

LUX GÁBOR

## **Egy közép-európai világváros? Ipari válság és szerkezeti átalakulás Felső-Sziléziában \***

### **Bevezető**

A hagyományos („rég”) ipari térségek válsága és átalakulása Nyugat-Európában és Észak-Amerikában az 1970-es évektől kezdődően, a világgazdaság nagy átrendeződésével végbemenő folyamat, amely egyben gazdasági és társadalmi modellváltással járt együtt. Közép- és Kelet-Európa országai az államszocializmus bukása után csak megkésve, egymásra halmozódó (gazdasági, politikai és társadalmi) válságok között voltak képesek szembenézni az ipar nagyarányú válságával. Így az átrendeződés nehéz és elhúzódó folyamat keretében ment és megy végbe, amely tulajdonképpen egyszerre válságkezelés és az új politikai rend, valamint a hozzá tartozó működési struktúrák felépítése.

Felső-Szilézia Közép-Európa egyik legkorábban iparosodott térsége, a modern ipari civilizáció bölcsője. Megosztott területén a porosz, osztrák és orosz modell párhuzamos fejlődése zajlott le, amely utóbb jelentős konfliktusokkal járt, különbségei pedig még ma is megfigyelhetők. A XIX. század második felében Szilézia a kor mércéjével rendkívül fejlett övezet volt, ahol az ipar csúcstechnológiákat alkalmazott, és ahol egyben jelentős tőkekoncentráció ment végbe. A szocializmus alatt a korábbi ipari fejlődési út konzerválódott; ez a stratégia az egyoldalú nehézipar-fejlesztésben (és a követő jellegű urbanizációban) vélte meglegelni a fejlődés egyedüli üdvözítő útját, s nem ismerte fel a világgazdaságban végbemenő változások jelentőségét. Így a rendszerváltás idejére Felső-Sziléziában rendkívül mély gazdasági válság alakult ki, amihez a természeti és lakókörnyezet nagyfokú degradációja, továbbá a társadalmi élet patológus jelenségei (magas halandóság, szegregáció, gyenge és önállótlán közösségek) társultak. Klasik és Heffner (2001) Felső-Sziléziát erősen heterogén, differenciált gazdasági és társadalmi szerkezetű régióként írják le; véleményük szerint területét e heterogenitás figyelembevételével négy részre indokolt osztani:

- az északi rész (Częstochowa) infrastrukturálisan elmaradott, népessége képzetlen, gazdaságában még ma is jelentős az archaikus mezőgazdasági üzemek szerepe;
- a felső-sziléziai agglomeráció területén az előbb említett szerkezetváltási, környezeti és társadalmi problémák, az oktatási intézmények és a munkaerőpiac közötti hézag, valamint a városi funkciók, illetve infrastruktúra alulfejlettsége jelentették a fő problémákat;
- délnyugaton, Rybnik szénbányászati körzetben az agglomerációhoz hasonló problémák figyelhetők meg, még egyoldalúbb gazdasági szerkezettel;

\* A tanulmány megírásában a CEEPUS csereprogram keretében elnyert mobilitás nyújtott értékes segítséget. Köszönettel tartozom továbbá a Karol Adamiecki Közgazdaság-tudományi Egyetem munkatársainak, különösen Adam Polkonak és Krystian Heffnernek.

- végül a déli Bielsko-Biala inkább az elmaradott térségek közé tartozik, amely aránylag jó állapotú természeti környezetet, de elmaradott infrastruktúrát és fejletlen határon átnyúló kapcsolatokat jelent.

