

HARDI TAMÁS – CHAVDAR MLADENOV
– BORIS KAZAKOV – RADU SĂGEATĂ

A Duna menti városhálózat kialakulása és fejlődése a folyó középső és alsó szakaszán¹

*The formation and development of the urban
network along the Danube in the middle and lower
sections of the river*

•
SZERZŐK:

HARDI TAMÁS, tudományos főmunkatárs, egyetemi tanár, HUN-REN KRTK Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály, Győr; Széchenyi István Egyetem Albert Kázmér Mosonmagyaróvári Kar Területi Tudományi és Vidékfejlesztési Tanszék, Mosonmagyaróvár, hardit@sze.hu, ORCID: 0000-0002-9778-2840

CHAVDAR MLADENOV, professzor emeritus, National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography, Bulgarian Academy of Sciences, Sofia, Bulgaria

BORIS KAZAKOV, tudományos főmunkatárs, National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography, Bulgarian Academy of Sciences, Sofia, Bulgaria

RADU SĂGEATĂ, tudományos főmunkatárs, Institute of Geography, Romanian Academy, Bucharest, Romania

JEL kód: R11, 12; N93, 94

Kulcsszavak: Duna • városfejlesztés • városhálózat • területfejlesztés

Absztrakt: A part menti régiók gazdaságát és városfejlődését részben a Duna mint belvízi hajózási vonal határozta meg (pl. Dunaújváros, Smederovo, Lom, Călărași²

stb.), vagy e városok gazdasága a folyó egyéb adottságaira épült (pl. Komárom/Komárno, Nyergesújfalu, Paks, Orşova, Vidin, Kozloduj stb.). A kommunista rendszerek és a Szovjet-unió összeomlása, valamint a volt Jugoszlávia válsága miatti forgalmi blokád utóhatásaként a dunai közlekedési vonal szerepe gyökeresen megváltozott. E változások és az új gazdaság kialakulása miatt az elmúlt két évtizedben átalakult e városok funkciója és helyzete. Néhányuk ki tudta használni az új lehetőségeket, de sokan közülük elvesztették gazdasági bázisukat és népességüket, periférikus régióvá, illetve várossá váltak. Dolgozatunk összehasonlító tanulmányt ad a dunai városok jellemzőiről, és bemutatja a parti városok fejlődési útjait. Jelen tanulmány egy román, bolgár és magyar intézmények közötti tudományos csereprogram tapasztalatait foglalja össze.

AUTHORS:

TAMÁS HARDI, Senior Research Fellow, Head of Department, University Professor, Centre for Economic and Regional Studies Institute for Regional Studies West Hungarian Research Department, Széchenyi István University, Faculty of Agricultural and Food Sciences Department of Regional Science and Rural Development, hardit@sze.hu, ORCID: 0000-0002-9778-2840

CHAVDAR MLADENOV, Professor Emeritus, National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography, Bulgarian Academy of Sciences, Sofia, Bulgaria

BORIS KAZAKOV, Senior Research Fellow, National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography, Bulgarian Academy of Sciences, Sofia, Bulgaria

RADU SĂGEATĂ, Senior Research Fellow, Institute of Geography, Romanian Academy, Bucharest, Romania

JEL code: R11, I2; N93, 94

Keywords: Danube • urban development • urban network • spatial development

Abstract: *The economy and urban development of the riparian regions was partly determined by the Danube as an inland waterway (e.g. Dunaiújváros, Smederovo, Lom, Călăraşi² etc.), or the economy of these towns was based on other features of the river (e.g. Komárom/Komárno, Nyergesújfalu, Paks, Orşova, Vidin, Kozloduj). The role of the Danube transport route changed radically as a result of the collapse of the communist regimes and the Soviet Union and the traffic blockade caused by the crisis in the former Yugoslavia. These changes and the emergence of the new economy have transformed the function and position of these towns over the last two decades. Some of them have been able to take advantage of the new opportunities, but many of them have lost their economic base and population, becoming peripheral regions or towns. Our paper provides a comparative study of the characteristics of the Danube towns and describes the*

development paths of the coastal towns. This paper summarises the experiences of a scientific exchange programme between Romanian, Bulgarian and Hungarian institutions.

MEGEMLÉKEZÉS

Jelen tanulmány a Rechnitzer János professzor és intézetalapító emléke előtt tisztelgő folyóiratszámába készült. Egy olyan témát dolgoz fel, mely a KRTK RKI Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály (2013-ig Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet) egyik fő kutatási iránya volt a kétezres évek első évtizedében. Elméleti síkon a folyóvíz gazdasági-társadalmi térformáló hatását vizsgáltuk, alkalmazott kutatások keretében részt vettünk a hazai dunai fejlesztési tervek készítésében, s Magyarország szerepvállalásában az EU Duna Régió Stratégia készítése során (Rechnitzer, 2002; Rechnitzer, 2008; Rechnitzer, 2009). Mindehhez az évtized során számos terepbejárás, empíria csatlakozott, Rechnitzer professzorral, hazai és külföldi kutatótársakkal jártuk be a Duna mentét Dévénytől a torkolatvidékig bezárólag.

BEVEZETŐ

A történelem és a földrajz közötti kapcsolat feltárása a gazdaságföldrajzi és regionális kutatások egyik fontos témája lehet (Fritsch et al., 2024; Martin – Sunley, 2022). Bár széles körben elismert, hogy a történelemben területi jellegzetességek, pl. birodalmi határhelyzet, adott birodalom kulturális befolyása hosszú ideig érvényesülő nyomot hagy a régiók gazdasági pályáján, de e lenyomat megjelenésének időbeli tartóssága továbbra is bizonytalan (Martin, 2021). Ugyanakkor egyre több bizonyíték utal arra, hogy a történelmi események, amelyek messzire visszanyúlhatnak az időben, alaposan befolyásolhatják a mai gazdasági eredményeket. Nem véletlenül vagy helytelenül használjuk a címben a „városhálózat” kifejezést. A Duna parti városok a történelemben – s talán még ma is – hálózatot alkottak/alkotnak, mely főleg a hajózás funkcióira, de sok kulturális, multietnikus sajátosságon alapul, melyek az évszázadok során alakultak ki. Lehet, ezek a kulturális jellemzők ma már eltűnőben vannak, a „dunai város” inkább csak egy brand, s nem valódi gazdasági tényező (néhány eset kivételével). De kialakult egy városhálózat, melynek sorsa továbbra is elemezhető.

