

<https://doi.org/10.59424/debreceniszemle/2024/32/4./475-488>

Iparosítás Debrecenben: gazdasági szerkezetváltás geográfus szemmel

Molnár Ernő

geográfus, egyetemi docens, Debreceni Egyetem,
TTK, Földtudományi Intézet

Radics Zsolt

geográfus, egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem,
TTK, Földtudományi Intézet

Absztrakt: Cikkünkben a 2010-es évtized második felében kibontakozó debreceni iparfejlesztés már látható, illetve jövőbeli hatásait, a problémakör lehetséges vizsgálati szempontjait járjuk körül az elérhető statisztikai adatok és a globális termelési hálózatok koncepciójának felvonultatásával. Kitérünk a szerkezetváltás városi és megyei fejlesztési dokumentumokban történő megjelenésére, továbbá rámutatunk a helyi gazdaságon túlmutató (társadalmi és környezeti, illetve regionális) hatások elemzésének fontosságára.

Kulcsszavak: ipar, szerkezetváltás, globális termelési hálózatok, Debrecen

Bevezetés

A 2010-es évek magyarországi iparosítási hulláma a jelentős súlyú, de a helyi gazdaságban csak mérsékelt szerepet játszó iparral rendelkező Debrecen is elérte. Egyes, korábban is jelen lévő ágazatok bővülésén túl új fejleménynek tekinthető a járműipari szereplők megjelenése. A BMW 2024-ben induló gyára mellett számos németországi gyökerű cég (Schaeffler, ThyssenKrupp, Vitesco, ZF), illetve ázsiai akkumulátoripari szereplő (CATL, EcoPro, EVE Energy, Halms, Sencorp) vetette meg a lábát a város újonnan kiépített ipari parkjaiban. Debrecen mindinkább felkerülni látszik az európai autóipar térképére, aminek köszönhetően a település gazdasági, társadalmi és környezeti viszonyainak jelentős átalakulása prognosztizálható.

Cikkünk Debrecen legújabb keletű iparosításának bemutatására és tágabb kontextusba helyezésére törekszik. Az írás első részében megvizsgáljuk, hogy miként illeszthető e folyamat a város hosszabb távú fejlődési pályájába, milyen szerkezeti sajátosságai és már megragadható következményei vannak. A második részben áttekintjük az ipar megjelenését a városi és megyei fejlesztési dokumen-

tumokban. Végül, a harmadik részben a globális termelési hálózatok koncepciójára építkezve kísérletet teszünk az iparosítás elméleti keretekbe ágyazására és azon szempontok felvázolására, amelyek a helyi gazdaságra gyakorolt hatások majdani értékelése során figyelembe veendőek. A cikk az általános elméleti kereteket adó, az autóipar térszerkezetét taglaló és a helyi gazdaság fejlődését bemutató szakirodalmi forrásokon túl elsősorban városi és megyei fejlesztési dokumentumokra, illetve vállalati és foglalkoztatási adatokra építkezik.

Az ipar szerepe Debrecen gazdaságában

Debrecen modern kori gazdasági fejlődése során az iparosodás három hulláma különíthető el. Az 1840-es években az István Gőzmalom megalapításával vette kezdetét az első szakasz, mely az I. világháborúig jellemzően a régió nyersanyagainak feldolgozására épülő élelmiszeripari és könnyűipari középállalatok kialakulásához vezetett. Igazi nagyvállalatnak csak az állami dohánygyár, illetve – egyedüli „nehézipari” üzemként – a vasúti járműjavító számítottak. A gyáripar mérsékelt fejlődése a korábbi időszakból örökölt kisipar számottevő súlyával párosult (Baranyi B., 1994; Kozma G., 1993). 1910-ben Debrecen – Szeged után – a mai országterület legnagyobb vidéki bányászati, kohászati és ipari foglalkoztatását mutatta fel (*1. táblázat*).

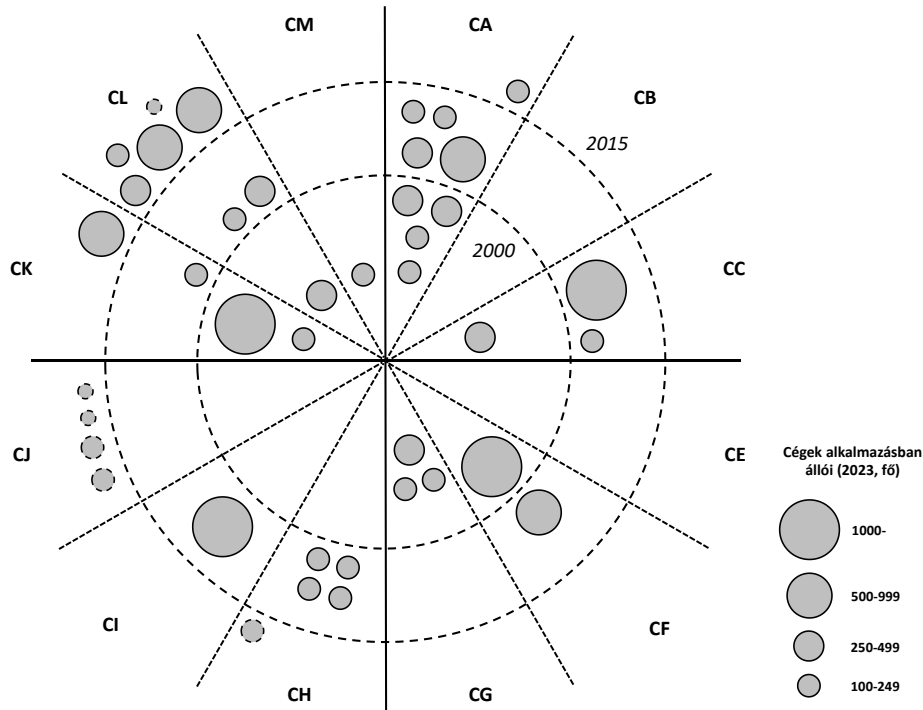
1. táblázat: Debrecen pozíciója a vezető vidéki ipari központok sorában; forrás: KSH

