beszállítói, alvállalkozói relációk), a folyamatos termék- és folyamatinnováció (ez elsősorban nem újdonságokat teremtő, hanem azokat felhasználó újítás).
- A *tudásteremtő* („innovációvezérelt”), elsősorban fő- és nagyvárosi régiók gazdagsága elsősorban a magas hozzáadott értékű szolgáltatásokra épül, itt koncentrálnak az élenjáró iparágak, itt jelennek meg a modern technológiák, gyártási eljárások, stb. A K+F, szakképzés és üzleti szolgáltatások erős integrációját valósítják meg.

A posztoszocialista Közép-Európában, így Magyarországon a legtöbb régió neofordista versenyt folytat, illetve a perifériákon még ebben a kategóriában sem versenyképes. A tudásalkalmazó régiók egyes jegyei elsősorban a külföldi működőtőke beáramlásából profitáló feldolgozóipari magtérsgében (Csehország, Délnyugat-Lengyelország, Nyugat-Szlovákia; nálunk Nyugat-, kisebb mértékben Közép-Dunántúl), különösen egyes, erős ipari hagyományokkal rendelkező nagyvárosi agglomerációkban (pl. Brno, felső-sziléziai konurbáció, Győr) jelentek meg. Tisztán tudásteremtő régió nem található a térségben, de az elsősorban tudásalkalmazó régiók gyanánt viselkedő fővárosi agglomerációkban megjelentek olyan tudásteremtő funkciók, amelyekben bizonyos mértékű iparági specializáció is kimutatható.² Az ipari parkok megjelenési formái követik ezt a térszerkezetet: a neofordista régiókban másként működnek, mint a feldolgozóipari központokban és a fővárosok környezetében.

A neofordista régiókat a hagyományos értelemben vett ipari parkok működése jellemzi; céljuk a befektetésvonzás, ritkábban település- és területfejlesztés. A nyújtott szolgáltatások köre viszonylag szűk, a telephely mellett elsősorban az infrastruktúra biztosításához, ritkábban a betelepült kisvállalkozókat támogató ügyviteli funkciókhoz kapcsolódik. Gyakoriak azok az ipari parkok, amelyek szinte semmilyen szolgáltatást nem kínálnak. A

² A hazai innovációs teljesítmény területi különbségeiről lásd BAJMÓCY Z. – SZAKÁLNÉ KANÓ I. (2009).

hazai gyakorlat „ipari park” fogalma elsősorban ezt takarja, az angol *industrial estate* („ipari hasznosítású terület”) kategóriához áll legközelebb, bár a fejlesztési elképzelések között Magyarország tranzitszerepéből is adódóan gyakori a logisztikai tevékenységek kihangsúlyozása. *Ezek az ipari parkok elsősorban előnyös beruházási feltételeket kínáló telephelyek, amelyek összegyűjtik, egy helyben biztosítják egy térség előnyeit, megteremtik azt a kritikus tömeget, küszöbértéket, amely képes az ipari fejlődési folyamatok beindítására, katalizálására.*

Ez az ipari parki forma a rendszerváltás után elsőként hazánkban jelent meg, és az ezredforduló után a szlovák, román, szerb és horvát gazdaságpolitika számára is példaként szolgált. Más formát öltött a lengyel fejlődés, ahol a befektetésvonzásban a többtelephelyű, köztulajdonú szervezetek, különleges gazdasági övezetek játszottak kulcsszerepet. Magyarország kezdeti versenyelőnye azonban jelentősen csökkent; részben a gazdaságpolitika kudarcai miatt, de részben azért is, mert a sikerrecept könnyen lemásolhatónak bizonyult, és Szlovákiában lényegesen erősebb állami támogatással, Csehországban pedig erősödő helymarketing-elemekkel és a hazai vállalkozásokat helyzetbe hozó beszállítói hálózatok kiemelt támogatásával erősítette meg a telephelyek vonzerejét.

A tudásalkalmazó régiókban (és az ebbe a körbe kerülés egy lehetséges lépéseként is) megerősödnek az inkubációs elemek (BAJMÓCY Z. 2006); az ipari parkok új üzleti, szervezési szerepköröket, szolgáltatásokat alakítanak ki magukban, illetve gyakran bekövetkezik valamilyen irányban történő specializációjuk, saját koherens profilt öltenek. A továbbfejlődés másik eleme a mélyebb területi beágyazódás, hálózati relációk kialakítása a parkon belüli egységek között és a park szűkebb (regionális) illetve tágabb (országos, nemzetközi) környezetével – így iparági körzetek, klaszterek öltenek formát, amelyekben az ipari parkok szerepe, versenyképességben elfoglalt jelentősége is átalakul. Ez a folyamat jellemzi ma Közép-Európa sikeres ipari térségeit, legfőképpen Csehországban és Szlovéniában, ahol hagyományosan erős beszállítói rendszerek működtek, erős a nemzeti középvezetési kör, és az állami politikák is elősegítik a hazai és külföldi tőke integrációját. Sajnos, ha nem is beszélhetünk területi determinizmusról, nagyon erős evolúciós pályák érvényesülnek az ipari térségek közötti szelekcióban. A területi intézményrendszer, tudásbázis és termelési hagyományok (a LENGYEL I. 2012b cikkében alaposan tárgyalt területi tőke) messzemenően befolyásolják az iparfejlődés, újraparosítás feltételrendszerét. *Az ipari parkok ebben a kontextusban a stratégiai beavatkozás lehetséges gócpontjai, a tanulmány címében is említett fejlesztési csomópontok, amelyek a telephelyi előnyökön túl a hálózato-*