Az elmúlt évszázadok, évezredek során a folyó egyrészt közlekedési akadályt jelentett, melyen csak bizonyos kitüntetett pontokon lehetett átkelni szárazföldi közlekedési eszközzel. Ugyanakkor a folyók évszázadokon át Európa kontinensen belüli szállítási útvonalait képezték, melyek gazdaságélénkítő, városfejlesztő szerepe ugyanazt jelentette a múltban, mint napjainkban az autópályák vagy vasúti korridorok. Ahol a folyó és a szárazföldi utak csomópontjai létrejttek, ott fejlődtek igazán a városok. A folyó menti városok fejlődése nagymértékben kapcsolódik a folyó történelmi gazdasági szerepéhez. Tanulmányunkban azt vizsgáljuk, hogy a folyóra épülő városok helyzete hogyan alakult ki a történelemben, s hogyan alakult át a rendszerváltás utáni évtizedekben. Hol tudott irányt váltani, s hol érvényesült a regionális útfüggőség.

1. A DUNA SZEREPE A TÉRSZERKEZET ALAKULÁSÁBAN

A Dunát földrajzi értelemben három részre oszthatjuk, melyek karakteresen különböznek egymástól. A német-osztrák Felső-Duna a Morva folyó torkolatáig tart (Dévény), míg a Közép-Dunát a Vaskapuig számítjuk, s innen lefelé beszélhetünk az Alsó-Dunáról³ (Tóry, 1952; Hardi, 2012). Ezekben a szakaszokon eltérő földrajzi jellegzetességeket találunk, a folyó habitusa (szélesség, vízhozam, sodrás, mélység, a partvidék morfológiája) is igencsak különböző. A történelemben a Duna egyes szakaszai, illetve partjai eltérő birodalmi, állami struktúrákhoz tartoztak, sőt 1856-ban létrejött az egyik első, nemzetközi területi rezsim, az Európai Duna Bizottság, mely akkor a torkolatvidék hajózási feltételeit kontrollálta a nagyhatalmak felügyeletével. (Nem keverendő össze a mai, budapesti székhelyű Dunabizottsággal, mely a nemzetközi dunai víziutat felügyeli.) A Római Birodalomtól kezdve a Magyar Királyságon át a Habsburg Monarchia, az Oszmán Birodalom, az Orosz Birodalom, a Szovjetunió, valamint ezek felbomlásából képződő nemzetállamok alakították a térség gazdasági és társadalmi fejlődését (Hajdú, 2002; Gauthey, 2008).

Egyes államalakulatok területi fejlődésében a folyó mint gazdasági tengely szerepelt, az átkelőhelyeken régióközpontok jöttek létre, s azok köré szerveződtek a régiók (gondoljunk Ausztria dunai központú tartományaira, Magyarország történelmi vármegyéire Pest és Pozsony között). A nehezen átjárható alsó, Vaskapu alatti szakaszon ugyanakkor a történelem során frontier-zónák, periférikus birodalmi határtérségek alakultak ki. Itt találjuk Európa leghosszabb ideje létező államhatárait (a mai bolgár-román szakasz), amelyek már a római Limes idején is határok voltak, s azóta is azok. Nem véletlen, hogy a folyó egyes kitérített szakaszai a közép-európai gazdaság és urbanizáció központjai (Bécs–Pozsony–Budapest), míg más szakasza – a torkolatvidék – a birodalmak közötti geopolitikai versengés területeivé váltak (Hardi, 2012).

A Duna alapvető problémája, hogy „rossz irányba folyik”, tehát a gazdasági, birodalmi központokól a periféria felé. A leginkább periférikus és geopolitikailag bizonytalan térség a torkolatvidék volt századokon át. Más, nagy folyamoknál a térségi helyzet fordított, a centrumtérségek helyezkednek el a folyó alsó szakaszán, közel a tengeri kijáráshoz (Hardi, 2002). A periférián nyersanyaggal, gabonával megrakott hajókkal egyáltalán nem mindegy, hogy árral szemben vagy lefelé hajózva lehet elérni a centrumtérség piacait. A Duna esetében a hajózóút hossza is rendkívül nagy, hiszen Budapestről mintegy 1700 kilométert kell megtenni a torkolatig, s akkor még mindig csak a Fekete-tengeren vagyunk, ahonnan rendkívül messze vannak a legfontosabb tengeri útvonalak és szállítási desztinációk. A nyugat-európai hajózási utakkal szemben hátrány, hogy nem épült ki az európaihoz hasonló hajózási csatornarendszer, mely az egy pályás utat egy hálózat részévé tette volna, összekötve a Dunát más folyókkal és központokkal. Sok terv, kísérlet, részben vagy egészben megépült elem jellemezte ezt a fejlődést, de földrajzi, politikai és gazdaságossági okok miatt ennek hatékony kiépülése elmaradt, ami a városfejlődésen is nyomot hagyott (Hardi, 2013). A Duna–Majna–Rajna-csatorna megnyitása (1992) a Dunát egy összeurópai hálózat részévé tette, de már későn, a dunai hajózási dinamikus korszaka után.

A történelemben a birodalmak központjai meghatározták a gazdaság orientációs irányait. A 19. században, a Duna mentén ez az irány elsősorban a Habsburg Birodalom köz-

ponti területei felé mutatott (Breu, 1971; Gál, 2001; Erdősi et al., 2002). Így a Duna első-sorban akkor töltött be fontos szerepet, amikor a birodalmon belül szolgálta elsősorban a gabonaszállítást, valamint a Habsburg Birodalom balkáni befolyásának terjesztését.