A válságkezelés feladatait tehát rendkívül tág körben és a válságjelenségek közötti erős kapcsolatokat figyelembe véve kellett megfogalmazni. Eleinte a bajba jutott iparágak és a környezet fizikai regenerációja, majd az ezredfordulóhoz közeledve egyre inkább az új növekedési lehetőségek megtelelése volt a kulcs; vagyis Nyugat-Európa országaihoz hasonlóan itt is<sup>1</sup> megfigyelhető a válságkezelési és az általános regionális politikák közötti átmenet. Felső-Szilézia Közép-Európában egyedi regionális politikai problémákat vet fel, hiszen népessége, gazdasági súlya és urbanizációs színvonala alapján a centrumtérségek körébe sorolható (1. táblázat), miközben gazdasági szerkezete jobban hasonlít a klasszikus iparvidékekhez. A legkézenfekvőbb analógiát talán nem is Közép-Európában találjuk, hanem a Ruhr-vidékhez hasonló nyugati képződményekben.

E tanulmányban a kérdés tér- és időbeli kiterjedése miatt elsősorban a gazdasági-szerkezetváltási folyamatok és a regionális politika, tervezés szemszögéből vizsgálom Felső-Szilézia vajdaság és a katowicei agglomeráció átalakulásának fő jelenségeit. A tanulmány megírása során folyamatosan gondot jelentett, hogy a közigazgatási határok többszöri átszabása és a rendelkezésemre álló adatbázisok eltérő módszertana, illetve adatgazdagsága miatt a pontos hosszú idősorok felállítása nehézségekbe ütközött. A tanulmányban ezért mindig a Felső-Szilézia területét legjobban lefedő közigazgatási egységeket használtam (Szilézia 1953 és 1955 között Stalinogród vajdaság, 1955–1974-ig Katowice vajdaság, 1975 és 1998 között Bielsko-Biala, Czeszochowa és Katowice vajdaságok, 1999-től Sziléziai vajdaság), felvállalva az eltérő területi beosztásból következő pontatlanságokat.

1. táblázat

Felső-Szilézia fontosabb adatai (2005)

Megnevezés	Érték	Arány, %
Terület, km <sup>2</sup>	12 331	
powiatok („kistérségek”) száma	17	
gminák („községek”) száma	167	
ebből városi	49	29,34
vidéki	96	57,49
vegyes	22	13,17
Népesség, fő	4 685 500	
ebből városi	3 690 768	78,77
aktív korú	2 013 000	42,96
foglalkoztatott	1 504 900	
ebből mezőgazdaságban	70 900	4,71
iparban és építőiparban	567 500	37,71
szolgáltatásokban	866 500	57,58
regisztrált munkanélküli	281 300	15,50
Népsűrűség, fő/km <sup>2</sup>	380	
GDP/fő (2004, PPS)	12 260	
GDP Lengyelország átlagában		110,45
GDP az EU-27 átlagában		57,00
Összes beruházás, millió zł	15 475	
ebből ipar és építőipar	8 403	54,30
Bruttó hozzáadott érték, millió zł	113 687	
ebből ipar és építőipar	52 978	46,60

Forrás: Rocznik Statystyczny Województw 2006, Eurostat.

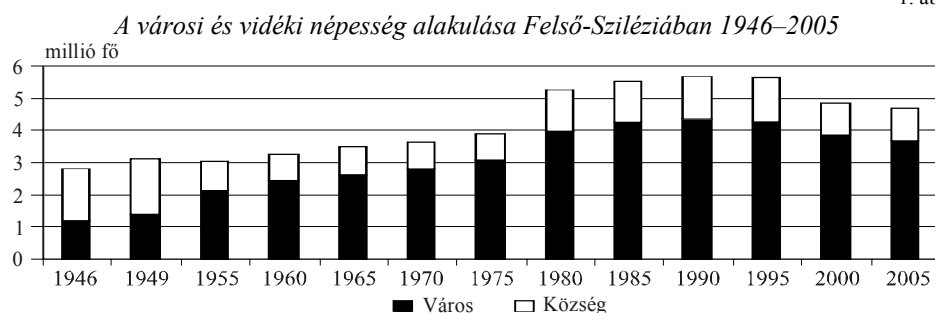
1 Lengyelországban.