sodás előnyeit, a feljebb lépés (SZALAVETZ A. 2012) lehetőségét kínálják. Egyúttal az innovatív vállalatokat támogató erős inkubációs funkciók is előtérbe kerülnek, amelyek elősegítik új üzleti szereplők gyors és sikeres piacra lépését (erre lásd pl. KNOBEN, J. és WETERINGS, A. 2010 Hollandiában végzett empirikus felmérését). Közép-Európa ipari parkjaiban a hálózatképzés, feljebb lépés és üzleti inkubáció hármasa több szempontból kulcsfontosságúvá vált: egyrészt a relatíve sikeres ipari térségekben elapadóban vannak a hagyományos, mennyiségi/költség alapú versenyelőnyök által felkínált fejlődési lehetőségek; másrészt, a külföldi működőtöke beáramlásának válsággal járó lelassulása, egyben a túlzott tőkefüggőség ellensúlyozása érdekében is szükség van a hazai tőkeképződés szorgalmazására.

A tudásalkalmazás felső szegmenseiben és a tudásteremtő régióvá válásban található meg a tudományos parkok, innovációs- és technológiai központok, az ipari és kutatási-innovációs kooperáció katalizátorai, vagyis a legfejlettebb ipari park típusok. Az innovációpolitikák európaszerte törekednek az innovációtranszfer, innovációtermelés ösztönzésére, amelyek a centrumtérsegek versenyébe való belépést és a folyamatos helytállást biztosítják. Közép-Európa követő jellegű fejlődése még csak kis mértékben járt a legfejlettebb ipari parkok kialakulásával, és ezek egyértelmű fővárosi koncentrációt mutatnak (pl. a lágymányosi Infopark), amelyeket csak ritkán ellensúlyoznak egyes nagyvárosok. Lengyelországban az elsősorban nagy egyetemek köré szerveződő 21 tudományos és technológiai park (köztük a két legrégebbi Poznańban és Krakkóban létesült) egyenletesebb térszerkezetű, lefedi az ország városhálózatát, és Csehországban, Szlovéniában is megfigyelhető a főváros egy-egy gyengébb ellenpólusa (Brno, Maribor), ahol megjelentek a tudásteremtő intézmények. Szlovéniában a nagyon nagy számú, jellemzően kis méretű iparterület mellett négy technológiai park (Ljubljana, Maribor, Muraszombat, Šempeter pri Gorici) és hat technológiai inkubátor (Celje, Ljubljana, Maribor, Koper, Sežana, Zagorje ob Savi) működik (<http://www.stp.uni-mb.si/>). Ezek inkubációs és innovációtranszferszervezeteknek tekinthetők, foglalkoztatásuk alacsony, de a települt tevékenységek aránylag magas technológiai színvonalúak.

Meg kell jegyeznünk: *a régiótípusok által felvázolt fejlődési ív csak egy ideáltípust mutat be*. Egyrészt sikeresebb és sikertelenebb példákat is ismerünk, másrészt nem szükségszerű, hogy egy ipari park adott fejlődési fázisban jelenjen meg és adott pályát járjon be. Még a legelmaradottabb régiókban is találhatunk tudásalkalmazó, esetleg tudásteremtő funkciókkal rendelkező iparvállalatokat, ipari parkokat, és a centrumtérse-

gekben is fennmaradhatnak egyszerű tömegtermelési formák, még akkor is, ha ez a tér jellegéből nem következik. A nemzetközi és hazai gyakorlat is igazolja: a megalapított ipari parkok jelentős hányada sikertelen, kihasználtságuk gyenge, a betelepült vállalkozások egymástól és környezetüktől izoláltak, koherencia nélkül működnek, és ez mindhárom régiótípusban így van. Ez a működés lehet jövedelmező, de ilyenkor állandó veszély a vállalkozások delokalizációja, olcsóbb munkaerőt kínáló térségekbe költözése. *A sikeres ipari parkok azok, amelyek tudatos fejlesztési stratégiát alkalmazva felismerik, hogy a fenti „innovációs lépcső” (régiótipológia) mely fokán képesek tartós versenyelőnyöket kialakítani, és pozícióikat szolgáltatásaik fejlesztésével, iparági specializációval meg is tudják védeni.*

5. A közlekedés és a logisztika szerepe az ipari parkok versenyképességében

Az európai gazdasági versenyben megváltozik a közlekedés versenyképességre gyakorolt hatása. A fejlett régiókban, különösen a centrumtérségekben a megtermelt áruk fajlagos szállítási igényének csökkenése és a (főként közúti) áruszállítás jelenlegi alacsony költségei miatt az elérhetőség szerepe mérséklődik a telephelyválasztási döntésekben, miközben emelkedik a helyben elérhető munkaerő ára, minősége és mennyisége, a városi funkciók és szolgáltatások kiépültsége, és más hálózati-agglomerációs tényezők jelentősége. Ez egybeesik az európai tér centrum-periféria viszonyainak válság által is erősített kiélesedésével.