Foglalkoztatottak a bányászatban, kohászatban, iparban (1910, fő)		Helyben foglalkoztatottak az iparban, építőiparban (1990, fő)		Helyben foglalkoztatottak az iparban, építőiparban (2011, fő)	
Szeged	14 272	Miskolc	53 152	Győr	29 450
Debrecen	13 849	Debrecen	45 288	Székesfehérvár	27 656
Pécs	9 971	Győr	40 140	Debrecen	22 599
Győr	9 665	Székesfehérvár	36 743	Miskolc	20 051
Miskolc	9 040	Pécs	35 667	Kecskemét	19 353
Kecskemét	5 451	Szeged	35 587	Nyíregyháza	17 404
Szombathely	5 393	Nyíregyháza	27 285	Szeged	17 199
Sopron	5 170	Kecskemét	22 705	Pécs	16 829
Székesfehérvár	5 138	Dunaújváros	22 665	Szombathely	16 711
Hódmezővásárhely	4 803	Szombathely	21 392	Zalaegerszeg	16 035

Az 1950-es évektől datálható Debrecen iparosodásának második szakasza, mely nagy volumenű állami beruházások nyomán diverzifikált nagyipar kialakulását eredményezte. A szerteágazó élelmiszer- és könnyűipari tevékenységek, jelentős súlyú építőanyagiparral, illetve korszerű iparágakkal (gyógyszer- és műanyagiparral, gép- és műszergyártással) egészültek ki (Baranyi B., 1994; Kozma G., 1993). A szektor bővülésének köszönhetően Debrecen 1990-ben is a második helyet foglalta el a vidéki városok között az ipari-építőipari foglalkoztatás volumene alapján: az ipar abszolút koncentrációja alapján Miskolc, iparirányító funkcióit tekintve pedig Győr vezette a vidéki városok ranglistáját (Barta Gy., 2002).

Fontos ugyanakkor kiemelni, hogy e változások ellenére Debrecen nem vált igazán ipari jellegű várossá (Süli-Zakar I., 1996), iparának ágazati szerkezete pedig elég jó kiindulási alapot jelentett a rendszerváltás időszakában. Bár az ipari központok sorában Debrecen után következő, korszerű ágazatokat öröklő és földrajzi fekvését is kamatoztatni képes Győr és Székesfehérvár gazdasági megújulása sikeresebb, a szénbányászat, vas- és acélipar, illetve nehézgépgyártás válságát nyögő Miskolc, a szén- és uránbányászat, továbbá a könnyűipar leépülését elszenvedő Pécs, valamint a főként élelmiszer- és könnyűipari üzemekkel rendelkező Szeged helyzete kedvezőtlenebb volt. A 2011. évi ipari-építőipari foglalkoztatási adatok egyszerre tükrözik az ipari megújulás rendszerváltás utáni különbségeit, illetve a begyűrűző globális gazdasági válság hatásait (*1. táblázat*).

A rendszerváltás utáni, harmadik iparosodási hullám a dinamikusabb szerkezetváltást mutató régiókhöz képest késéssel jelenik meg Debrecenben. Jellemzője e szakasznak, hogy az ipar növekedése nem megszakíthatatlan: az új iparosodási hullám kibontakozását a szekunder szektor visszahúzódása, a helyi gazdaság figyelemre méltó terciarizációja, azaz a szolgáltató-infrastrukturális ágazatok fejlődése előzte meg, melynek jól látható nemzetközi reprezentánsai a különböző transznacionális vállalatok által működtetett, összesen több ezer alkalmazottat tömörítő szolgáltató központok. Bár már az ezredfordulón feltűntek a városban új ipari szereplők (közülük a National Instruments a legjelentősebb, mely cikkünk írásakor Debrecen legnagyobb árbevétellel bíró iparvállalata), az igazi fellendülés 2015 után tapasztalható. Az átalakulás motorját – az ország egészéhez hasonlóan – a város gazdaságát nemzetközi hálózatokba integráló külföldi működőtőke-befektetések jelentik. A korábbi diverzifikált iparszerkezet inkább átalakulni, mint szegényedni látszik: bár a textil-, ruha-, bőr- és cipőipar gyakorlatilag eltűnt a helyi gazdaságból, a gyógyszeripar és a gépgyártás erősödött, illetve új szereplőként megjelent az elektronikai ipar, az akkumulátoripari cégek révén a (villamos) gépgyártás, valamint a (közúti és légi) járműipar (*1. ábra*).



CA: Élelmiszer, ital, dohánytermék gyártása. CB: Textilia, ruházat, bőr és bőrtermék gyártása. CC: Fafeldolgozás, papírttermék gyártása, nyomdai tevékenység. CE: Vegyi anyag, termék gyártása. CF: Gyógyszergyártás. CG: Gumi-, műanyag és nemfém ásványi termék gyártása. CH: Fémalapanyag és fémfeldolgozási termék gyártása. CI: Számítógép, elektronikai, optikai termék gyártása. CJ: Villamos berendezés gyártása.

CK: Gép, gépi berendezés gyártása. CL: Járműgyártás.

CM: Egyéb feldolgozóipar; ipari gép, berendezés üzembe helyezése, javítása.

(A szaggatott körökkel jelölt cégek 2024-ben érték el, vagy várhatóan a következő hónapokban érik el az ábrára kerüléshez szükséges létszámlimitet.)