Az orosz geopolitikai befolyás érvényesült ugyan a torkolatvidéken a 19. század kezdete óta, de gazdasági fejlesztési irányként csak a Szovjetunió idején jelentkezett, akkor is első-sorban a nehézipari nyersanyagszállításban öltött testet, illetve a nehézipari fejlesztésekben, energetikai beruházásokban (Hajdú, 2002; Hardi, 2012). Ezzel felértékelődött a századok óta periférikus alsó szakasz Bulgáriában, Romániában.

A két világháború között, illetve a rendszerváltás után új nemzetállamok létrejöttének lehetünk tanúi a térségben. A széteső birodalmi terek nyomán létrejövő új, illetve átalakuló államok között új dunai határok jöttek létre, melyek az elválasztó szerepet növelték.

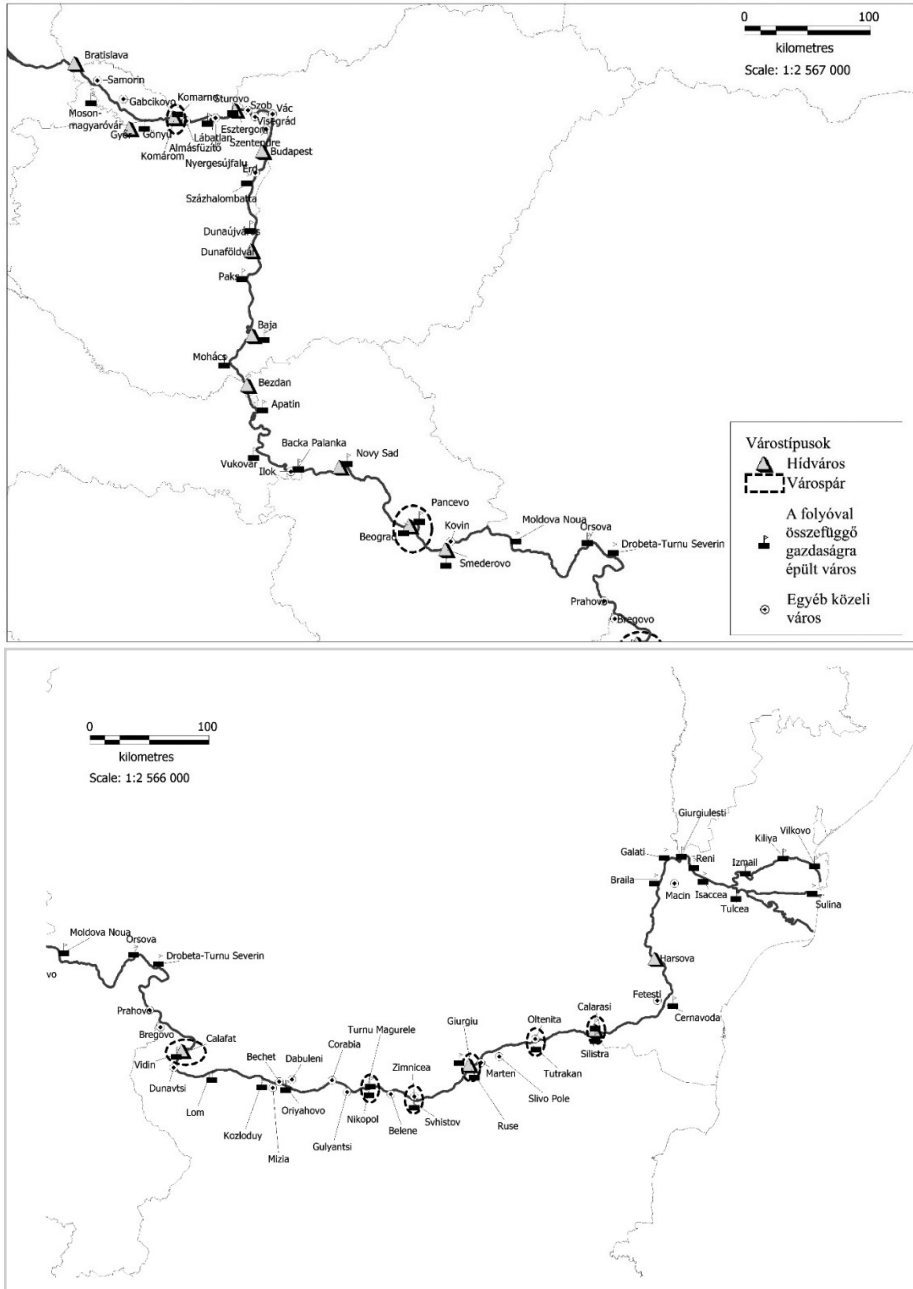
A rendszerváltás óta a keleti irány mint gazdasági orientáció megszűnt, s láthatjuk ennek hatását a városfejlődésben is. Ugyanakkor a folyó elválasztó szerepe gyengül: a határok politikai okoknál fogva átjárhatóbbak, s a folyót átszelő infrastrukturális vonalak (hidak, határátkelők, utak) szaporodnak, illetve fejlődnek.

Napjainkban az orosz expanzió következtében a torkolatvidék ismét a geopolitikai feszültségek közelébe került, ami nem kedvez az alsó szakasz fejlődésének.

