

Hardi Tamás: Duna-stratégia és területi fejlődés (Akadémiai Kiadó, Budapest, 2012. 293 o.)

GÁL ZOLTÁN

Hardi Tamás könyve az Európai Unió Duna-stratégiája apropóján született mű, amely nemcsak az elmúlt időszak hasonló kezdeményezéseivel képest szentel nagyobb figyelmet egy nagytárségi stratégia bemutatásának, hanem a Duna-társág folyamatainak komplex földrajzi és regionális tudományi szintézisét is adja. A könyv hiánypótló, hiszen az elmúlt két évtizedben magyarul nem született a térséget komplex megközelítésben tagláló mű, ugyanis az MTA által kiadott *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései I-II.* című kötet némi makrorégiós kitekintéssel, de elsősorban a magyarországi Duna-szakasz térformáló folyamatait elemezte (Erdősi, Gál, Hajdú 2002).

Összefoglaló művek külföldön is születtek a Duna-társág első világháborút követő politikai átalakulását követően, de ezek a munkák döntően történeti, geopolitikai és makrogazdasági szempontokra koncentráltak; a régió komplex megközelítésű, mélyfúrásokra alapozó vizsgálata elmaradt (East 1935; Gál 2003; Gorove 1964; Hantos 1933; Henry 1920; Jac 1976; Macartney 1944; Magris 1989; Ránki 1983; Romsics, Király 1999; Wagner 1970).

Hardi könyve ezt a komplex és egyben interdiszciplináris szemléletet igyekszik pótolni azáltal, hogy a folyó (multi)funkcionális szerepkörét és térformáló erejét hangsúlyozva elemzi a térség földrajzi, térszerkezeti, történeti földrajzi, geopolitikai, társadalmi és gazdasági viszonyait, folyamatait. Mindehhez egyfajta rendezőelvet nyújt a Duna-régióknak mint európai nagytárságnek az Európai Unió integrációs és szomszédsági politikájában játszott szerepe, illetve a térség komplex fejlesztési stratégiája, a Duna-stratégia. A könyv olvashatóságát számos szép kiállítású ábra, térkép és táblázat segíti.

A könyv kiemelten foglalkozik a Duna-társág európai uniós integrálódásának folyamataival, s ezt a folyamatot történeti és geopolitikai kitekintéssel alapozza meg. Kiemeli, hogy a Duna az egyetlen nagyobb európai folyó, amely nyugatról kelet felé folyik, összekötve a kontinens heterogén fejlettségű területeit. A szerző keresi e nyugat-keleti fejlettségi lejtő okait, s részben a térség történeti és térszerkezeti fejlődési ívének (periféria, határzóna, birodalmi integrációk) bemutatásával ad választ. A megközelítés hangsúlyozza, hogy a Duna összekötő szerepe mellett a történelem során többször alkotott határt civilizációk, birodalmak, politikai rendszerek és államalakulatok között. A 15. századtól kezdve részben a Duna menti török előrenyomulással, részben pedig a



világgazdasági centrum észak-atlanti térségbe helyeződésével értékelődött át a Duna forgalmi jelentősége. Jelentős része a 16. században török folyóvá vált, s itt a hajózás elsősorban lokális katonai célokat szolgált. A törökök Közép-Dunamedencéből való kiűzését követően az Al-Duna civilizációs (kereszténység, iszlám) határvonallá vált, elválasztva a nyugati civilizáció határrégiójának számító Közép-Európát a Balkántól, mely utóbbi a 19. század második feléig Európa elszigetelt gazdasági periferiája maradt. A Duna-régiót élesen kettévágta a hidegháború korának vasfüggőnye, amely a korábbi periferikus helyzethez képest egy erős, politikailag is zárt határvonalként metszette ketté a térséget.