1. ábra: Jelentős feldolgozóipari vállalatok Debrecenben, alapításuk ideje, ágazati hovatartozásuk és foglalkoztatásuk nagyságrendje szerint; forrás: vállalati beszámolók

Debrecen továbbra is sokágú iparszerkezetét jól mutatja, hogy legalább 100 főt foglalkoztató, helyi székhelyű és/vagy helyi üzemmel rendelkező feldolgozóipari cégek csaknem valamennyi iparágban akadnak, sőt, a feltüntetett alágazatok felében 500 fő feletti nagyvállalatok is működnek. Figyelemre méltó a meghatározó ipari vállalkozások egy részének hagyományos iparágakhoz kötődése, még akkor is, ha egyes cégek a jelenlegi formájukban csak 2000 vagy 2015 után jöttek létre. Az igazán új szereplők 2015 után kivétel nélkül a járműiparhoz, az ahhoz beszállítóként kapcsolódó villamos gépgyártáshoz, valamint a fém- és gépiparhoz

kötődnek, jelezve ezen iparágak jövőben növekvő súlyát a helyi gazdasági szerkezetben (1. ábra).

A jelenlegi iparosodási folyamat szerkezeti hatása a külföldi (elsősorban európai és ázsiai) tulajdonú nagyvállalati szektor szerepének látványos növekedése a város gazdaságában. Ez jól látható a legalább 250 főt foglalkoztató helyi székhelyű feldolgozóipari vállalatok számának és összes nagyvállalaton belüli arányának számottevő növekedésében. Csak ebben a nagyságrendi kategóriában volt egyszerre abszolút és relatív súlynövekedés. Ugyan az 50-249 fő között foglalkoztató feldolgozóipari közép- és nagyvállalatok száma kissé gyarapodott, de összes közép- és nagyvállalaton belüli arányuk inkább csökkent, és hasonló tendenciák mutatkoztak a legkisebb vállalatok körében is: a létszámgyarapodás csökkenő részesedéssel párosult (2. táblázat).

2. táblázat: Helyi székhelyű feldolgozóipari vállalkozások számának és helyi gazdaságon belüli arányának változása Debrecenben (2014-2022); forrás: KSH

Alkalmazásban állók (fő)	Feldolgozóipari vállalkozások száma (db)			Feldolgozóipari vállalkozások aránya (%)		
	2014	2018	2022	2014	2018	2022
250-	8	10	13	38	42	48
50-249	37	40	40	35	34	33
20-49	63	50	50	27	20	18
10-19	62	59	67	15	13	14
5-9	93	110	96	10	11	9
1-4	748	730	828	5	4	4
Ismeretlen/0 fő	2	38	43	5	4	4
Összesen	1 013	1 037	1 137	6	5	5

A többi régióközponttal összevetve Debrecen gazdaságát, megállapítható, hogy a város – méreteiből adódóan – a feldolgozóipari vállalkozások összesített száma terén (és a legtöbb méretkategóriában) vezető pozíciót foglal el. Viszont a nagyvállalati szektor fent vázolt erősödése ellenére ebben a kategóriában továbbra is csak a második helyen áll Győr után. Másrészt, a feldolgozóipari vállalkozások lakónépességre vetített száma alapján szerényebb a város pozíciója. Győr minden vállalati kategóriában megelőzi, és bár a nagy- és a közép- és nagyvállalati kategóriában az észak-dunántúli régióközpont után következik, a potenciális közép- és nagyvállalatok esetében a legutolsó helyre kerül, illetve a kis- és mikrovállalkozások sűrűsége terén is a mezőny második felében szerepel. Míg tehát a feldolgozóipar a nagyvállalati szektorban robusztus abszolút és relatív súlynövekedést mutat, és Debrecen a régióközpontok között vezető Győr nyomába eredt, addig a nagyipari szereplők jövőbeli beágyazódását támogatni képes közép- és különösen a potenciális közép- és nagyvállalatok abszolút dinamikája mérsékeltebb, utóbbiak lakónépességre vetített száma valamennyi régióközponttól elmarad (3. táblázat).

3. táblázat: Helyi székhelyű feldolgozóipari vállalkozások abszolút és ezer lakosra jutó száma a régióközpontokban (2022); forrás: KSH

Alkalmazásban állók (fő)	Feldolgozóipari vállalkozások száma (db)					Feldolgozóipari vállalkozások száma ezer lakosra (db)				
	DB	GY	MK	PE	SZ	DB	GY	MK	PE	SZ
250-	13	17	6	3	2	0,07	0,13	0,04	0,02	0,01
50-249	40	35	22	23	21	0,20	0,27	0,15	0,17	0,13
20-49	50	42	38	39	47	0,25	0,33	0,26	0,28	0,30
10-19	67	47	36	40	60	0,34	0,37	0,24	0,29	0,38
5-9	96	96	71	80	76	0,48	0,75	0,48	0,57	0,48
1-4	828	672	541	633	678	4,14	5,27	3,67	4,54	4,27
Ismeretlen/0 fő	43	42	38	26	31	0,22	0,33	0,26	0,19	0,20
Összesen	1 137	951	752	844	915	5,69	7,45	5,10	6,06	5,76

DB: Debrecen; GY: Győr; MK: Miskolc; PE: Pécs; SZ: Szeged.

Debrecen gazdaságának korlátozott ipari karakterét a legutóbbi népszámlálások foglalkoztatási adatai is tükrözik. A helyben lakók körében az iparban-építőiparban dolgozók aránya nem változott 2011 és 2022 között, miközben az öt régióközpont közül háromban növekedett, egy esetben pedig csökkent a szekunder szektor súlya. 2022-ben Győr és Miskolc foglalkozási szerkezetében sokkal hangsúlyosabb volt az ipar-építőipar, míg a többi régióközpont mutatói nagyjából hasonló, az országos átlagtól jelentősen elmaradó értéket vettek fel. A jóval kisebb lélekszámú Győrben így abszolút értékben is több volt az iparban-építőiparban dolgozó helyi lakos, mint Debrecenben. Figyelemre méltó, hogy az eljárók számának csekélyebb növekedése mellett a hajdúsági megyeszékhelyen volt legnagyobb mértékű a bejárók létszámgyarapodása: 2011 és 2022 között csaknem duplázódás történt, amivel Debrecen a legtöbb ingázót fogadó vidéki városok (Győr, Székesfehérvár, Miskolc) közé emelkedett. A helyben foglalkoztatottak száma – Győrrel holtversenyben – a legnagyobb arányú bővülést mutatta a régióközpontok között, ami nagyban hozzájárult Debrecen vezető pozíciójának megtartásához (4. táblázat).