A neofordista, kisebb mértékben a tudásalkalmazó régiókban megmarad a feldolgozóipar magasabb szállítási szükséglete, és a közlekedés területi feltáró szerepe is lassabban, kisebb mértékben veszít jelentőségéből. Különösen a periférikus elhelyezkedésű térségekben mutatható ki, hogy az elérhetőség egy bizonyos szintje alatt a közlekedés fejletlensége már gátolja a működőtöke betelepülését; és megfordítva, a legfontosabb közlekedési kapcsolatok (autópálya vagy gyorsforgalmi út, regionális cargorepülőtér) kiépítése új növekedési lehetőségeket biztosít (lásd ERDŐSI F. 2004). A jó közlekedési helyzet nem egyedüli, és nem *elégészes* feltétele az ipari parkok befektetésvonzásának³, de a közép-európai régiók versenyében mégis megtartotta jelentőségét – azért is, mert számos régió, városi térség még ezt sem tudja kínálni, ezért fontos differenciáló tényező maradt.

³ Lengyelország városi agglomerációi annak ellenére sikeres befektetésvonzó területek, hogy az ország autópálya-ellátottsága rendkívül gyenge, hálózatának fejlettsége jelentősen elmarad a többi visegrádi országtól.

A közlekedésfejlesztés befektetésösztönző hatása megmarad, de az európai hálózatokba újonnan bekapcsolt (autópályával, gyorsforgalmi úttal és/vagy regionális repülőtérrel ellátott) városi agglomerációkban már nem jár önmagában a feldolgozóipar tömeges betelepülésével (KISS É. 2010). Magyarországon például az M5-ös autópálya megépítése jelentősen javította Miskolc nemzetközi forgalom általi átjárhatóságát (GYÖRFFY I. 2011), de a tökevonásban csak mérsékelten és évtizedes távlatban figyelhető meg a hatása; mint Baranya megyéről szóló empirikus tanulmányom mutatja, az M6-os esetén mindeddig nem érzékelhető konkrét befektetésösztönző hatás. *Az autópálya-építések inkább felerősítik a meglévő térbeli folyamatokat és megkönnyítik más telephelyi előnyök kihasználását (hálózatokba illesztését), de nem alakítanak ki radikálisan új növekedési pályákat, és bizonyos helyzetekben a centrum-periféria viszonyt erősítő elszívó hatásaik is jelentkeznek.*

A fogyasztói szolgáltatások (pl. kereskedelem) telephelyigényére szintén nem gyakorol meghatározó hatást a közlekedésfejlesztés, mivel növekedésük a városi és vonzáskörzetben élő lakosság fizetőképes keresletének függvénye. A termelési rendszerek logisztikai igényei (flexibilis termelés, Just in Time és Material Requirements Planning rendszerek), illetve a gyors reagálású, egyedi termékekkel versenyző vállalatok viszont feltételezik a megbízható, rövid szállítási időket biztosító közutak jelenlétét. A flexibilis termelés Magyarországon elsősorban a gépipar és az elektronikai ipar beszállítói hálózataiban terjedt el; az autópályaépítés főleg ezekben az ipari tevékenységekben ígéri a telephelyérték számottevő növekedését.

A közutak területfejlesztési hatása az összekötött városi térségekben, és a pálya vonala melletti sávban, különösen a lehajtók környezetében érvényesül. A szállítási feltételeken kívül az autópályával ellátott térségekben javulnak az ingázási feltételek, szélesebb területről biztosítható a vállalatok munkaerősükséglete. Az M5-ös autópálya hatásait vizsgáló kutatások (idézi ERDŐSI F. 2005) különösen az ipari (elsősorban gépipari) foglalkoztatás növekedését mutatták ki az autópályával szomszédos térségekben. Szlovákiában és Lengyelországban hasonló előnyöket észleltek; ezeket legjobban a kis- és középvárosok tudták kihasználni (a 250 ezer fő fölötti lakosságú nagyvárosok növekedésében más adottságok játszanak főszerepet).