2. A DUNA ÉS A FOLYÓPARTI VÁROSOK

A Duna mentén jellegzetes várostípusok alakultak ki, amelyeknek léte vagy fejlődése a folyóhoz kötődik. Ezeknek három jellegzetes csoportját különíthetjük el: 1) a hídvárosokat, amelyek a folyó egyik vagy mindkét partján vagy annak közelében helyezkednek el; 2) a várospárok, amelyek a hosszú ideig határt alkotó folyó menti védelmi célú alakzatok; valamint 3) a folyóhoz kötődő gazdasági tevékenységek által életre hívott városokat (1. ábra). A vázolt három várostípus között természetesen vannak átmeneti vagy átalakuló esetek is. Ilyen a Komárom/Komárno várospár, amely funkcionálisan vármegyei központ és kikötő is volt, a Duna északi partján helyezkedett el, tehát egyparti város volt, a másik parton funkcionális előtérrel (Újszóny). Az államhatár megvonása után várospárrá alakult. Mindeközben Újvidék vagy Belgrád határvárosból (Pétervárral, illetve Pancsovával alkotott várospárok) két-parti térségi központtá, sőt mára konurbációvá alakult (Nagy et al., 2009). Hozzá kell azonban tennünk, hogy ezen városok növekedéséhez jócskán hozzájárult az elszakadó államrészekből, illetve a háborúk elől menekülő lakosok letelepedése is (Rácz, 2023). Nyilván vannak városok, amelyek több típusba is besorolhatók. Dunaújváros mint folyóra épülő iparváros jött létre, de ma már, hídjának köszönhetően fontos hídvárossá, ezáltal egy fejlődő központtá vált. Az ipari és a kikötői/forgalmi funkciókat is számos város egyesíti a Duna mentén, így Linz, Smederovo, Lom, Galați stb.

1. ábra: Duna menti funkcionális várostípusok
 Figure 1: Functional town-types along the Danube



Forrás: saját szerkesztés.
 Source: own editing.

2.1. A hídvárosok

A hídvárosok kialakulása a folyók átkelési lehetőségeihez kötődik. Az áruforgalom megindulása idején az utak még a folyók egyes, könnyebben átjárható szakaszaihoz alkalmazkodtak (gázlók, rév), amelyek csak időszakosan voltak használhatók (Mendöl, 1963). Emiatt ezeknél a kedvező helyeknél az áruk tárolására szolgáló speciális funkciók alakultak ki, amelyek arra az időszakra szolgáltak, amikor a folyón nem lehet átkelni (jégzajlás, árvíz, kisvíz stb.). Vagy közvetlenül a folyóparton létesültek, vagy – ha az nem volt alkalmas a megtelepülésre, pl. a mocsaras felszín miatt – akkor attól kissé távolabb. Ezek a pontok magukhoz vonzották a kereskedelmi útvonalakat, így a későbbiekben az állandó hidak is ott épültek ki. A híd kiépülte után viszont a kialakult központ tovább fejlődött. A Duna felső és középső szakaszának jellegzetességei a hídvárosok, melyek közül többen regionális központokká vagy fővárosokká fejlődtek. Mindenképpen a gazdasági-társadalmi fejlődés csomópontjai voltak, s azok ma is. Jellegzetességük, hogy általában a folyó egyik partján keletkeztek, majd a híd megépülése után terjeszkedés vagy a túlparti kisebb települések beolvasztása révén kétparti városokká váltak. Ide sorolhatók a fővárosok (Bécs, Pozsony, Budapest, s a 20. századtól Belgrád), valamint a folyóparti regionális központok, mint Ulm, Regensburg, Passau, Linz, Győr, Komárom, Esztergom, Baja, Zombor, Vukovár, Újvidék, Szendrő.

A hidak sűrűsége Budapesttől lefelé jelentősen lecsökken, majd Belgrád alatt akár több száz kilométeres folyószakaszokat is találunk híd nélkül. Az egyik legfontosabb változást az elmúlt években a hidak számának növekedése jelentette ezeken a periférikus szakaszokon. Dunaújvárosnál ma már egy új, nagy teljesítményű autópálya-híd ível át a Dunán, s ez egy kelet-nyugati irányú, még hiányzó autópálya már elkészült része. A Duna által megosztott magyar térszerkezet számára ez egy alapvető jelentőségű közlekedési elem, amely Dunaújváros közlekedésszámjára elhelyezkedését messzemenően javította. Közelsége a fővároshoz, s új csomópont jellege pedig Magyarország egyik legdinamikusabb pontjává teszi a várost (ha a hídhoz kacsolódó autópálya is elkészül). Ettől délre, a szerb határig viszont a Duna menti városok gazdasági lehetőségei csökkentek. Az új híd megépültével a tipikus hídvárosok (Dunaföldvár, Baja) szerepe csökkent. Az elkészült és tervezett új hidak és az M6 autópálya együtt sokat javítanak ennek a térségnek az elzárt jellegén. Az M9 autópályahíd Szekszárdnál, a Mohácsnál tervezett új autópályahíd, s kisregionális szinten a Paks–Kalocsa híd sokat jelentenek majd. A probléma ugyanakkor az, hogy bár a folyó átjárhatósága javul, de nem épülnek azok a jelentős korridorok (M8, M9), melyek a rendszerváltás óta vannak tervezőasztalon, s olyan transzverzális vonalakat jelentenének, melyek oldanák az ország Budapest centrikusságát, rossz térszerkezetét. A Duna menti városok számára ma már ezek jelentenek az igazi fejlődési lehetőséget.

Az alsó szakasz periferiáján meglévő hidak is hasonló problémával küzdenek: a kevés számú hídra vezető közlekedési tengelyek gyengék, elavultak. A Giurgiu–Ruse közötti híd – mely a 20. század ötvenes éveiben épült – volt az első, és hosszú évtizedekig az egyetlen közúti és vasúti híd a 470 km hosszú román-bolgár szakaszon. Így Bukarest előterében két, a környezetéhez képest dinamikus hídváros jött létre (Waack, 1996). Másik ilyen potenciális lehetőség Vidin és Calafat, amelyek között 2013-ban adták át a román-bolgár Duna szakasz

második hídját. Ennek előkészítése és kivitelezése nagyon hosszú és körülményes folyamat volt (Hardi, 2012). A híd nagy kapacitású, de a hozzá kapcsolódó közlekedési korridorok nem a kor színvonalát tükrözik. Sem a román, sem a bolgár állam nem tervez autópálya vagy fejlett vasúti összeköttetést a hídhoz. Vidin Bulgária (és az Európai Unió) legszegényebb régiójában helyezkedik el, jelentős gazdasági visszaesést ért meg az elmúlt években. Így féltő, hogy a megépült híd egy Erdősi Ferenc (1998) által leírt „csatorna” hatást mutat, tehát a forgalom csak átrobog felettük, s nem fejt ki gazdaságélénkítő hatást. A vízi közlekedés fel-élesztésével viszont fontos logisztikai központtá válhat. Egyelőre az autópályák elérhetősége miatt a forgalom tetemes része inkább az Orjahovo melletti kompot választja, mert így Bulgárián belül, majd román területen is több utat lehet megtenni autópályán, mint nehéz és rossz hegyi utakon.