4. táblázat: Ipari-építőipari és összes foglalkoztatás, illetve ingázás a régióközpontokban (2022); forrás: KSH

	Városi adatok (2022, fő)					Városi adatok (2022, a 2011. évi százalékában)				
	DB	GY	MK	PE	SZ	DB	GY	MK	PE	SZ
Iparban, építőiparban foglalkoztatott	21 618	23 335	19 161	15 150	16 329	117	126	121	118	111
Összes foglalkoztatott	97 351	68 295	71 501	67 852	79 534	117	120	114	113	115
Összes eljáró	12 956	11 692	12 417	9 613	12 095	166	166	161	175	180
Összes bejáró	41 449	47 239	38 102	28 034	27 307	192	156	148	152	163
Összes helyben foglalkoztatott	125 844	103 842	97 186	86 273	94 746	129	129	120	118	120
Iparban, építőiparban foglalkoztatott 100 foglalkoztatottra	22	34	27	22	21	100	105	107	104	97

DB: Debrecen; GY: Győr; MK: Miskolc; PE: Pécs; SZ: Szeged.

De vajon milyen szerepet játszhatott az ipar a debreceni munkahelyek és a bejárók számának a bővülésében? E kérdés megválaszolására közvetett módon, az ipar-építőipar környező járásokban lakók foglalkoztatásában játszott szerepe és az eljárás mértéke alapján teszünk kísérletet. Megállapíthatjuk, hogy a járások többségében 2011 és 2022 között bővült az iparban-építőiparban foglalkoztatottak száma: a megye szintjén ez több mint 5.000 fős növekményt jelent, amelyből leginkább a Debreceni, a Derecskei, a Berettyóújfalui és a Püspökladányi járás vette ki a részét. Ezzel ugyan a megye ipari-építőipari foglalkoztatása a 2001 és 2011 közötti fogyás után visszaállt a 2001. évi szintre, de a szekunder szektor csökkenése a foglalkozási szerkezetben nem állt meg, csak lassult: a megyeszékhelytől távolabbi Berettyóújfalui és Püspökladányi járásban mutatkozott némi aránynövekedés. A foglalkozási szerkezet vázolt dinamikája az eljárók (nem a saját településükön dolgozók) számának erős növekedésével párosult. A növekmény abszolút nagysága alapján a Debreceni, a Derecskei, a Berettyóújfalui és a Püspökladányi járás (a Hajdúszoboszlói mellett) ezúttal is kiemelkedett a mezőnyből: esetükben tehát az ipari foglalkoztatás és az ingázás növekedése kéz a kézben jár (5. táblázat).

5. táblázat: Ipari-építőipari foglalkoztatás és ingázás Hajdú-Bihar járásaiban; forrás: KSH

Járások	Iparban-építőiparban foglalkoztatottak				Eljárók			
	2022 (fő)	2011-2022	2022 (%)	2011-2022	2022 (fő)	2011-2022	2022 (%)	2011-2022
Balmazújváros	2 923	+250	22	-3	6 015	+2 633	45	+13
Berettyóújfalú	3 125	+717	18	+1	7 914	+3 604	44	+15
Debrecen	16 489	+1 829	16	-1	17 695	+6 960	17	+5
Derecske	3 286	+808	18	0	10 396	+4 081	58	+10
Hajdúböszörmény	4 111	-364	23	-7	6 278	+2 660	36	+11
Hajdúhadház	2 426	+537	25	-3	6 429	+2 485	66	+9
Hajdúnánás	3 427	-134	26	-6	5 932	+2 061	45	+10
Hajdúszoboszló	3 257	+553	17	0	7 803	+3 247	40	+13
Nyíradony	2 636	+442	22	-3	6 549	+2 495	54	+9
Püspökladány	3 140	+670	19	+1	7 645	+3 032	47	+13
Hajdú-Bihar	44 820	+5 308	19	-1	82 656	+33 258	34	+9

Másrészt, a nagyobb arányú ipari-építőipari foglalkoztatás és a nagyobb arányú ingázás egyes szuburbán járásokban (Hajdúhadház, Nyíradony) összekapcsolódni látszik, míg a jelentősebb méretű városoknak otthont adó Balmazújvárosi, Hajdúböszörményi és Hajdúnánási járásokban a hangsúlyosabb ipari-építőipari foglalkoztatás mérsékeltebb arányú eljárással párosul, jelezve, hogy itt a helyi ipar foglalkoztató szerepe sem hagyható figyelmen kívül (5. táblázat).

Hajdú-Biharban és környezetében több ingázási célpont is adódik: Debrecen (41.449 fő) mellett elsősorban Nyíregyháza (27.303 fő), Tiszaújváros (11.138 fő) és Nyírbátor (8.356 fő) vonzereje áll az erősödő eljárás háttérében. Az ipari-építőipari foglalkoztatás legnagyobb növekményét/magasabb arányát, illetve a legnagyobb arányú elingázást egyszerre felmutató megyei járásokban ugyanakkor meghatározó Debrecen vonzása. Hajdúsámson (Debreceni járás) eljáróinak több mint 80%-a, a Derecskei járás ingázóinak 67%-a, a Hajdúhadházi járás eljáróinak 61%-a és a Nyíradonyi járás ingázóinak 58%-a a hajdú-bihari megyeszékhelyt preferálta 2022-ben. Mindezek alapján nem megalapozatlan az iparban-építőiparban dolgozók környező járásokban növekvő számát összekapcsolni a debreceni ipari cégek növekedésével.