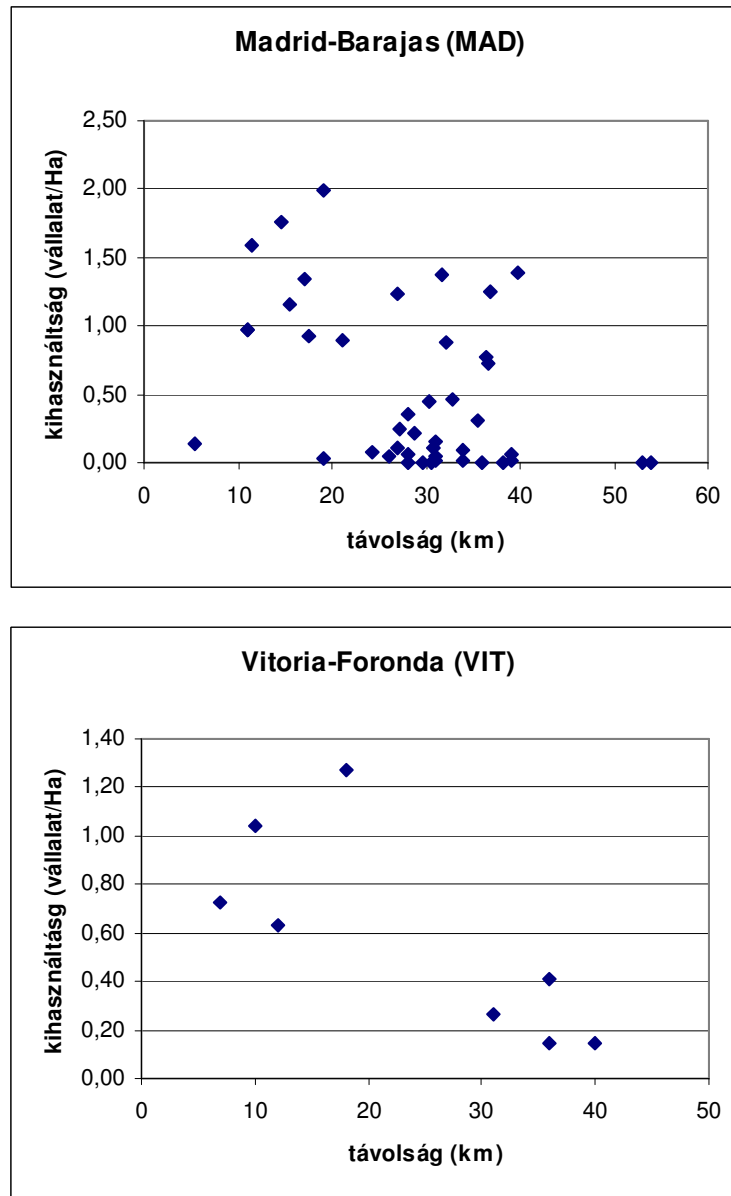
A közutakkal ellentétben a légi közlekedés gazdasági hatása pontszerű, és jelentősen koncentrált a repülőterek közvetlen környezetében. ERDŐSI F. (2004) itt három tényezőt emel ki:

- a termelési kooperációval kapcsolatos szállítási igények növekedése: nagyértékű félkésztermékek, részegységek és alkatrészek időben pontosan ütemezhető módon történő szállítása (általában a 10\$/kg értéket meghaladó áruk esetén tartják gazdaságosnak a légi szállítást, de az olcsó szállító társaságok megjelenése ezt a határt lejjebb vitte);
- a termeléshez szükséges nagyértékű gépek, műszerek szervizelése, pótalkatrészellátása, szinte azonnali hibaelhárítás;
- üzleti célú utak, anyavállalatokkal történő személyes kapcsolattartás megkönnyítése, közvetlenebb operatív irányítás lehetősége.

Mindhárom tényező annál nagyobb jelentőségre tesz szert, minél magasabb hozzáadottérték-tartalmú és precizitást igénylő termelést folytatnak.

Az erős cargofunkciókkal rendelkező repülőterek által összekapcsolt pontszerű telephelyek egy hálózatos, saját hierarchiákkal rendelkező teret alkotnak, amely valamelyest hasonló a városhálózathoz, és idomul is annak viszonyaihoz. A repülőterek központi szerepköre elősegíti a koncentrált ipari–kereskedelmi zónák kialakulását; hasonlóan, mint a nagyvárosok központi üzleti negyedei (Central Business District, CBD) teszik az üzleti szolgáltatások esetén (FLORES-FILLOL, R. – NICOLINI, R., 2006). A létrejövő integrált tér, amely szolgáltató és ipari funkciókat (irodákat, K+F telephelyeket, szórakoztató, kereskedelmi, sőt, lakóegységeket) fog össze, J. D. KASARDA (2000) nyomán *aerotropolis* (repülőter-központú városi övezet) néven ismert a nemzetközi szakirodalomban.

A repülőterek előnyeiből legerősebben a tudásteremtő és tudásalkalmazó régiók profitálnak, de, mint az ír Shannon regionális repülőtér körül kiépült iparipark-hálózat (Shannon Industrial Estate és követő ipari parkok) példája bizonyítja, a periférikus régiók modernizációjában is szerepet játszanak. Shannon regionális repülőtérét 1959-ben hozta létre az ír kormány az elmaradott délnyugati területek fejlesztésére (HORVÁTH GY. 1998). A 243 ha területű, kb. 8000 foglalkoztatottal rendelkező zóna eleinte főleg egyszerű feldolgozóipari tevékenységeket vonzott, de később a mikroelektronika, szoftverfejlesztés és más modern szolgáltató ágazatok befogadójává is vált, és így az üzleti park, később üzleti és innovációs központ forma felé fejlődött tovább.