Két fejezet tárgyalja a Duna mint szállítási folyosó szerepét, fejlődését. Az első a dunai hajózás fejlődését mutatja be. A 16. és a 20. század között a Duna mentén elhelyezkedő országok az iparosodó nyugat-európai térség agrártermékeinek szállítói voltak, a kereskedelemben eleinte a vízi útnak, később a vasútnak jutott döntő szerep. Az egységes Duna-hajózás megteremtésében a 19. században Ausztria-Magyarország játszott vezető szerepet, amelynek egységes vámterülete megteremtette az iparosodás és a modernizáció kedvező feltételeit. Az osztrák Első Dunagőzhajózási Társaság 1830-tól meginduló gőzhajójárait Regensburgtól a torkolatig hosszabbították meg a személy- és teherszállítást, de a cégnek a térség bányászatának fejlesztésében, a vasútépítésekben, a kultúrák kelet felé való közvetítésében is jelentős szerepe volt. A Duna hajózhatóságának alapfeltétele volt – az orosz-török hatalmi vetélkedés által sokáig nehezített – szabad hajózás biztosítása, amelyet a térségben érdekelt nagyhatalmak és parti államok nemzetközi szerződésekben biztosítottak. A kereskedelmi forgalom növekedésében akadályt jelentett, hogy a Duna délkeleti irányban a gazdaságilag egyre elmaradottabb, iparilag fejletlen agrártérségeken keresztül a nemzetközi kereskedelem fő útvonalaitól távol eső, zárt Fekete-tengerbe torkollott. Már 1913-ban probléma volt, hogy a teljes Dunán nem volt akkora forgalom, mint a Rajna alsó szakaszán. A dunai szállítás volumene még inkább lecsökkent az I. világháborút követően. Ausztria-Magyarország egységes vámterülete felदारabolódott, s a gazdasági autarkiaira törekvő utódállamok immár 7 önálló vámterületen magas védővámokat vezettek be egymással szemben. A dunai szállítás első csúcsidőszakát a háborús nagytérségi gazdaságot Délkelet-Európára kiterjesztő náci Németország gazdasági és katonai expanziója jelentette, ami egyúttal a szabad hajózás felfüggesztését is magával hozta. Az importélelmiszer, a román kőolaj és a hadiipari nyersanyagok szállítása nagyrészt a Dunán bonyolódott Németország irányába, s az 1939–40-es évek fordulóján rekordot ért el a teherforgalom. A szovjet hatalmi blokk kialakulása után leereszkedő vasfüggöny megosztotta a Duna-térséget. 1945 után Németország és Ausztria kivételével a régió államai, így a folyó hosszának 80%-a szovjet érdekszférába került. Ez nemcsak a keleti irányú gazdasági-szállítási kapcsolatok erőltetését jelentette, hanem paradox módon a dunai hajózás ekkor élte második virágkorát, a Duna-folyosó gazdasági alapon működött. A hidegháborús hadigazdaság gerjesztette nehéziparosítás közepette mindegyik vazallus országban kiépültek

a Duna menti kohászati, vegyipari központok, kőolaj-finomítók, amelyek szövet nyersanyaggal való ellátása az 1960–1980-as években a felfelé irányuló forgalmat növelte meg.

A szerző részletesen elemzi a hajózás és a vízi szállítás szerepét, illetve a Dunához kötődő hajózási útvonalak és infrastruktúra jelentőségcsökkenésének főbb okait. A folyó gazdasági jelentősége, a vízi szállításban betöltött szerepe ugyan időről időre változó volt (az egyes Duna-szakaszok a hajózás változó technikai igényeinek is különbözőképpen feleltek meg). Paradox módon a Duna-térség erősebb európai integrálódásával lecsökkent a vízi szállítás jelentősége és ezzel a folyó gazdasági potenciálja. Ezt a folyamatot csak tovább erősítette a jugoszláv háborús konfliktus, amely évekig elvágtta egymástól a folyó alsó és felső szakaszán fekvő területeket. A gazdasági egység intenzívebb kialakulását jelenleg is több tényező hátráltatja. A Duna mint vízi út hanyatlása nemcsak a jugoszláv válság következménye, ugyanis az ipari összeomlás, gazdasági szerkezetváltás következtében a vízi szállítás volumenének csökkenése már az 1980-as évektől megfigyelhető (1980–1994 között a teherforgalom a negyedére esett vissza), s az infrastruktúra leromlása mellett a Duna–Majna–Rajna-csatorna megnyitása csak fokozta a dunai hajózás visszaesését. Külön alfejezet vizsgálja a Duna-hidak térszerkezet-alakító szerepével, az átkelőhelyek sűrűségével és hinterlandjával kapcsolatos összefüggéseket, s bizonyítja az alsó szakasz tértextrájának alacsony sűrűségét.¹

A gazdasági fejlettségben és az urbanizációban jelentkező területi különbségeket önálló fejezetben összegzi a szerző. A Duna-régió a szélsőséges gazdasági fejlettségi különbségek régiója is, hiszen e térségben, a Duna völgyében van Baden-Württemberg és Bajorország (amelyek a gazdag Németországon belül is annak leggazdagabb régiói), illetve Európa legszegényebb térségei is. Felső-Bajorország és a romániai Teleorman megye között húszszoros GDP-különbség van. Az együttműködést ezek között a keretek között kell elképzelni (Hardi 2002).