Debrecen iparosítása a fejlesztési dokumentumok tükrében

A változások jelentősége láttán joggal vetődik fel a kérdés, hogy mennyire épülnek be ezek a folyamatok a város és tágabb térsége fejlesztési stratégiáiba. A válasz megadása érdekében áttekintettük a Debrecen város és Hajdú-Bihar vármegye 2006 és 2023 között készült fejlesztési dokumentumaiban felvázolt jövőképeket, továbbá elemeztük a különböző ágazatok/szektorok megjelenését, illetve hangsúlyosságát ezekben a tervezési anyagokban (6. táblázat).

Debrecen városa az ezredforduló után felismerte a saját fejlesztéspolitika kialakításában rejlő lehetőségeket. Azonban a magyarországi települések túlnyomó többségéhez hasonlóan nem rendelkezett jelentős saját forrásokkal, ezért célok terén elsősorban az elérhető külső forrásokat biztosító szervezetek (főként az EU) prioritásaihoz történő alkalmazkodás jellemezte. A 2008. évi integrált városfejlesztési stratégia egy meglévő erőforrásokra építkező, versenyképes, tudásközpontú, magasabb hozzáadott értékű gazdaságra és azt segítő szolgáltatásokra alapozott megújulási irányt vázolt fel. A környezet állapotának javítását és az infrastruktúra fejlesztését helyezte fókuszba. Ehhez optimális kereteket kínált a város hagyományos gazdasági szerkezete, élelmiszer- és gyógyszeripari tradíciói. Erre az alapra épített az az egészségipari bázisú fejlesztési stratégia is, amely a Farmapolis program keretében öltött testet. A 2006-ban készült megyei területfejlesztési koncepció is elsősorban a környezet- és egészségipar, illetve az élelmiszeripar adottságaira építkezve határozta meg a fejlődés fő irányait. Ugyanakkor mindkét dokumentum megemlíti az informatikai szolgáltatásokra építkezés lehetőségét is, és kiemelt szerepet kapott az anyagokban a turizmus fejlesztése. A stratégiákban megjelenik a szervezeti háttér fejlesztésének szükségessége, az intézmények és vállalati szereplők közötti kapcsolatok transzfertervezeten keresztül történő élénkítése. E szervezetek közreműködésével a kis- és középvállalkozások kompetenciáinak javítása is kiemelt célként azonosítható.

6. táblázat Debrecen és Hajdú-Bihar vármegye fejlesztési dokumentumainak jövőképei, illetve tartalmi hangsúlyai; forrás: fejlesztési dokumentumok alapján a szerzők szerkesztése

	Jövőképek	Hangsúlyos ágazatok/szektorok
DMJV 2008	„A múlt értékeire támaszkodva a jövő kihívásainak megfelelően Debrecen az Észak-alföldi régió, valamint a határon túli térség kimagasló térszervező erejű regionális központjává, és nemzetközi jelentőségű tudás centrumává válik.”	<ul style="list-style-type: none"> • Hagyományos ágazatok (Pharmapolis). • IT technológiák. • Építkezés a Debreceni Egyetem adottságaira.
DMJV 2014	„Debrecen, az Életerős Város, a lakosai számára kiemelkedő életminőséget biztosító, fenntartható módon és kiegyensúlyozottan fejlődő, a térség értékeire támaszkodó és az innovációra épülő, nemzetközi szinten is versenyképes gazdasági, oktatási és egészségügyi központtá válik.”	<ul style="list-style-type: none"> • Innovációs szemlélet integrálása a gazdasági, társadalmi és környezeti folyamatokba. • Az életminőség javítása az öregedő társadalom kihívásaira válaszolva. • Élhető, fenntartható lakó- és intézményi környezetet a debreceni polgároknak. • Szolgáltatásai révén a határon is túlnyúló befolyással rendelkező regionális központ és tudáscentrum.
DMJV 2023	„Debrecen fenntartható és innovatív módon fejlődő, magas életminőséget kínáló, határon is átnyúló szerepkörrel rendelkező makroregionális központ.”	<ul style="list-style-type: none"> • Innovációs szemlélet integrálása a gazdasági, társadalmi és környezeti folyamatokba. • Élhetőség, fenntarthatóság, klímaadaptáció. • Egyenlő esélyek, lakosság bevonása. • Kereskedelmi, szolgáltató és ipari funkciók (gyógyszeripar, elektronika, élelmiszeripar, gépipar) erősítése.
HBMO 2006	„A tudásvezérelt fejlődésre, és a Hajdú-Bihar megye adottságaira épülő versenyképes gazdaság – kiemelten a környezet- és egészségipar – biztosítja a lakosság magas szintű életminőségét.”	<ul style="list-style-type: none"> • Idegenforgalom. • Oktatás, Debreceni Egyetem. • Megyei tudásbázis. • Vállalkozási környezet. • Innovatív, üzleti alapon is versenyképes mezőgazdasági termelés. • Környezet- és egészségipar.
HBMO 2013	„Hajdú-Bihar megye 2030-ra megőrzi természeti értékeit és a helyi közösségek együttműködésére, adottságaira és hagyományaira építve – támaszkodva Debrecen, mint a Kárpát-medence egészség fővárosa és versenyképes innovációs központ gazdaságélénkítő és munkahelyteremtő hatására – fenntartható, kiegyensúlyozott, lakosai számára minőségi szinten élhető környezet lesz.”	<ul style="list-style-type: none"> • Agrár- és élelmiszergazdaság. • Debrecen az egészség fővárosa. • Innováció és tudás növekvő szerepe. • Egészséges települési környezet. • Társadalom megújítása, vidéki területek megtartóképeségének növelése.
HBMO 2021	„Hajdú-Bihar a Kárpát-medence újra-szerveződő területi folyamataiban megerősödött térségi szerepével – Debrecen növekvő regionális szerepére támaszkodva – egy dinamikus és modern, magas hozzáadott értékű gazdasággal és fejlett innovációs ökoszisztémával rendelkező, társadalmi és környezeti irányában felelős, tudatos tervezésen alapuló jövőálló megye, mely elhivatott természeti- és kulturális értékeinek megőrzésében, fenntartható hasznosításában, egyben nyitott a kreatív és innovatív kezdeményezésekre, amelyekkel lakosai számára minőségi, élhető környezetet és felelős közösséget biztosít.”	<ul style="list-style-type: none"> • Hálózatosodó, versenyképes gazdaság: mezőgazdaság, élelmiszeripar, gyógyszer-ipar, új ágazatok (kiemelten az autópárhoz kapcsolódó ágazatok) fejlesztése. • Kutatás-fejlesztés integrálása a gazdaságba. • Élhető és éltető települések fejlesztése. • Motivált és rugalmas humán erőforrás. • Hatékony klímavédelem és adaptáció.

