

*Honvári János (szerk.): Győr fejlődésének mozgatórugói.*

(A győri járműipari körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze című kutatás monográfiái 1.)

Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr, 2014. 236 oldal.

Különböző kutatási irányok és lehetőségek találkoznak a Győr fejlődéstörténetével foglalkozó tanulmánykötetben. A témaválasztás azért is üdvös, mert kevés az olyan tudományos munka, amely egy város komplex gazdasági-társadalmi vizsgálatát célozza meg. A kötetben szereplő tanulmányok bemutatják azt a folyamatot, amelynek révén Győr a 19. század végétől kezdve meghatározó gyáripari központtá vált. A többlépcsős kutatási projekt (*A győri járműipari körzet mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze* című kutatás) célkitűzése annak vizsgálata, hogy a város miként alkalmazkodott a különböző korok kihívásaihoz, a társadalmi-gazdasági környezet átalakulásaihoz és a gazdasági konjunktúra változásaihoz. A 2014-ben publikált első kötet egybegyűjti a Győr és környezete ipar-, társadalom- és népesedéstörténetével foglalkozó írásokat.

A tanulmánykötetet egy részletes bevezető és hét különálló tanulmány alkotja. A kötet szerkezetében és a tanulmányok sorrendiségében csak részben figyelhető meg a logikai egymásra építettség. A bevezetőt követő első két, vállalattörténeti tanulmány a kronológiai rendet követi, ezután egy modellváltásokkal foglalkozó átfogó elemzés következik. Mindezt egy olyan tanulmány kíséri, amely a rendszerváltás előtti és utáni textilipari átalakulásokat mutatja be, majd egy újabb

tanulmány erejéig visszatérünk az 1945–1990 közötti győri ipar munkaerőbázisának ismertetésére. A két záró tanulmány a kötet témáját tekintve mintha elszigetelt egységet alkotna, és szakít az addigi leíró jellegű megközelítéssel. Az egyik a szocialista korszak néhány gazdasági vezetőjének életútját elemzi, a másik kitekintő céllal Győr és egy szlovákiai város fejlődésének hasonlóságait és különbözőségeit taglalja. A kötet tanulmányainak középpontjában – a bevezető tágabb időköre ellenére – az 1945 utáni folyamatok elemzése áll.

A bevezető Honvári János tollából származik, aki írásában áttekinti Győr fejlődésének mozgatórugóit a középkortól napjainkig, és érzékelteti azokat a főbb csomópontokat, amelyek meghatározták a város fejlődését. A szerző kiemeli, hogy Győr a középkorban sem jogállása, sem lakosainak száma alapján nem tartozott a legfontosabb magyarországi városok közé. Leginkább a fejlett céhes kézműipara, várának védelmi szerepe és a Szent István által alapított püspökség emelte ki Győrt a mezővárosok sorából. A város az 1830-as évektől vált a nyugati piacokra irányuló magyar gabonakereskedelem gócpontjává. Honvári szerint ez a különleges helyzet az 1860-as évekig tartott, amikor a nagy gabonaexportáló országok (például Oroszország és az USA) először jelentek meg Európa

piacain. Mindez azzal járt, hogy a 19. század utolsó harmadára Győr „kalmárvárosból néhány évtized alatt „iparváros” lett (7). A szerző hangsúlyozza, hogy Győr fejlődésében mindenkor szerepet játszott a megváltozott feltételekhez való folyamatos alkalmazkodóképesség. Az ipar előtérbe kerülése kapcsán Honvári fontos tényezőként említi a viszonylag jelentős helyi fogyasztást, a fegyelmezett munkaerő meglétét, valamint az állam és a város ipart támogató politikáját.

Győr fejlődésében a legnagyobb változást az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása jelentette, amikortól Magyarország önálló külkereskedelmet folytatott. A 19. század végén, 20. század elején kiépült és a Monarchia igényeihez méretezett győri gép- és textilipari üzemek nagy része a területelcsatolások következtében jelentős kapacitáskihasználatlansággal küzdött. Más iparágak, mint például az élelmiszeripar, szintén elvesztették nyersanyagbázisuk és felvevőpiacuk jó részét. Honvári szerint az I. világháborút követően osztrák és francia befektetők megvásárolták az üresen álló üzemcsarnokokat, aminek köszönhetően az egyik legdinamikusabban fejlődő iparág a textilipar lett. Győr lényegében ekkor vált a térség textilipari központjává. Győr 1945 utáni sorsát Honvári János szerint olyan új gazdasági tényezők befolyásolták, amelyeknek folyamatosan meg kellett felelnie. Az államosítás után és a tervutasításos gazdasági rendszer kiépülésével a település ismét elvesztette hagyományos piacait, és új termékek gyártására kellett áttérnie. Győrnek – hasonlóan más magyar városokhoz – a szovjet