1. ábra: A repülőtértől mért távolság és az ipari parkok kihasználtsága két spanyol repülőtér környezetében

Forrás: FLORES-FILLOL, R. és NICOLINI, R. (2006) adatai alapján a szerző számításai és szerkesztése

A repülőterek városi térségeket és ipari parkok letelepülését formáló hatását vizsgálva R. FLORES-FILLOL és R. NICOLINI (2006) két spanyol cargorepülőtér 40 km-es zónájában végzett ökonometriai elemzést. Következtetések igazolják, hogy a repülőterek elősegítik a flexibilis termelési rendszerek letelepülését, az ipari, üzleti és technológiai parkok fejlődését mind a nagyvárosokban, mind a kisebb cargorepülőterek környezetében. Idézett

forrásaik szerint a légi közlekedésben megjelenő 100 alkalmazott átlagosan az ipari foglalkoztatás 610 fős növekedéséhez vezet a repülőtér vonzáskörzetében. Az érintett terület nagyvárosok (Madrid és a Köln–Bonn kétpólusú városrégió) körül 25–30 km-es, Vitoria-Foronda (Baszkföld) regionális repülőtér környezetében 15 km-es volt. A szerzők adatbázisa alapján végzett saját számításaim szerint a repülőtér közelsége mindkét spanyol esetben szignifikánsan javította az ipari parkok kihasználtságát (2. ábra).⁴

A magyar ipari parkokra korlátozottan alkalmazhatók a nyugat-európai repülőterek tapasztalatai. A főváros környezetében és a Bécs–Pozsony–Győr „aranyháromszög” feldolgozóiparában a Madrid típusú központi városok hatása lehet mérvadó példa; más magyar régióközpontok viszont nem rendelkeznek kiépült és bejáratott regionális repülőterekkel. Az ipari parkok fejlődésében akkor nőhet a légi közlekedés jelentősége, ha jelentős iparvállalatok nagyobb hatósugarú és volumenű beszállítói tevékenységet végeznek a magyar nagyvárosok környezetében, ha ezekben a városokban nő a magas innovációtartalmú gazdasági tevékenységek részaránya, illetve ha a repülőterek desztinációinak emelkedő száma jó lehetőségeket kínál üzleti utak lebonyolítására. Ugyanakkor az elmúlt évtizedben még korábban perspektivikusnak tartott kezdeményezések (Pécs-Pogány) is elhaltak, és a tartós európai recesszió (depresszió?) ideje alatt érdemi változás sem várható. Az országban Ferihegy maradt az egyedüli szignifikáns repülőtér, és a nemzeti légitársaság összeomlása itt is jelentős visszafejlődési folyamatokat indított el.

6. Következtetések: Az ipari parkok területi fejlődésben betöltött szerepének két felfogásáról

A versenyképességi tényezők átalakulása, az európai térben más-más pozíciót elfoglaló versenyző régiótípusok eltérő lehetőségei szükségessé teszik az ipari parkok fejlődésének differenciált értelmezését. A kérdés jelentőségét az is kihangsúlyozza, hogy az elmúlt évtizedek iparfejlődésének nyertesét, a közép-európai feldolgozóipari zónát nem csak elérhetősége tette kiemelten versenyképessé, hanem ebben jelentős kvalitatív tényezők (kedvező területi tőke, magas urbanizáció, stb.) is szerepet játszottak, amelyek hosszú távú, erő-

⁴ A módszer nem számol a vállalati méretből eredő különbségekkel, de a madridi minta magas elemszáma alapján a következtetés helytállóságát feltételezhetjük. Köln–Bonn esetén az összefüggés gyengébb, de ezért valószínűleg a két város és a repülőtér háromszögszerű elhelyezkedése és a régió jobb belső közlekedési hálózata is felelős.

sen *útfüggő* fejlődési folyamatok (evolúciós pályák) eredményei, és nem, vagy csak nagy nehézségek árán teremthetők meg más térségekben. A legsikeresebb térségek fejlődési receptjei nem másolhatók le, mindössze részlegesen *adaptálhatók* a kevésbé fejlett régiókra. Bár a legsikeresebb ipari parkokat az eleve fejlett térben találjuk meg, a versenyképesség koncentrált tereinek, intézményeinek kérdése azokon a területeken sem hanyagolható el, ahol mindeddig nem került sor fenntartható ipari fejlődési pályák megalapozására. *Akár magán-, akár köztulajdonú egységekről van szó, az ipari parkok fejlődést generáló, térszervező szerepe hosszú távon is az iparfejlődés egyik fő ösztönzője lehet.* Az ipari parkok nem csak koncentráltan, kiemelt jelentőségű telephelyként tudják felkínálni a térségi versenyképesség tényezőit, hanem a helyi és regionális gazdaságfejlesztés rendszerébe illeszkedő eszközként ezt a tényezőkínálatot továbbfejleszteni, gazdagabbá tenni is képesek. Ez a munka a belső erőforrások mobilizálásával, a fellelhető versenyképességi elemek egymás mellé illesztésével végezhető el. A két, egymást nem kizáró fejlődési irány más szempontokat vet fel az elemzők és gazdaságfejlesztők számára.