A 2013 utáni programozási időszakban készült dokumentumok az életminőség-egészség, fenntarthatóság és innováció háromszögében mozogva jelölték

ki a város és a megye fejlesztési irányait. Továbbra is a gyógyszeripar, az élelmiszeripar, az elektronika és a turizmus élénkítésére kívánták helyezni a hangsúlyt. Kiemelten jelent meg ugyanakkor az informatikai szolgáltató központok fejlesztése, amely révén a város egyre inkább a kereskedelmi-szolgáltató, innovációs központ arculat kialakítását célozta meg. A hangsúlyok ugyanakkor lassan eltolódni látszanak a transznacionális vállalatok termelési láncába történő bekapcsolódás irányába.

A 2020 után következő (jelenlegi) programozási időszakban ezeknek a hangsúlyoknak a további erősödése figyelhető meg. Versenyképes, innovatív, a globális és regionális hálózatokba bekapcsolódni képes helyi gazdasági-társadalmi környezet kialakítása a cél, mely egyúttal igyekszik tekintettel lenni a klímavédelem és -adaptáció aktuális EU irányelvére is. A hagyományos ágazatok (mezőgazdaság-élelmiszeripar, gyógyszergyártás) fejlesztése mellett cél az újonnan megjelent iparágak (közlekedési gépgyártás, vegyipar) feltételeinek javítása. Ez utóbbi szempont esetében egyértelmű prioritásként azonosítható a nemzetközi nagyvállalatok igényeihez, elvárásaihoz történő igazodás. Ugyanakkor Debrecen (tágabb) környezetének élhetősége és népességmegtartó-képességének növelése is erősebb fókuszot kap (6. táblázat).

A vizsgált fejlesztési dokumentumok esetében tehát megfigyelhető a globális és európai elvek/prioritások irányába történő eltolódás, ugyanakkor az utóbbi években Debrecenben megalapozott iparágak stratégiai megalapozása – bizonyos objektív tényezők folytán is – csak korlátozottan jelenik meg. A tervdokumentumok a vizsgált időszak második felében lekövetik a megvalósuló fejlesztéseket.

Debrecen iparosítása a GPN koncepció értelmezési keretében

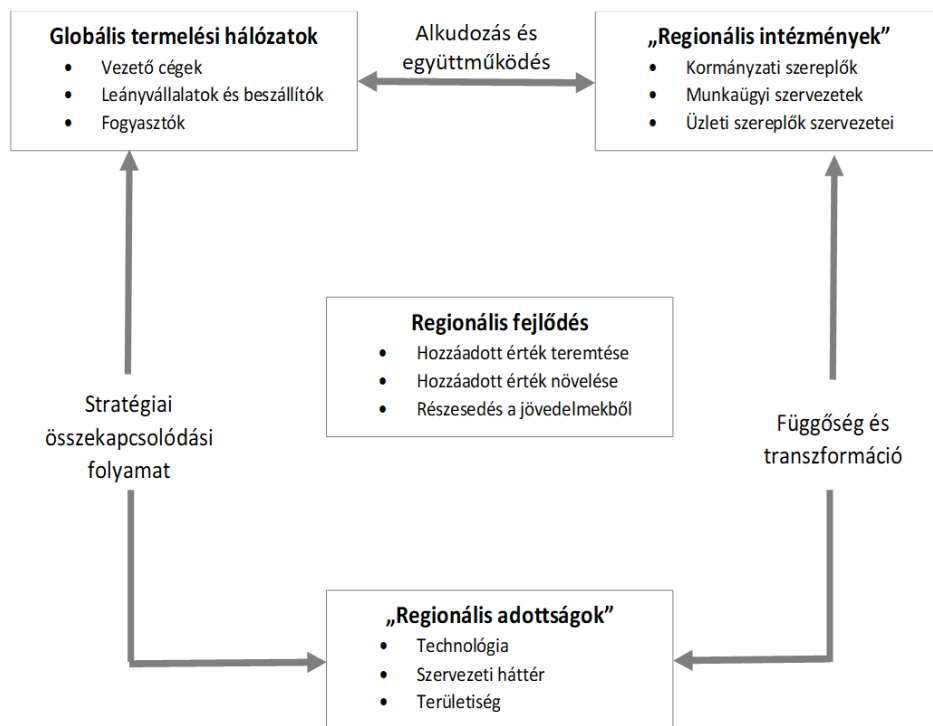
A Debrecenben zajló újraparosítási folyamatok értelmezéséhez a globális termelési hálózatok koncepciója lehetséges keretet kínálhat. A Manchesteri Gazdaságföldrajzi Iskolához kötődő elmélet a globális termelési hálózatokat egymással összekapcsolódó, de különböző régiókban és nemzetgazdaságokban működő vállalatok és intézmények együtteseként írja le, melyek különböző, világpiacra kerülő termékek és szolgáltatások termelése és fogyasztása köré szerveződnek, illetve egy-egy meghatározó vállalat irányítása alatt állnak (Coe, N.M. – Yeung, H.W., 2015). E globális gazdaság gerincének tartott hálózatok kétirányú területi kapcsolatokat mutatnak: egyrészt térbeli formálódásukat meghatározzák a különböző lokációkban kiaknázható erőforrások, másrészt belső munkamegosztási rendszereik és hatalmi viszonyaik révén maguk is hatással vannak az integrált térségek fejlődési perspektíváira (Henderson J. et al., 2002).