piac igényeit kellett kielégítenie, s emiatt a nemzetközi műszaki-technikai fejlődési tendenciáktól elszigetelődött. Honvári utal arra, hogy Győr történetében az 1960-as évek közepétől az 1970-es évek végéig tartó időszak egy kifejezetten látványos fejlődési periódus volt. A gazdasági konjunktúra a nagyobb központi fejlesztési programoknak volt köszönhető, amelyek elsősorban a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa (KGST) szakosítási egyezményeihez kapcsolódtak. Ezek a programok ugyanakkor másfél évtized múltán „kifulladtak” (11), mivel a mennyiségi fejlesztés nem tartott lépést a technológiai és műszaki fejlődéssel. Honvári külön figyelmet szentel bevezetőjében az 1990-es évek privatizációs folyamatainak, kiemelve, hogy az Audi Hungaria Motor Kft. letelepedésével új perspektívák nyíltak Győr fejlődésében. A szerző összefoglalójában hangsúlyozza, hogy Győr fejlődési pályára állásában elsősorban nem a helyi erőforrásoknak volt szerepük, hanem a külső tényezőknek.

A bevezetőt követő és a kötet majdnem felét kitevő első tanulmány, Germuska Pál és Honvári János írása a győri járműipar történetével foglalkozik 1945-től 1990-ig. A járműipar legfontosabb helyi vállalata az 1896-ban létrehozott Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. volt. A cég az alapításától kezdve párhuzamosan fejlesztette a vasúti- és közúti jármű-gyártási profilját. Az 1938-as győri hadiipari program nyomán ugyanakkor nagyszabású katonai fejlesztések indultak el a gyárban. A II. világháborút követően a vállalatot államosították, és létrehozták a Magyar Vagon-

és Gépgyárat. A gyárban az 1960-as évek végétől jelentős volumenű beruházások indultak el, részben nyugati gépek és technológiák megvásárlásával. A szerzők kutatásai feltárják a Győrben megvalósult hadiipari beruházásokat is, amelyeket az 1961-től gyártott felderítő úszó gépjárművek (FUG), 1970-től pedig a páncélozott szállító harci járművek (PSZH) képviseltek. A szerzők ugyanakkor azt is érzékeltetik, hogy a rendszerváltást megelőző években már baljós előjelek mutatkoztak a vállalat felett. Germuska Pál és Honvári János egyrészt leírják, hogy a vállalat a fejlesztéseket elsősorban hitelek felvételével finanszírozta, amelyek törlesztése a dízelmotorok és futóművek keresletének visszaesése miatt egyre nagyobb nehézségekbe ütközött. Az 1980-as évek elejére a vállalat adóssága megközelítette az 5 milliárd forintot. A szerzők másrészt kiemelik, hogy Horváth Ede, a Rába vezérigazgatója „nem érzekelte a rendszer bukásának előszelét” (108), továbbra is jelentős beruházásokat tervezett Győrben. A Rába az 1960-as évek közepétől a keleti piacokra építette üzleti stratégiáját, amelyek összeomlása végül majdnem a vállalat vesztét okozta. A Rába 1992-ben alakult át állami vállalatból részvénytársasággá, 1999-től pedig külső társaságokba szervezte főbb tevékenységeit, ettől kezdve Rába Járműipari Holding Nyrt. néven működik. A szerzők szerint így sikerült a piacon maradnia.