Az ipari parkok fejlesztésének egyik formája *a telephelyérték növeléséhez, telepítési tényezők vonzóvá tételéhez kötődik*, amely néhány kiemelkedő méretű ipari park kivételével különösen releváns a magántulajdonú ipari parkok szemszögéből. Ezek az ipari parkok ugyanis rövid- és középtávon többnyire nem, vagy csak korlátozott hatékonyságú lobbitevékenységen keresztül képesek befolyásolni a térségi tényezőkínálatot; a meglévő versenyképességi elemek egymás mellé helyezésével, kombinációival kell növelniük befektetésvonzó képességüket. Az egyszerű telephelyi és alap-infrastrukturális előnyöket kínáló ipari parkok versenyképessége már ma is alacsony, mivel körükben súlyos túlkínálat alakult ki; gyakorlatilag a legtöbb posztoszocialista országban telítődési folyamat zajlott le az ipari parkok hálózatában.⁵

A továbbfejlődés ideális útja az ipari tényezőintenzitási létra mentén történő feljebb lépés a letelepült vállalatok körében, a meglévő kapacitások fokozatos lecserélődése magasabb hozzáadott értékű termelést megvalósító, tudásintenzívebb vállalatokra vagy tevékenységekre (pl. az autóiparban az összeszerelésen vagy részegység-gyártáson túlmutató új funkciókon keresztül). Ez egyben a tudásalkalmazó, beruházásvezérelt régiók versenyképességi formái felé vezető fejlődési út. Egy ilyen átalakulás természetesen a gyakorlatban nagyon nehezen, évtizedes munkával érhető el, különösen egyazon ipari parkon belül.

⁵ Erre példa Magyarország: míg 2004 és 2007 között 166-ról 190-re, 2007 és 2009 között pedig 210-re nőtt az ipari parkok száma, 2009 és 2012 között mindössze tíz új park nyerte el a címét.

Járhatóbb út a határozottabb iparági profil kialakítására és az ehhez illeszkedő szolgáltatási kör kialakítására való törekvés. Ez legkönnyebben a NIKODÉMUS A. (2002) által felvázolt ideáltipikus fejlődési út mentén mehet végbe: az ipari park az alapinfrastruktúra megteremtését és az első vállalkozások letelepítését követően a szolgáltatások gyors, minőségi fejlesztésére és külső kapcsolatok kiépítésére törekszik a sikeres befektetéspromóció érdekében, a fejlődés érett szakaszában pedig a szolgáltatások differenciálódásával, az ipari park specializációjával és erős, kiépített külső kapcsolatrendszerrel biztosítja a létesítmény folyamatos alkalmazkodását a változó versenykörülményekhez. A tőkeszegény közép-európai környezetben mind az iparági szelekció, mind az alapokon túllépő szolgáltatások üzemeltetése luxus, de a legsikeresebb ipari parkokban már tapasztalható. Mint egy friss hazai agglomerációkutatás feltárta (SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. 2012, LUX G. 2012b), a három magyar nagyvárosi térségben megkérdezett termelő vállalatok 57%-a minden számára szükséges üzleti, 87%-uk minden szükséges közszolgáltatást el tudott érni a telephelyén vagy az agglomeráció központjában, többen viszont a hiányzó üzleti szolgáltatások között említették az üzleti- és pályázati tanácsadást, a HR-szolgáltatásokat (személyzetfejlesztés, továbbképzés), a beszerzésmentesítést, az innovációmentesítést⁶, a logisztikai és javítási szolgáltatásokat, valamint a térségben elérhető szállodai kapacitást. *Nem feltétlenül a szolgáltatások abszolút hiánya, hanem minőségük, különösen a nemzetközi jelenléthez szükséges szolgáltatások helyi elérhetetlensége jelentett problémákat a vállalkozásoknak*, ezek a tevékenységek ugyanis nagyon erős fővárosi koncentrációt mutatnak, és ezért az interjúalanyok a fővárosban vették őket igénybe. Jelen kutatás empirikus eredményei (lásd a szerző kötetben szereplő másik tanulmányát) a telephelykínálaton belül az üzemcsarnokok, kulcsra kész telephely jelentőségét igazolták.