A globális-lokális kapcsolatokat egy háromoldalú modell írja le, mely a termelési hálózatok és regionális adottságok interakciójára a „stratégiai összekapcsolódás”, a regionális adottságok és intézmények kapcsolatára a „függőség és transzformáció”, míg a termelési hálózatok és regionális intézmények viszonyára

az „alkudozás és együttműködés” kifejezéseket használja (2. ábra). A stratégiai összekapcsolódás bekövetkezhet (közvetlenül) helyi vállalat alapítása révén vagy (közvetett módon) a helyben működő potenciális beszállítók termelési hálózatba kapcsolásával (Coe, N.M. – Yeung, H.W., 2015). Mindkét esetben fontos ugyanakkor hangsúlyozni a komplementaritás (egymásnak nyújtott előnyök) és a szándékosság (telephely felkínálásának és választásának tudatossága) fontosságát. A függőség és transzformáció fogalma arra utal, hogy a regionális intézmények egyrészt jelentősen hozzájárulhatnak az adottságok termelési hálózatok igényeihez történő formálásához, másrészt a termelési hálózatok igényeivel nagyobb mértékű egybeesést mutató helyi adottságrendszer komolyabb alkuerőt biztosít számukra a különböző beruházókkal folytatott tárgyalások során (Coe N.M. et al., 2004; Dawley S. et al., 2019).

Fontos hangsúlyozni, hogy a modell térben és időben is rugalmas. A „regionális” különböző léptékeken működő intézmények és adottságok összegződésé-ként értelmezhető: Debrecen esetében például a helyi adottságokon túl a magyarországi gazdasági környezet és az Európai Unió kínálta peremfeltételek is a „termék” részét képezik. A termelési hálózatok és régiók összekapcsolódása dinamikus folyamat: a komplementaritások erősödhetnek vagy gyengülhetnek, de akár meg is szűnhetnek. Utóbbi szétkapcsolódáshoz vezet, amit – különböző megfontolásokból – bármelyik fél forszírozhat. A különböző stratégiai összekapcsolódások eltérő kimeneteket eredményezhetnek. A termelési hálózatokban történő részvétel minősége a hozzáadott értékkel, a feljebb lépés, azaz a nagyobb hozzáadott érték felé mozdulás lehetőségével, valamint az előállított jövedelmekből elérhető részesedéssel írható le (2. ábra).

A fejlesztéspolitikai hozadékok a globális termelési hálózatokba integrálódás mikéntjétől és – ezzel részben összefüggésben – a helyi adottságok specifikusságától függenek. E tekintetben a globális termelési hálózatokat irányító cégeknek és az ún. „nemzeti bajnokoknak” otthont adó, nehezen másolható, különleges adottságokkal bíró, organikus kapcsolódást mutató innovatív régióktól a transznacionális cégek leányvállalatai és helyi kis- és középvállalkozások által dominált, könnyen reprodukálható telepítő tényezőkre épülő, strukturális kapcsolódást mutató termelési platformokig terjed a spektrum. Fontos látni, hogy utóbbi esetben nemcsak a hozzáadott érték, a feljebb lépés esélye és a jövedelmekből történő részesedés korlátozottabb, de a régió külső döntésektől függése és a szétkapcsolódás kockázata is nagyobb mértékű. A globális termelési hálózatokba integrálódó, de azokat csak ritkán irányító régiókban a minden szempontból köztes esetet jelentő funkcionális összekapcsolódások (nemzetközi partnerségek) kialakítása lehet cél. Ez egyrészt komoly autonómiával bíró transznacionális leányvállalatok és/vagy stratégiai partnerként kezelt helyi beszállítók, másrészt nehezen reprodukálható regionális adottságok meglétét feltételezi (MacKinnon D., 2012; Yeung H.W., 2015).



2. ábra: A globális – regionális kapcsolatok modellje;
 Forrás: Coe, N.M. et al., 2004; Yeung, H.W., 2015 alapján

A stratégiai összekapcsolódások következményei szempontjából a termelési hálózatok karaktere sem mellékes. Debrecen perspektívái leginkább az autóiipari hálózatok dinamikájától függenek. Fontos látni, hogy olyan globális iparág-ról beszélünk, amely termelésszervezési és gazdaságpolitikai okokból regionális termelési rendszerek keretében működik (Sturgeon T. et al., 2008). Kiterjedt beszállítói hálózata sokféle szereplő számára, eltérő pozíciókban kínál bekapcsolódási lehetőségeket, de komolyabb lokális felhajtó ereje a beszállítói piramis tudásigényesebb szegmenseiben megvalósuló integrációnak lehet, relatíve nagy mozgástérrel, széleskörű kompetenciákkal bíró külföldi leányvállalatok, vagy komoly technológiai és humán háttérrel rendelkező helyi beszállítók formájában (Humphrey J. – Memedovic O., 2003). Az európai országok autóiipari hálózatokban elfoglalt pozíciói ennek megfelelően eltérőek, még a szűkebb kelet-közép-európai régióban is számottevő különbségek mutatkoznak (Pavlínek P., 2022). Megnehezíti a jövőbeli kilátások felmérését az autóiipar többoldalú átalakulása, mely egyszerre érinti a gyártás technológiáját (ipar 4.0), az előállított termék műszaki tartalmát (elektromobilitás) és a hálózatok területi beágyazódását meghatározó gazdaságpolitikákat. A fenti változások az autóiipari hálózatok szervezeti és

területi viszonyaira is hatással lesznek, egyúttal befolyásolják az érintett régiók és nemzetgazdaságok részvételből fakadó előnyeit.