Áldozó István írásában a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár 1990–1999 közötti nemzetközi kapcsolatainak ismertetésére vállalkozik. A nagyvállalat rendszerváltást követő történetének

tudományos feldolgozása mindeddig váratott magára, így Áldozó munkája úttörőnek tekinthető. A vállalat 1990 után a tulajdonviszonyt, a szervezetet és a külkapcsolatokat illetően is jelentős változásokon ment keresztül. A cég életében a legnagyobb horderejű váltásnak az egykori KGST-piacokról a nyugatiak irányába fordulás volt tekinthető, ami már 1990 előtt elindult. Szerinte a Rába szerencsés volt, hogy már az 1970-es évektől jelen lehetett az amerikai piacon tehergépkocsik és mezőgazdasági gépek futóművének értékesítése révén. Áldozó szerint a globális piaci kapcsolatrendszer segítette a gyárnak túlélni a gazdasági átalakulást. Piaci mozgása ugyan eltérő volt, azonban az értékesítésben mutatkozó kieséseket a vállalat egy másik piacon tudta valamennyire kompenzálni (139). A tanulmány nagyobbik részét a vállalat amerikai kapcsolatainak ismertetése adja, de azért kitér a cég afrikai, közép-európai és ázsiai üzletfeleire is. Fontos eleme az írásnak, hogy Áldozó István a vállalat privatizációjának történetét is átfogóan bemutatja.

Jakab Petra a gazdasági modellváltások témakörét dolgozza fel tanulmányában, figyelmét a város számára sikeresnek tekinthető folyamatokra összpontosítva. A szerző a bevezetőhöz hasonlóan röviden áttekinti a modellváltások történetét, mindazonáltal a vizsgálata középpontjában a 20. század második felétől napjainkig tartó időszak áll. A szerző igyekszik választ találni arra a kérdésre, mely tényezők játszottak szerepet abban, hogy napjainkra Győr az ország és a régió gazdasági motorjává vált, és vonzó mind

a hazai, mind a külföldi tőke számára. Az elemzés a város megújulási képességét hangsúlyozza, s igyekszik világossá tenni, hogy az Audi Hungaria Motor Kft. 1993-as letelepedése Győr siker-történetének elválaszthatatlan eleme. A tanulmány megvizsgálja a német anyavállalat magyarországi telephelyválasztásának indokait, ezáltal ismertetve az 1990-es évek eleji makro- és mikro-gazdasági környezetet. A történeti kitekintésen kívül a szerző jövőkutatásra is vállalkozik, mivel vallja, hogy a gazdasági modell átalakulása egy folyamat része. Jakab Petra teljesen magáénak vallja a 2011. februárban a budapesti Hungexpo utazási kiállításon meghirdetett „*A jövő Győrben épül.*” szlogent. A szerző kritika nélkül elfogadja a 2013-ban meghirdetett Győri Autóipari Életpályamodellt is, amit arra alapoz, hogy a járműipar, mely a GDP 10%-át állítja elő, a magyar gazdaság egyik alappillére. A modell „fényében” csatlakozásra buzdít mindenkit, akik a járműiparhoz kapcsolódva képzelik el jövőjüket, szerinte ugyanis a város infrastruktúrája, a kiváló oktatási intézmények eleve garanciát jelentenek a modell sikerére (155).

Orbáné Horváth Márta írásában a győri textilipar átalakulásának történetét vizsgálja 1985-től napjainkig hat textilipari üzem történetén keresztül. A tanulmány kifejti, hogy a hazai textilipari termékek iránti kereslet visszaesésének oka az olcsó külföldi áruk érkezésében keresendő, és a textilipar szintén érzékenyen érintette a keleti piac, a KGST szétesése. A szerző szerint a győri textilipari üzemek 1990 utáni jövője éppen ezért attól függött, hogy szakmai vagy pénzügyi befektető

vett-e részt a cégek privatizálásában. A szakmai befektetők a hosszú távú működtetésben, a pénzügyi (piaci) befektetők pedig a gyors profitban és pénzforgásban voltak érdekeltek. Tanulmánya végén felteszi a kérdést, vajon „van-e jövője a győri textiliparnak?” (174), ám erre végül nem válaszol, azt azonban érzékelteti, hogy a magyar textil- és ruházati termékek gyártásával foglalkozó cégek száma az elmúlt két évtizedben folyamatosan csökkent. A folyamat mögött olyan tényezőket említ, mint az Európába irányuló kínai ruhaexport korlátozásának 2005. évi feloldása vagy a szakmai oktatás fokozatos elsovadása. A szerző nem kevésbé fontos tendenciákat is megemlít. Példaként hozza fel, hogy amíg 1950-ben gépenként kellett egy munkás, napjainkban a Glovita Kesztyű Zrt.-ben, a teljesen automatizált gépsorokon egy-egy munkás akár huszonöt gépet is ellenőrizhet.