A szerző a térség urbanizációs fejlődésének evolúciós folyamatát, illetve a dunai városok tipológiáját is bemutatja. Külön elemzi a városiasodottság területi eltéréseit. A városi lakosság 30–50%-os arányai az ausztriai és a magyarországi, illetve 5–10%-os arányai a bolgár és román Duna menti régiókban az ipari fejlettségben és a modernizációban meglévő éles regionális különbségeket jelzik. A Duna „fővárosképző” funkciójáról is megemlékezik a szerző, s külön kiemeli a folyó településfejlődésben játszott jelentős szerepét, illetve azt a fontos ténytet, hogy több jelentős főváros (Bécs, Pozsony, Budapest, Belgrád) is a folyó mentén helyezkedik el.

A könyv utolsó, de a címben is megjelenített hangsúlyos fejezete a Duna-térség európai integrációjával foglalkozik. Az 1990-es években az európai integráció kereteinek és belső regionális struktúráinak kialakítása, az Európai Unió keleti bővítése jelentős változásokat eredményeztek a Duna-régió politikai struktúrájában. A Duna-régió nagyobb része napjainkra az Európai Unióba in-

tegrálódott. A 20. század történései a térség számára azt sugallják, hogy igazán látványos modernizáció keretétől csak a nemzetállami kereteket meghaladó, nagytérségi együttműködésekben alapuló struktúrák szolgálhatnak. Az első világháború előtt ilyen típusú szupranacionális szerveződések mintájaként szolgált a „Dunai Monarchiának” is nevezett Osztrák–Magyar Monarchia. A monarchia berendezkedésétől eltérő integrálódási lehetőségeket villantottak fel a Duna menti államok konföderalista szerveződését szorgalmazó teoretikusok, illetve a térségben gyakorta megjelenő, nagyhatalmi indíttatású integrációs tervek. A Duna mentén történetileg formálódó állami-birodalmi képződmények többször kísérletet tettek a Duna-völgy egészének vagy jelentős részeinek integrálására. A Duna menti térség Európa etnikailag legváltozatosabb területe, a nemzeti, nemzetiségi konfliktusok hordozója is egyben. A nemzeti rivalizálások legtöbbször az államok hatalmi szerepvállalásaival fűződtek egybe. Az 1990-es években konfliktusoktól sem mentesen újraformálódó térség számára a nagytérségi kapcsolatok alapvető változása új történelmi helyzetet, lehetőségeket, kihívásokat és kockázatokat jelent. Amíg Nyugat-Európában a regionális együttműködés valójában egy átfogó integrációs folyamatba illeszkedik, a nagytérségi együttműködések a fő folyamatnak – az országok integrálódásának – része, addig a kelet-közép-európai nagytérségi együttműködések a belső decentralizációs folyamatok és az interregionális kapcsolatok erősítésével az európai uniós csatlakozás „gyakorlópályáinak tekinthetők”. A nagytérségi fejlesztési együttműködések csak a legutóbbi időkben nyertek elismerést az Európai Unióban. A CADSES Vision Planet az 1990-es években a programtérség egyre több országát igyekezett bevonni a transznacionális tervezés és a fejlesztési együttműködések folyamatába. Ennek jegyében született meg az unió határ menti térségeinek fejlesztését szolgáló INTERREG C program.

A Duna-stratégia tárgyalásakor a szerző nemcsak a politikai kezdeményezés háttérét és a stratégia elemeit vizsgálja, de összegyűjti azokat a szempontokat, amelyek alapján a Duna-térség európai nagyrégióként jelenhet meg. Emellett azonban az akadályozó tényezőkről sem feledkezik meg a mű. Az Európa 14 országát érintő Duna-völgy fejlődési potenciálja, gazdasági szerkezete jelentős térbeli differenciákat mutat, a folyó hasznosításában és a környezet állapotában is jelentős különbségek tapasztalhatók. Emellett az érdekartikulációk összehangolását és az egység valódi megteremtését a gazdasági heterogenitás mellett számos politikai, illetve az együttműködést gátló tényező hátráltatja.

A könyv nem szentelt elég teret az elmúlt néhány évtized nagytérségi kohéziót erősítő folyamatainak. Ezt vizsgálva külön kell választani az együttműködést potenciálisan elősegítő, a térség országait, régióit összekötő (unióformizáló) tényezőket (korábban a hasonló politikai, gazdasági rendszerek közös történelmi tapasztalata, szellemi vasfüggönyön belüli szolidaritás, egymás megismerése, értelmiségi párbeszéd), amelyek közül napjainkban a legerősebb az európai integráció kohéziós ereje. Ugyanakkor a törésvonalakat

mélyítő (megosztó) tényezők is jelentkeztek az elmúlt évtizedekben, például az EU- és a NATO tagságért folytatott verseny, az egységesítő nyugati blokk-szemlélet, a Duna-völgyi térséget jellemző erős gazdasági és szociális egyenlőtlenségek, a térségben zajló jelentős fegyveres és politikai konfliktusok, a decentralizáció alacsonyabb szintje és az átfogó integrációs folyamat hiánya.