2.2 Várospárok

Várospárok a határ jellegű folyószakaszokon jöttek létre, ahol az egymással szembenálló várospárok, „örhelyek” fejlődtek. Ezek a városok a történetük során rendszerint határvárosok, várak voltak, amelyeknek fő szerepe a dunai forgalom és az átkelés lehetőségének ellenőrzése. A folyó alsó szakaszán számos ilyen példával találkozhatunk (Ságeatã, 2004). Bulgáriában a legtöbb dunai városi települést erődítményként alapították a folyó jobb (déli) partján. Később ezek a települések kikötőként, kereskedelmi központokként és halászati településekként fejlődtek tovább. Ezek a városok egymástól ma is viszonylagos elszigeteltségben fejlődnek, köztük a társadalmi-gazdasági kapcsolatok szintje alacsony. Bennük egymástól függetlenül hasonló gazdasági struktúrák épültek ki (pl. cellulózgyártás).

2.3 A folyóhoz kötődő gazdasági tevékenységen alapuló városok

Ezen típus alatt érthetjük a hajózás fenntartására szolgáló városok kialakulását, a kikötőket és a földrajzi körülmények által meghatározott közlekedési forgalmi pontokat is. Ilyen pl. az Al-Dunán Ó- és Új-Moldova, Orsova és Turnu Severin. Ezek a települések a nehéz szakaszon áthaladó hajók számára forgalmi pontot jelentettek, ahol nem megfelelő vízállás idején várakozniuk kellett, s ezekben a városokban vették fel az áthaladáshoz kötelezően alkalmazandó révkalauzokat is. Hasonló funkciót látott el a deltavidéken Tulcea is. A magyarországi felső szakasz fontos forgalmi pontja Gönyű, amely Győr közelsége miatt nem fejlődött várossá, de dunai jelentősége messze túlnőtte méreteit. Tőry Kálmán szavaival élve a Duna „rendező pályaudvara” volt, mivel a felette elhelyezkedő szakasz nehezen volt hajózható, így a keletről, teljes terheléssel érkező hajók kénytelenek voltak itt kirakodni vagy más, kisebb bárkákba átrakodni (Tőry, 1952). A Bácskában Bácska Palánka a gabonaszállítás központjává vált, annak ellenére, hogy nem közvetlenül a folyó partján fekszik.

A vízi szállításra épülő ipar megjelent a 19. században (gabonaszállítás-malomipar [Gráfik, 2004], a mohácsi korszokos exportpiacai a Balkánon [Hardi, 1992]). A magyar Duna-szakaszon hagyományos kereskedővárosok alakultak ki, amelyek a 19. századi gabonakonjunktúrát kihasználva növekedtek. Mosonmagyaróvár, Győr, Komárom, Budapest,

Dunaföldvár, Baja, Mohács kikötői a 19. században jelentős forgalmat bonyolítottak le. Kiemelkedett Győr és Budapest. Az Alföld irányából érkező, s Bécs irányába gabonaszállítmányokat Győrben, a Szigetköz sok ágra szakadó szakasza miatt át kellett rakni kisebb hajókra, később vasútra. Pest, illetve Budapest a 19. század második felében vette át a legjelentősebb gabonakikötő szerepét. A 19. század második felében a kiépülő vasúthálózat a gabonakikötők jelentőségét csökkentette, különösen Győr kereskedelmi szerepe esett vissza. Győrben ekkor indult meg a jelentős ipari fejlődés. A vasúthálózat Budapest centrálisága viszont a magyar fővárost a világ második legjelentősebb malomipari központjává tette néhány évtizedre.

Bár a kikötők sűrűsége egyértelműen nagyobb a folyó középső szakaszán, a forgalmuk alakulását tekintve elmondhatjuk, hogy annak térbeli súlya áttevődött az alsó (tengeri) szakaszra. A két világháború között Budapest kikötői szerepe felértékelődött, mivel az ország elvesztette egyetlen tengeri kijáratát, Fiumét (Rijeka). Budapestről a „nemzetközi folyó” státuszú Dunán, speciális folyam-tengerjáró hajók segítségével tartotta a kapcsolatot Magyarország a Kelet-Mediterráneumban elhelyezkedő piacával (ez a flotta egészen a hetvenes évek közepéig használatban maradt), így a folyó jelentette a szabad kijutást a tengerekre. Ebben az időszakban Budapest szinte tengeri kikötőként funkcionált.

A második világháború utáni iparosítás már olyan dunai városokat is érintett, amelyek a korábbi ipari fejlesztésekből kimaradtak, illetve az Alsó-Duna szakaszán ekkor indult meg az iparosítás. A szocialista iparosítás idején számos olyan település növekedett fel, amely a folyó szállítási kapacitására vagy ipari vízére támaszkodott, s jellemzően nehézipari, vegyipari és energetikai ágazatokat vonzott. A nehézipar, vegyipar, cellulózgyártás mindegyik partszakaszon megjelent, majd a hetvenes évektől az energiaszektor vette át a vezetést a megépült és tervezett vízierőművekkel (Bős, Vaskapu I. és II., Belene [tervezett]), majd atomerőművekkel (Paks, Kozloduj, Belene [tervezett], Cernavodă). Ezek az erőművek azonban nem rendelkeznek olyan város- és térségfejlesztő hatással, mint a kikötői ipar vagy a nehézipar. A kor egyik legnagyobb vízierőművéként épült a jugoszláv-román közös beruházás a hetvenes évek elején (Vaskapu I. és Vaskapu II.). Románia és Bulgária is tervezett közös vízierőművet a Dunán, Belene közelében. A nyolcvanas évek elején azonban szovjet ösztönzésre Bulgária az atomenergia-termelés fejlesztése mellett döntött, s meg is épült az erőmű Kozloduj mellett, hasonlóan a magyar Pakshoz. Románia is ekkor kezdte meg a saját fejlesztését Cernavodă területén. Romániában hőerőművek is (Drobeta-Turnu Severinben, Brăilában és Galațiiban) hasznosították a Duna vizét hűtővízként.