A fejlesztési egységekként értelmezett ipari parkok, amelyek a helyi és regionális gazdaságfejlesztés rendszerének kitüntetett csomópontjai, és a területfejlesztés eszközei, elsősorban három területen lehetnek képesek beavatkozni a fejlődési folyamatokba: a helyi és regionális munkaerőpiac átalakításával (a jelenlegi kereslet kielégítésével és a jövőbeli igények anticipálásával); folyamatos nemzetközi jelenlétük révén aktív befektetéspromócióval; valamint a gazdaságfejlesztés érdekeinek térségi és nemzeti szintű felvállalásával és képviselésével. Szerepük szerint az ipari parkok itt a szervezett fejlesztés

⁶ Különösen olyan komplex innovációs szolgáltatásokat, amelyek segítséget nyújtanának a helyi, részben az egyetemeken létrejött tudás terméké formálásában és piacosításában.

aktív formálói, a koncentrált formában nyújtott versenyelőnyök közvetítői, végül pedig a befektetések célterületei, vagyis haszonélvezői. Lényegében az ipari parkok inkubációs, gazdaságélénkítő és gazdaságszervező szerepkörének megerősítésére van szükség, amely a klaszterképződés, majd integráció folyamatán keresztül elősegíti az ipari feljebb lépést, egyben a régiók kompetitív fejlődési pozíciójának javulását, neofordista helyett tudásalkalmazó (beruházásvezérelt) versenyképességi forma felé való elmozdulását. Így egyszerre képesek a belső erőforrások mobilizálására és külső tőke bevonására; az általuk nyújtott előnyök pedig nemcsak a gazdaság mindkét szegmense számára elérhetők, hanem a kettő közötti kapcsolatrendszer megerősítéséhez (lokalizációs előnyök képződéséhez, egyben az ipari dualitás csökkenéséhez) is hozzájárulhatnak. Míg a tudásalkalmazó régiókban elsősorban a feljebb lépés, a gyenge vagy erős neofordista versenyt folytató perifériákon a tőkevonzás–tőkeképződés, újraiparosítás alapfeltételét jelentő kritikus tömegek megteremtése kell a fókuszban álljon.

Mindez természetesen nem egyedi kiállást, hanem inkább térségi közvetítő szerepet feltételez. A vállalatok, kereskedelmi és iparkamarák, állami és területi fejlesztő szervezetek, önkormányzatok, felsőoktatási és szakképző intézmények együttműködésén alapuló *fejlesztési koalíciók* megszerveződése, a regionális érdekek aktív és sikeres képviselete alakíthatja ki (illetve teheti sűrűbbé, szélesebbé és új funkciókkal gazdagabbá) azokat a hálózatokat, amelyek képesek a fejlett gazdasági tevékenységek befogadására, a területi versenyben pedig a folyamatos helytállásra és a versenypozíciók fokozatos javítására.

7. Irodalom

- ASHEIM, B. – COOKE, P. – MARTIN, R. 2006. The rise of the cluster concept in regional analysis and policy: A critical assessment. In *Clusters and Regional Development: Critical Reflections and Explorations*. Eds. ASHEIM, B. – COOKE, P. – MARTIN, R. London – New York, Routledge, 1–29.
- BAJMÓCY Z. 2006. Egyetemi üzleti inkubáció lehetőségei elmaradott térségekben. *Tér és Társadalom* 20. (3): 31–47.
- BAJMÓCY Z. 2011. *Bevezetés a helyi gazdaságfejlesztésbe*. Szeged, JATEPress, 216 p.
- BAJMÓCY Z. – SZAKÁLNÉ KANÓ I. 2009. Hazai kistérségek innovációs képességének elemzése. *Tér és Társadalom* 23. (2): 45–68.
- BARTA GY. (témavezető) 2002. *A területfejlesztés gazdaságot támogató eszközeinek, megoldásainak hatékonysága*. Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja Közép- és Észak-Magyarországi Tudományos Intézet, Budapesti Osztály.
- BENKO, G. 1992. *Technológiai parkok és technopoliszok földrajza*. Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja, 187 p.
- BUZÁS N. – LENGYEL I. 2002: A hazai ipari parkok helyzetéről és továbbfejlesztésük lehetőségeiről. In *Ipari parkok fejlődési lehetőségei*. Szerk. BUZÁS N. és LENGYEL I. Szeged, JATEPress, 201–210.