### Iparosítás és urbanizáció az államszocialista időszakban

A második világháború után Felső-Szilézia dilemmája a lengyel területi fejlődés legellentmondásosabb kérdései közé tartozott. A vajdaság infrastruktúrája nem szenvedett jelentős fizikai károkat (Riley – Tkocz 1998), bár német ajkú népességét elűzték, és helyére az elveszített keleti területek lakosságát telepítették. A gazdaságpolitikában két ellentétes törekvés érvényesült: a meglévő iparvidékek továbbfejlesztésére törekedtek, miközben súlyukat a területi kiegyenlítési politika eszközeivel igyekeztek csökkenteni. Ennek megfelelően az eredmények is vegyesek voltak: 1950–1955 között Lengyelország ipari termelésében a régió súlya 32,3%-ról 23,5%-ra mérséklődött (Cymbrowski 2004), de egyértelmű vezető szerepét továbbra is megtartotta. Zawadski (1965) adatai szerint 1951–1960 között az ipari beruházások 54%-a három vajdaságba (Katowice, Krakkó, Wrocław) koncentrált; Lijewski (1985) üzemtelepítési térképei is ezt a tendenciát támasztják alá.

A továbbfejlesztés következményeképp Felső-Szilézia a magas bázisértékekhez mérten is óriási növekedésen ment keresztül: 1949 és 1960 között a városi népesség 1 391 000 főről 2 433 000-re, az iparban foglalkoztatottak száma 605 ezerről 868 600-ra emelkedett (1. és 2. ábra). A mezőgazdaság sem ekkor, sem a későbbiekben nem volt számottevő a vajdaság gazdasági életében. A betelepülés rendkívüli nyomást gyakorolt a város- és infrastruktúra-fejlesztésre, amely a szocialista időszakban mindvégig követő jellegű maradt. Az 1950-ben újonnan alapított, eleinte pusztán lakófunkciókkal rendelkező Tychy várost Katowice tehermentesítésére hozták létre, de – látványos növekedése ellenére<sup>2</sup> – ehhez elégtelennek bizonyult. A konurbációban<sup>3</sup> a környezeti ártalmak mellett az általában az új szocialista városokra jellemző *urbanizációs hiányjelenségek* (lakáshiány, infrastruktúra-hiány, szolgáltatás- és áruhiány) léptek fel, amelyeket a központi tervezés nem volt képes kezelni, s ezért a lakosság, a városi vezetés és a vállalatok formális, illetve informális beavatkozására volt szükség. Az 1950-es évek után a hiányjelenségek jelentős részét felszámolták, de az 1970-es évek beruházási hulláma új betelepülési folyamatot indított el, amely ismételt túlzásfolttságot, a rekonstrukcióból kimaradó régi lakónegyedekben leromlást és szegregációs folyamatokat eredményezett (a kérdéstről lásd még Szczeпаński 1993, Wódcz 1993 és Drobniaк – Polko 2004).

1. ábra



Forrás: Nemzeti statisztikai évkönyvek alapján a szerző számításai.

<sup>2</sup> Lakossága 1960-ig 12 900 főről 50 ezerre emelkedett; 1990-ben 190 ezer, 2006-ban azonban a magas elvándorlásnak köszönhetően már csak 132 500 lakosa volt.

<sup>3</sup> A konurbáció olyan, több település által alkotott városi terület, ahol a lakosság növekedése és a beépített területek bővülése miatt a települések fizikai határai elmosódtak. – A szerk.