A nehézipari fejlesztések, kohászati központok a korszak szimbólumává váltak. Dunaújváros, a román Galați, Călărași, a jugoszláv Smederovo kombinátja, a Dunán szállított, szovjet nyersanyagra épült nehézipari központokká váltak. Érdekes, hogy a dunaújvárosi (korabeli nevén Sztálinváros) ipari központot a magyar vezetés először Mohács mellé szánta, amelynek jobb az adottságai, s valamivel közelebb is található a szovjet nyersanyagforráshoz, de a szocialista országok politikai kapcsolatai megromlottak Jugoszláviával 1948-ban, így a stratégiai jelentőségű beruházás nem maradhatott a határ mellett. Bulgária nagy acélműve a Dunától messze, Szófia mellett, Pernikben épült fel, amihez a nyersanyagot Lom kikötőjében rakodták ki a Szovjetunió felől érkező hajókból. Az Alsó-Dunán az import-export teljes mértékben a KGST-országok felé irányult. A folyó közlekedési potenciáljának kihasználtsága 1950 és 1970 között volt a csúcson.

A városok szempontjából a legfontosabb változást abban lelhetjük meg, hogy a hajóforgalom jellege átalakult. Ma már nem a dunai városok ipara a legfontosabb célállomás, hanem elsősorban az átmenő, tranzitforgalom mutatja a növekedést (Erdősi, 2008; Nagy et al., 2019). Tehát a Duna szállítási szerepe némiképp erősödik, de inkább az EU egyik keleti kapujaként, s nem belső gazdasági összekötő kapocsként. A román torkolatvidék jellegzetessége, hogy a delta kikötői (Tulcea, Galați) nagy, tengeri hajókkal elérhető, s ez jelentős forgalmat generál (pl. LNG szállítás). Ugyanakkor hátrányuk, hogy az ukrán kikötők (Reni, Izmail) jelentős konkurenciát alakítottak ki, s a Duna–Fekete-tenger-csatorna is jelentős forgalmat terel el, hiszen rövidebb hajózási útvonalat jelent.

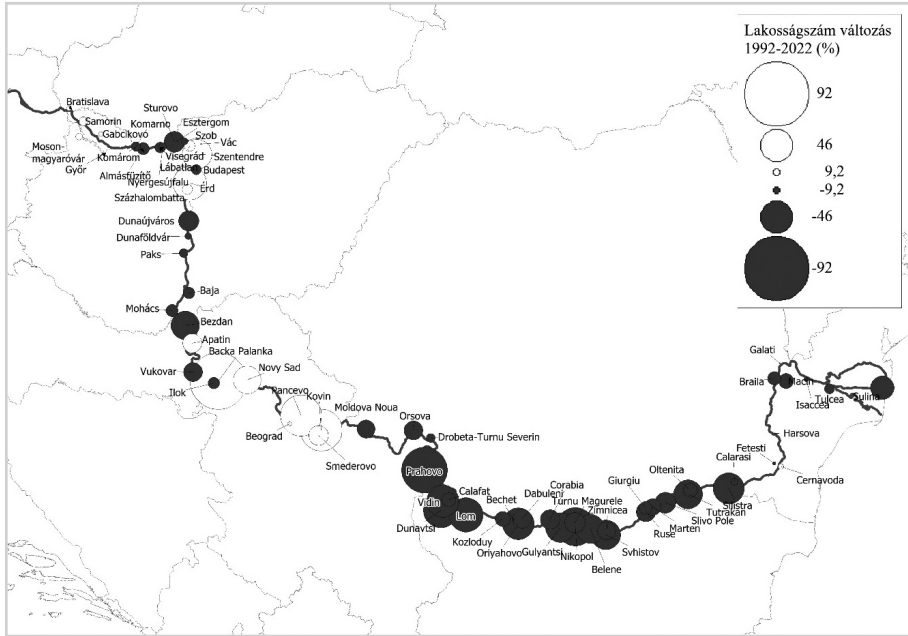
A magyar dunai városok esetében a rendszerváltás után beszélhetünk egyfajta megújulásról, amely a korábbi ipar hanyatlását pótolta. Magyarország legsikeresebb városai közül több ma a Duna mellett található, igaz, napjaink fejlődésének már kevés köze van a folyóhoz vagy a hajózáshoz. A rendszerváltással együtt járó strukturális változások csak időlegesen rázták meg ezeket a városokat.

Jugoszlávia szétesése, a harci cselekmények nyomán létrejövő Szerbia területi adottságai miatt felértékelődött az országon belüli észak-déli (a Dunával párhuzamos) fejlődési tengely, ezzel a folyó mentén egy fejlődési góc jött létre Újvidék–Belgrád konurbációjaként (Nagy et al., 2009; Rác, 2023).