Gecsényi Lajos tanulmányának középpontjában a győri ipar emberi erőforrásainak háttere áll az 1945–1990 közötti időszakra vonatkozóan. A szerző tematikus blokkokban, leíró jelleggel járja körül a témát. Elemzi többek között az egészségügyi és szociális területen bekövetkezett változásokat, részletesen bemutatja a győri oktatási intézmények fejlődését, a város közművelődési, tudományos, művészeti, valamint sporteredményeit. A tanulmány szerkezete alapján a fenti témák közül Gecsényi Lajos a fő hangsúlyt az oktatásra helyezi, mivel a győri ipar fejlődésének egyik alapvető feltétele az üzemeknek munkaerőt biztosító alap- és középfokú szakoktatási intézmények létrehozása volt.

A könyv következő tanulmánya a szocialista korszak néhány emblematisztikus vezetőjének életútját elemzi. Varga Balázs bevallottan nem reprezentatív mintára támaszkodó kutatásában a vállalatokra és azok irányítóira helyezi a hangsúlyt. A vizsgálati mintába olyan személyeket vont be, akik a Kádár-rendszerben győri nagyvállalatok élén töltötték be vezető tisztségeket. Vizsgálja a gazdasági elithez tartozó hét vezető szocio-demográfiai jellemzőit (nemek szerinti megoszlás, születési hely és idő, származás, eredeti foglalkozás), valamint bemutatja a karrierekben megfigyelhető hasonlóságokat. Arra is vállalkozik, hogy a káderminősítéseket és véleményeket figyelembe véve érzékeltesse a vállalatvezetők emberi oldalát. A vizsgált vezetők többsége nem volt győri származású, de a megyében születtek, jellemzően parasztszaládban.

A tanulmánygyűjtemény záró munkáját Trencsén és Győr ipari körzetének összehasonlító vizsgálata adja. Horbulák Zsolt írása bemutatja, hogy a régió jelentősebb gazdasági fejlődése a szocialista iparosítás időszakához köthető. A tanulmány leszögezi, hogy Trencsén esetében az 1990 utáni sikerek a város kiváló közlekedési infrastruktúrájának, a régió tőkevonzó képességének és annak volt köszönhető, hogy a települést 1996-ban kerületi székhellyé emelték. Vagyis a Trencsén központú régió kiugró sikeréhez egyszerre járultak hozzá gazdasági és politikai tényezők. A szerző hozzáteszi, hogy a siker része az is, hogy a régióban több multinacionális vállalat letelepedett. A tanulmányt számos táblázat és diagram egészíti ki, amelyek a trencsényi járás vállalatainak foglalkoz-

tatottsági és termelési adatait szemlélítik. Győr és Trencsén összehasonlítását a szerző számára több tényező is megnehezítette, melyeket részletesen is kifejt. Egyrészt az összehasonlításához alig álltak rendelkezésre azonos típusú adatok és információk, másrészt a két város mérete eltér egymástól – Győr lakossága két és félszer múlja felül Trencsénét –, továbbá eltérő pénznemet használnak. Győr és Trencsén hasonlóságainak összevetése során Horbulák Zsolt rávilágít, hogy a két város közigazgatási székhely és közel fekszenek az ország nyugati határához, a városokban európai színvonalú vasútvonal és autópálya vezet át, továbbá a munkanélküliségi ráta mindkét városban alacsonyabb az országosnál. A különbségek között említi, hogy Győr már a 19. században felsőoktatási intézménnyel rendelkezett, ellentétben Trencsénnel, amely a rendszerváltás után vált egyetemi várossá. A különbségek tekintetében fontos tényezőként említi, hogy Győr rendelkezik szlovák nyelvű honlappal, és Győrben a kereskedők figyelmet fordítanak a szlovák nyelvű vásárlókra, ellentétben Trencsénnel, ahol a város ismertetői között magyar nyelvű információs anyagot alig lehet találni. A szerző a további különbségeket a városok vezetése és az egyetem közötti kapcsolatok szintjében keresi (234–235). Horbulák Zsolt zárásként a két város közötti együttműködési lehetőségeket is felveti, különösen a gazdasági és a tudományos élet terén.

Összességében elmondható, hogy a tanulmányok részletesen körbejárják a vizsgált témaköröket és értékes kutatási eredményeket tárnak az olvasóközönség elé.

*Kiss András*