Összegzés

Mi következik a fentiekből Debrecen ipari szerkezetváltásának vizsgálata szempontjából? Egyrészt, az iparosítás akkor éri el a célját, ha gyümölcsöző hálózati integrációk kialakítására, a térség tényleges gazdasági felzárkózására kínál lehetőséget: ennek kutatására alkalmas megközelítés a bemutatott elméleti háttér, de az autópár szervezeti-területi átalakulásának mélyebb megismerésére van szükség. Másrészt, a geográfia holisztikus szemléletmódjában rejlő lehetőségeket kihasználva, érdemes túltekinteni a gazdaság szféráján: az ún. tetraéder modell szerint a települési rendszerek a gazdaság, a társadalom és az infrastruktúra alrendszereinek földrajzi környezetben megvalósuló összekapcsolódásaként értelmezhetők (Tóth J., 1988). Az egyes szférák kölcsönösen hatással vannak egymásra, ami a radikális gazdasági szerkezetváltás tovaryűző társadalmi-környezeti következményeire, illetve a társadalmi és környezeti tényezők gazdaságot befolyásoló hatásaira hívja fel a figyelmet (Kőszegi M. et al., 2015). (Az országos és nemzetközi média ingerküszöbét is elérő helyi konfliktusok háttérében egyébként elsősorban ezek az összefüggések keresendők.) Végül, a különböző települési szférákban mutatkozó hatások, illetve interakciók nem állnak meg a város határainál (Bottlik Zs., 2001): a debreceni ipari szerkezetváltás regionális következményei a beruházások léptékéből adódóan jelentősek lehetnek (Kozma G. et al., 2024). E problémák célzott kutatása nemcsak a helyi gazdaságfejlesztés sikerességéhez, de a jövő területfejlesztési politikáinak megalapozásához is hozzájárulhat.

Felhasznált irodalom

Baranyi B. (1994): Az ipar Debrecen városföldrajzában. In: Süli-Zakar I. (szerk.): *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából*. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, 103–132.

Barta Gy. (2002): *A magyar ipar területi folyamatai 1945-2000*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest - Pécs

Bottlik Zs. (2001): *Statistikai módszerek alkalmazási lehetőségei az etnikai földrajzi kutatásokban*. Collegium Hungaricum, Bécs

Coe, N. M. – Hess, M. – Yeung, H. W. – Dicken, P. – Henderson, J. (2004): „Globalizing” regional development: a global production network perspective. *Transactions of the Institute of British Geographers* 29 (4): 468–484.

Coe, N. M. – Yeung, H. W. (2015): *Global Production Networks. Theorizing Economic Development in an Interconnected World*. Oxford University Press, Oxford

- Dawley, S. – MacKinnon, D. – Pollock, R. (2019): Creating strategic couplings in global production networks: regional institutions and lead firm investment in the Humber region, UK. *Journal of Economic Geography* 19 (4): 853–872.
- DMJV (2008): *Debrecen Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája*. Euro-Régió Ház, Debrecen
- DMJV (2014): *Debrecen Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója*. Euro-Régió Ház-Innova, Debrecen
- DMJV (2023): *Debrecen Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája*. EDC, Debrecen
- HBMO (2006): *Hajdú-Bihar Megye Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programja*. Megakom-HBMFÜ, Debrecen
- HBMO (2013): *Hajdú-Bihar Megyei Területfejlesztési Konceptió 2014-2020*. HBMFÜ-Innova, Debrecen
- HBMO (2021): *Hajdú-Bihar Megyei Területfejlesztési Konceptió 2021-2027*. Geolin-HBMO, Debrecen
- Henderson, J. – Dicken, P. – Hess, M. – Coe, N. M. – Yeung, H. W. (2002): Global production networks and the analysis of economic development. *Review of International Political Economy* 9 (3): 436–464.
- Humphrey, J. – Memedovic, O. (2003): *The global automotive industry value chain: what prospects for upgrading by developing countries*. UNIDO, Vienna
- Kozma G. (1993): A debreceni ipar területi fejlődése az 1930-as évek vége és 1990 között. *Debreceni Szemle* 1 (1): 87–98.
- Kozma, G. – Saidi, F. A. – Molnár, E. (2024): Local Economic Development Strategies in a Medium-Sized City on the European Periphery: A Path to Become an Economic Center of Eastern Central Europe Importance. *Frontiers in Political Science*, 6:1335735.
- Kőszegi, M. – Bottlik, Zs. – Telbisz, T. – Mari, L. (2015): Human-environment relationships in modern and postmodern geography. *Hungarian Geographical Bulletin* 64 (2): 87–99.
- MacKinnon, D. (2012): Beyond strategic coupling: reassessing the firm-region nexus in global production networks. *Journal of Economic Geography* 12 (1): 227–245.
- Pavlínek, P. (2022): Relative positions of countries in the core-periphery structure of the European automotive industry. *European Urban and Regional Studies* 29 (1): 59–84.
- Sturgeon, T. – Van Biesebroeck, J. – Gereffi, G. (2008): Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry. *Journal of Economic Geography* 8 (3): 297–321.
- Süli-Zakar I. (1996): Debrecen gazdaságának és településszerkezetének történeti földrajza. In: Süli-Zakar I. (szerk.): *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából II*. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, 149–265.
- Tóth J. (1988): *Urbanizáció az Alföldön*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Yeung, H. W. (2015): Regional development in the global economy: A dynamic perspective of strategic coupling in global production networks. *Regional Science Policy & Practice* 7 (1): 1–24.