A román-bolgár Duna menti térség bár az elmúlt 20. századi évtizedek során nagymértékben átalakult, rendkívül rurális jellegű maradt, a városias területek száma kicsi és elszórtn helyezkednek el. A rendszerváltás, az ipar átalakulása után ezek a városok jelentős hanyatlást éltek át (Ságeatã – Ságeatã, 2010). Román oldalon a nagy üzemek még ma is léteznek és termelnek, de a bolgár Duna mente városainak szocialista üzemei jórészt csak a KGST-országok és a hazai piac számára termeltek. A legtöbb vállalat kis méretű volt, és a nagyobb belföldi vállalatok fióktelepei voltak, ezért – a hatékony fejlődés lehetőségei csekélyek voltak. A fióktelepek tevékenysége nem felelt meg a helyi potenciálnak és erőforrásoknak, a meglévő infrastruktúra fejletlen volt stb. Ezért korábban ezeket a vállalatokat állami dotációkkal támogatták. Bezárásuk azonban negatív szerepet játszott a KGST-n belül korábban létező kapcsolatok (a szövetkezeti termelés, az úgynevezett szocialista munkamegosztás, a kereskedelmi csere stb.) megszakításában, miközben a Szovjetunió gyakorlatilag lezárta a bolgár termékek piacát. Így az 1990 utáni években a Duna szállítási potenciálját nem használták ki teljes mértékben. Egy másik negatív tényező, hogy a Duna mint államhatár viszonylagos elszigeteltséget okoz, és akadályozza a dunai városi települések általános fejlődését Bulgáriában (Geshev, 1998; Mladenov et al., 2008; Mladenov et al., 2010). A bolgár dunai városok átmeneti éve alatt bekövetkezett gazdasági hanyatlása a lakosság elvándorlásához és a népességszám – gyakran drámai – csökkenéséhez vezetett. A gazdasági szerep gyengülése következtében elvesztették lakosságuk 30–50%-át is (pl. Vidin, Lom), miközben megnövekedett azon lakosok aránya, akik szinte nyomor szinten élnek.

Hozzá kell tennünk, román fejlesztési elképzelések szerint a torkolatvidék számára szükséges középvárosi pólus megteremtése lehetséges lenne a Galați–Brăila város pár között fejlesztésével. Jelenleg azonban ennek nem látszanak a valós gazdasági alapjai. A térség közvetlenül a moldáv és ukrán határ mentén helyezkedik el. A jövőben, amennyiben ezek az országok az EU tagjai lesznek, határtárságuk is fejlődésnek indulhat. A Duna-delta városainak (Tulcea, Sulina) turisztikai jelentősége az utóbbi évtizedben növekedett, de a legfőbb problémát a gyenge megközelíthetőség adja.

2. ábra: A dunai városok népességszám változása, 1992–2022 (%)
 Figure 2: The population change of the Danubian cities 1992–2022 (%)



Forrás: a nemzeti statisztikai hivatalok adatai alapján szerkesztette Hardi Tamás.
 Source: based on data from national statistical offices edited by Tamás Hardi.

TAPASZTALATOK

A dunai városok vizsgálata azt mutatja, hogy a történelmi léptékű fejlettségi problémák okozta útfüggőség beigazolódik a folyó számos városa esetében, míg más esetekben a történelmi tendencia megfordult. A folyó gazdasági hatása mára meggyengült, s alapvetően a régiók fejlettségi szintjei, s fejlődési útjai határozzák meg a városok fejlődési irányait. A magyarországi szakaszon így jelentős átalakulást nem érzékelhetünk a városok életében. Szerbiában látható, hogy az egykori határvárosok mára dinamikus nemzeti központtá alakultak. Az alsó szakasz viszont az átmeneti gazdasági jelentőség után relatív lemaradást mutat a rendszerváltás óta. A folyami szállítás reneszánsza és az ehhez kapcsolódó ipar fejlődése, majd hanyatlása után az Alsó-Duna térsége mind bolgár, mind román oldalon megmaradt periférikus, rurális területnek. Sajnos, a jelenlegi geopolitikai viszonyok sem változtatják meg a torkolatvidék fejlődését meghatározó, történelmi léptékű bizonytalanságot. Ehhez hozzájárulnak a part menti országok is, hiszen a fejlesztési tervek elsősorban a főváros–tengeri kikötőváros irányt preferálják (Bukarest–Konstanca; Szófia–Várna/Burgasz). Így a Duna menti városok javarészt árnyékban maradnak, s visszatérnek évszázados rurális miliőjükhöz. A problémát az jelenti, hogy mindez jelentős népességfogyással együtt valósul meg, ami szinte megállíthatatlannak tűnik, s nyilván az épített és természeti környezet új-

bóli leromlásával, elhanyagolásával jár együtt. Eltűnni látszik az a különleges dunai városi kultúra, mely ezeket a városokat összekapcsolta Tulcsától Iszakcsán, Galacon, Tutraikanon, Ruszén, Vidinen át Orsováig.

JEGYZETEK

- 1 Tanulmányunk a folyó menti városok fejlődését vizsgáló, a tudományos akadémiák közötti, kutatói együttműködést támogató projekt keretében készült.
- 2 A földrajzi helynevek használatánál nehézségekbe ütközünk, ezért deklarálnunk kell az alapvető elveket. Mint az olvasó láthatja, néhol a magyar nevet használjuk (amely városnak van ilyen), néhol az angolos átírást (cirill írást használó országok esetében), néhol a ma hivatalos településnevet írjuk le az adott ország betűkészlétének használatával. Nyilván vannak esetek, pl. történelmi utalások, amikor a történelmi nevet kell használnunk, míg máskor a mai, hivatalos elnevezést. Nem nehezítjük az olvasást azzal, hogy zárójelben közöljük a régi magyar, avagy a mai hivatalos megnevezéseket.
- 3 Al-Dunának ugyanakkor a Közép-Duna alsó szakaszát nevezzük, Új-Moldovától a Vaskapuig.