- COOKE, P. – MEMEDOVIC, O. 2003: *Strategies for regional innovation systems: Learning transfer and applications*. Vienna, United Nations Industrial Development Organisation. http://www.unido.org/file-storage/download/?file_id=11898
- DEÁK SZ. 2002. A hazai ipari parkok és a betelepült vállalkozások jellemzői (empirikus felmérés). In *Ipari parkok fejlődési lehetőségei*. Szerk. BUZÁS N. és LENGYEL I. Szeged, JATEPress, 175–200.
- DROBNIÁK, A. 2012. Exploring the urban economic resilience concept. *Regions* 286. (2): 8–10.
- EGYED I. 2009. A fél évszázados múltú francia területfejlesztés (aménagement du territoire) és egy középváros bemutatása a változó paradigmák fókuszában. *Tér és Társadalom* 23. (1): 167–180.
- ERDŐSI F. 2004. *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 640 p.
- ERDŐSI F. 2005. *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 504 p.
- FARAGÓ L. 2010. Területi koncentráció és a jelentőségüket veszítő perifériák. In *A területi kutatások csomópontjai*. Szerk. BARTA GY. – BELUSZKY P. – FÖLDI ZS. – KOVÁCS K. Pécs, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, 432–453.
- FLORES-FILLOL, R. – NICOLINI, R. 2006. *Aerotropolis: an aviation-linked space*. UFAE and IAE Working Papers, Unitat de Fonaments de l'Anàlisi Econòmica (UAB) and Institut d'Anàlisi Econòmica (CSIC), 35 p.
- GÁL Z. 2010. *Pénzügyi piacok a globális térben. A válság szabdalta pénzügyi tér*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 778 p.
- GYÖRFFY I. 2011. Az elérhetőség szerepe a területi egyenlőtlenségek alakulásában Észak-Magyarország példáján. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek* 8. (1): 18–30.
- HORVÁTH GY. 1998. *Európai regionális politika*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 502 p.
- HORVÁTH, GY. 2009. *Cohesion Deficiencies in Eastern and Central Europe: Inequalities of Regional Research Area. Discussion Papers No. 72*. Pécs, Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, 46 p.
- JONES, C. 2005. A regional perspective on the impact of the privatisation of the UK public industrial property stock. *Environment and Planning C: Government and Policy*. 23. (1): 123–139.
- JÜRGENS, U. – KRZYWDZINSKI, M. 2009. Changing east-west division of labour in the European automotive industry. *European Urban and Regional Studies* 16. (1): 27–42.
- KASARDA, J. D. 2000. Logistics & the rise of aerotropolis. *Real Estate Issues* 25. (4): 43–48.
- KISS É. 2010. *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 223 o.
- KNOBEN, J. – WETERINGS, A. 2010. Employment dynamics on business estates. *European Planning Studies* 18. (7): 1077–1095.
- KRUGMAN, P. 1991. Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy* 99. (3): 183–199.
- LENGYEL B. – SZANYI M. 2011. Agglomerációs előnyök és regionális növekedés felzárkózó régiókban – A magyar átmenet esete. *Közgazdasági Szemle* 58. (10): 858–876.
- LENGYEL I. 2010. *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 388 p.
- LENGYEL I. 2012a. A kelet-közép-európai országok régióinak versenyképessége. In *Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Szerk. RECHNITZER JÁNOS – SMAHÓ MELINDA. Győr, Széchenyi University Press, 191–229.
- LENGYEL I. 2012b. A területi tőke lehetséges szerepe a regionális növekedés magyarázatában. In *Térszerkezet és területi folyamatok. Tanulmánykötet Rechnitzer János tiszteletére*. Szerk. HÁRDI TAMÁS – NÁRAI MÁRTA. Pécs–Győr, MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, 57–73.
- LENGYEL I. – MOZSÁR F. 2002. A külső gazdasági hatások (externáliák) térbelisége. *Tér és Társadalom* 16. (2): 1–20.
- LUX G. 2008. Egy közép-európai világváros? Ipari válság és szerkezeti átalakulás Felső-Sziléziában. *Területi Statisztika*. 11. (1): 41–56.

- LUX G. 2009. Az ipar hagyományos terei: A régi ipari térségek. *Tér és Társadalom* 23. (4): 45–60.
- LUX G. 2012a. A gazdaság szerepe a városi térségek fejlesztésében: A globális kihívásoktól a fejlesztéspolitikáig. In *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései – Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Szerk SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. Pécs, Publikon Kiadó, 67–89.
- LUX G. 2012b. Fejlesztési problémák és területi együttműködési kapcsolatok magyar nagyvárosi agglomerációkban. In *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései – Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Szerk SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. Pécs, Publikon Kiadó, 153–179.
- NÉMETH N. 2009. *Fejlődési tengelyek az új térszerkezetben. Az autópálya-hálózat szerepe a regionális tagoltságban. Regionális Tudományi Tanulmányok* 15. Budapest, ELTE Regionális Tudományi Tanszék, 162 p.
- RECHNITZER J. – SMAHÓ M. 2012. A jármű- és autóiipar hatása a kelet-közép-európai térség versenyképességére. A kutatási eredmények összefoglalása. In *Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Szerk RECHNITZER JÁNOS – SMAHÓ MELINDA. Győr, Széchenyi University Press, 5–24.
- SASSEN, S. 2006. *Cities in a world economy*. London, Sage Publications Ltd., 269 p.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (szerk.) 2012. *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései – Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Pécs, Publikon Kiadó, 294 p.
- SUCHÁČEK, J. – STACHOŇOVÁ, M. – HOLEŠINSKÁ, L. – ADAMOVSÝ, J. 2012. Transition and resilience in Czech post-industrial towns: The case of Ostrava and Karviná. *Regions* 286. (2): 17–20.
- SZALAVETZ A. 2012. A „feljebb lépési” teljesítmény mérése a globális értékláncokon belül. *Külgazdaság* 56. (3–4): 66–86.
- SZANYI M. 2006. Foglalkoztatás a tudásalapú társadalomban. *Külgazdaság* 50. (11–12): 26–46.
- TINER T. 2011. Az ipari parkok elérhetőségének szerepe a nemzetközi és hazai szakirodalomban. *Földrajzi Közlemények* 135. (3): 291–299.
- <http://www.stp.uni-mb.si/>