A könyv címéből következik, hogy a szerző hangsúlyos szerepet szán a Duna-stratégiának, ugyanakkor a műnek csak kisebb része tárgyalja ezt a kérdéskört. A szerző a Duna-régióra vonatkozó uniós stratégia céljait egy-fajta „policy”-szemléletben foglalja össze. A stratégia legfőbb célja, hogy lendületet adjon a legkülönbözőbb helyi problémák kezelését, a gazdasági fejlődés ösztönzését, a közlekedés és szállítás, valamint az energiahálózatok javítását, a környezet védelmét és a biztonság növelését célzó hosszú távú együttműködésnek. A Duna menti területek eltérő fejlettsége, társadalmi-gazdasági szerkezete nem zárja ki a szélesebb körű nagytérégi együttműködés lehetőségét, de minden bizonnyal megnehezíti azt. A Duna-stratégia hatékonyságát korlátozza az a tény, hogy nem rendelődik hozzá új intézmény, új jogszabály vagy pótlólagos, új forrás, ami nehezíti az együttműködések gyakorlati megvalósulását.

E könyvben nem pusztán egy stratégia bemutatásáról van szó, hanem a Duna-régió geográfiai, integrációs és fejlesztéspolitikai jellegzetességeit, múltbeli és jelenkori folyamatait komplex módon bemutató kismonográfiát tarthat kezében az olvasó. A szerző ráértett arra a kérdéskör szempontjából meghatározó sajátosságra, hogy a Duna és régiója nemcsak geográfiai fogalom, de közlekedési folyosó, számtalan ökológiai, politikai és gazdasági konfliktus ütközőpontja. A Duna-stratégia eredményességéről ma még korai nyilatkozni, erre a könyv sem vállalkozhatott, de elolvasásával az olvasó szakavatott szerző tollából ismerheti meg a stratégia hátterét és a stratégia névadójául szolgáló folyó régióját.

Jegyzet

- 1 A Duna teljes hosszából 996 km-en, a teljes hossz 36%-án egyben országok közötti határt is képez, a dunai együttműködés tehát két- (vagy három)oldalú határ menti együttműködés is. A dunai határszakaszokon mindössze 8 híd található.

Irodalom

East, G. (1935) The Danube route-way. In: East, G.: *An historical geography of Europe*. Methuen, London
 Erdősi F., Gál Z., Hajdú Z. (2002): A Duna történetileg változó szerepe Közép-Európa és Magyaror-

- szág térfejlődésében. In: Dövényi Z., Hajdú Z., Glatz F. (szerk.): *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései*. I. kötet. MTA, Budapest, 31–74. (Magyarország az Ezredfordulón. Stratégiai Kutatások a Magyar Tudományos Akadémián. IV. A területfejlesztési program tudományos alapozása)
- Gál, Z. (2003): Danube. In: Mokyr, J. (ed.): *The Oxford encyclopedia of economic history*. Oxford University Press, Oxford, 65–66.
- Gorove, S. (1964): *Law and politics of the Danube: an interdisciplinary study*. Nijhoff, The Hague
- Hantos E. (1933): *Memorandum on the economic problems of the Danube states*. Budapest
- Hardi T. (2002): A Duna menti területek regionális különbségei, együttműködési lehetőségei. In: Dövényi Z., Hajdú Z., Glatz F. (szerk.): *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései*. I. kötet. MTA, Budapest, 99–118. (Magyarország az Ezredfordulón. Stratégiai Kutatások a Magyar Tudományos Akadémián. IV. A területfejlesztési program tudományos alapozása)
- Henry, H. (1920): *The Danube: its historical, political and economic importance*. Nijhoff, The Hague
- Jac, J. de (1976): *The Rhine-Main-Danube connection and its economical implications for Europe*. Netherlands Maritime Institute, Rotterdam
- Macartney, C. A. (1944): *Problems of the Danube basin*. Cambridge University Press, Cambridge
- Magris, C. (1989): *The Danube*. Collins Harvill, London
- Ránki, Gy. (1983): *Economic and foreign policy: The struggle of the great powers for the hegemony in the Danube valley, 1919–39*. Columbia University Press, New York
- Romsics, I., Király, B. (eds.) (1999): *Geopolitics in the Danube region: Hungarian reconciliation efforts, 1848–1998*. Central European University Press, Budapest
- Wagner, F. S. (ed.) (1970): *Toward a new central Europe. A symposium on the problems of Danubian nations*. Danubian Press, Astor Park