IRODALOMJEGYZÉK

- Breu, Josef: *Großmachtbildungen in Donaauraum, Emergence of empires in the Danube area-Formation de grandes puissances dans l'espace danubien*, Geoforum, 1971/2, 7–19. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(71\)90002-9](https://doi.org/10.1016/0016-7185(71)90002-9)
- Erdősi Ferenc – Gál Zoltán – Hajdú Zoltán: *A Duna történetileg változó szerepe Közép-Európa és Magyarország térfejlődésében*, in: Dövényi Zoltán – Hajdú Zoltán – Glatz Ferenc (szerk.): *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései, I-II.*, Budapest, 2002, 31–74.
- Erdősi Ferenc: *A transzeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre*, Tér és Társadalom, 1998/3, 27–50. <https://doi.org/10.17649/TET.12.3.472>
- Erdősi Ferenc: *Kelet-Európa Országainak Vízi Közlekedése*, Budapest, 2008.
- Fritsch, Michael, Obschonka, Martin, Wahl, Fabian, Wyrwich, Michael: *On the Roman origins of entrepreneurship and innovation in Germany*, Regional Studies, 2024/7, 1446-1463. <https://doi.org/10.1080/00343404.2023.2276341>
- Gál Zoltán: *A Duna (-tengely) térformáló szerepe a Balkánon*, in: Hajdú Zoltán – Pap Norbert – Tóth József (szerk.): *Az Átalakuló Balkán Politikai Földrajzi Kérdései: II.*, Magyar Politikai Földrajzi Konferencia, PTE TTK FI Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, 2001, 134–146.
- Gauthey, Jean-Marie: *La coopération internationale sur le Danube: Géopolitique de l'intégration du fleuve au continent européen*, Balkanologie, 2008/1-2. <https://doi.org/10.4000/balkanologie.409>
- Geshev Gesho: *Possibilities for the Development of the Bulgarians Section of the Danube Region*, Research Concept., 1998.
- Gráfik Imre: *Hajózás és gabonakereskedelem, „Gabonakonjunktúra Vizen”*, Pannónia Könyvek, Budapest, 2004.
- Hajdú, Zoltán – Hardi, Tamás: *Changes in the state territory, systemic changes, the development of ecological thinking and the issues of the utilisation of hydroelectric power in Hungary*, Scientific Annals of the Danube Delta Institute, 2012/18, 263–278. <https://doi.org/10.7427/DDI.18.17>
- Hajdú Zoltán: *A politikai térstruktúrák átalakulása a Duna menti országokban*, in: Dövényi Zoltán – Hajdú Zoltán – Glatz Ferenc (szerk.): *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései, I.*, Budapest, 2002, 55–69.

- Hardi Tamás: *A földrajzi környezet hatása a fazekasiparra Baranyában*, Egyetemi diplomamunka, Janus Pannonius Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Pécs, 1992.
- Hardi Tamás: *A Duna menti területek regionális különbségei, együttműködési lehetőségei*, in: Dövényi Zoltán – Hajdú Zoltán – Glatz Ferenc (szerk.): *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései*, I-II., Budapest, 2002, 99–118.
- Hardi Tamás: *Duna-stratégia és területi fejlődés*, Budapest, 2012.
- Hardi Tamás: *Non-realised plans for the enlargement of the Danubian waterway*, *Forum Geographic*, 2013/2, 138–146. <https://doi.org/10.5775/fg.2067-4635.2013.164.d>
- Martin, Ron – Sunley, Peter: *Making history matter more in evolutionary economic geography*, *ZFW – Advances in Economic Geography*, 2022/2, 65–80. <https://doi.org/10.1515/zfw-2022-0014>
- Martin, Ron: *Path Dependence and the Spatial Economy: Putting History in Its Place*, in: *Handbook of Regional Science*, Springer Berlin Heidelberg, 2021, 1265-1287. https://doi.org/10.1007/978-3-662-60723-7_34
- Mendöl Tibor: *Általános Településföldrajz*, Budapest, 1963.
- Mladenov, Chavdar – Dimitrov, Emil – Kazakov, Boris: *Demographical development of Bulgaria during the transitional period*, *Méditerranée*, 2008/110, 117–123. <https://doi.org/10.4000/mediterranee.550>
- Mladenov, Chavdar – Ilieva, Margarita – Ilieva, Nadezhda – Kazakov, Boris – Hardi Tamás – Raffay Zoltán: *Urbanizáció Bulgáriában*, *Tér és Társadalom*, 2010/4, 285–300. <https://doi.org/10.17649/TET.24.4.1804>
- Nagy, Dávid – Munkácsy, András – Jászberényi, Melinda: *Impacts of the EU Strategy for the Danube Region (EUSDR) in Light of Transport Volumes on the Danube River*, *DETUROPE*, *The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 2019/3, 59–79. <https://doi.org/10.32725/det.2019.026>
- Nagy Imre – Miletić, Radmila – Todorović, Marina: *Szerbia regionális fejlődésének alapvető jellemzői*, *Tér és Társadalom*, 2009/3, 173–184. <https://doi.org/10.17649/TET.23.3.1264>
- Rác Szilárd: *Nagyvárosfejlődés Szerbiában - Belgrád, Újvidék, Nis, Kragujevac és Szabadka pozíciói*, *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 2023/3, 93–105. <https://doi.org/10.32976/stratfuz.2023.27>
- Rechnitzer János (szerk.): *A Duna a magyar területfejlesztésben*, Budapest, 2009.
- Rechnitzer János (szerk.): *A magyarországi Felső-Duna szakasz fejlesztési kérdései*, Budapest, 2008.
- Rechnitzer János: *A Bécs-Pozsony-Győr-Budapest innovációs tengely és a magyar területfejlesztési koncepciók*, in: Dövényi Zoltán – Hajdú Zoltán – Glatz Ferenc (szerk.): *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései*, I-II., Budapest, 2002, 119–138.
- Săgeata, Radu – Săgeată Marcela: *Sectorul romanec al platoului continental al Marii Negre, Consideratii geopolitice*, *Geopontica Geography studies and research*, 2014/1.
- Săgeata, Radu: *The Role of the doublet settlements in the Euro-regions structure – A case Study: the Romanian–Bulgarian border space in the Danube Sector*, in: *Wendt, Jan A. – Florian–Bodocan V. (eds.): Poland and Romania before Enlargement of European Union and NATO*, Carta Blanca, 2004, 125–131.
- Töry Kálmán: *A Duna és szabályozása*, Budapest, 1952.
- Waack, Christoph: *Russe und Giurgiu – Nachbarstädte an der Donau*, *Europa Regional*, 1996/3, 1–12. <https://nbnresolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48420-2>



•
Carl Magnus (S)