Az urbanizáció ellentmondásossága mellett az államszocializmus számára az egyoldalú gazdaság szerkezetből következő munkanélküliség jelentette a legfontosabb gondot. A nők körében tapasztalható munkanélküliség már korábban is létezett, de az 1960-as évek társadalmi és gazdasági változásai tették látványossá. A rejtett munkanélküliségről nem rendelkezünk pontos adatokkal, de a helyzet súlyosságát mutatja, hogy a regisztrált, munkát kereső nők száma többszörösen meghaladta a férfiakét, és a helyzet 1960 és 1970 között tovább romlott. Más szocialista országokhoz hasonlóan Felső-Sziléziában is alternatív munkaintenzív (könnyűipari, elektronikai stb.) iparágak letelepítésével próbálták új állásokat teremteni, de mindezek nem hozták meg a tőlük várt eredményeket.

Az 1960-as években Lengyelország Magyarországhoz hasonlóan területi kiegyenlítési politikákkal kísérletezett. A térben arányosabb beruházási szerkezet hatására Felső-Szilézia dominanciája valamelyest enyhült, az északi és keleti területek városi centrumai megerősödtek. A legnagyobb nemzeti beruházás mégis az 1972-től épített Huta Katowice acélmű volt, amelynek kijelölésekor – a szocializmus sajátos telepítési tényezőjeként – Edward Gierek, a LEMP első titkára szülőfaluját, a Dąbrowa Górnicza melletti Zagórzét részesítették előnyben. Az acélvertikum bővítése és rekonstrukciója mellett bizonyos szintű diverzifikációra törekedtek (elektronika, gépipar, autógyártás), de 1975-től az új ágazatok jelentősége ismét csökkent, visszatértek a kőszénbányászat és acéltermelés extenzív növeléséhez. A környezeti szempontok teljes elhanyagolásának köszönhetően a rendszerváltás idejére jelentős területek szennyeződtek el, és különösen magas volt a daganatos, illetve légúti megbetegedések előfordulása. A nehézipar válságfolyamatai is megfigyelhetők a periódusban: 1980 és 1990 között mintegy 185 ezer ember áramlott ki a szénbányászatból. A szerkezetváltási programok (Katowice vajdaság területi tervének irányelvei, valamint Katowice-projekt az ipar szerkezetátalakítására) nem voltak képesek a válság enyhítésére, és a forráshiány miatt nem is hajtották végre őket.

### **A helyi kezdeményezésektől a regionális struktúrákig: intézményfejlődés a rendszerváltás után**

A rendszerváltáskor súlyos problémákat és torz, elavult gazdasági szerkezetet öröklő Felső-Sziléziában az átalakulás első éveit – nyugat-európai válságtérsekhez hasonlóan – a munkahelymegtartó szociális intézkedések jellemezték (Cymbrowski 2004); az ekkor rendkívül erős Szolidaritás szakszervezeti mozgalom erős jóléti követelésekkel, valamint a dolgozói tulajdon különböző formáin keresztül a menedzsmentben megvalósuló közvetlen befolyás igényével lépett föl. A térségben kialakult egy új regionális döntéshozó elit, amely a politikai pártok képviselőiből, a Szolidaritás üzemi bizottságaiból és egyházi szervezetekből állt össze, valamint megjelentek a sziléziai őslakosok érdekeit képviselő etnikai regionalista mozgalmak is (Geisler – Wróblewska-Jachna 2004).<sup>4</sup> Ez a konstelláció hamarosan felbomlott: a civil nonprofit szervezetek elvesztették politikai befolyásoló szerepüket, és kiszorultak a hatalomból, a szakszervezetek befolyása pedig egyre inkább pártpolitikai transzmisszió keresztül érvényesült.

<sup>4</sup> A pártállam tagadta a német, morva és lengyel elemeket vegyítő sziléziai nemzetiségek létezését, miközben a társadalmi élet minden területén kizorításukra törekedett. Az 1960-as évekig a régióban semmiféle gazdasági vagy politikai vezető pozíciót nem tölthettek be. Az államszocializmus alatt mintegy 600 ezer sziléziai hagyta el az országot, elsősorban Nyugat-Németország irányába. 1990 után három regionalista szervezet is létrejött.

Az alulról építkező, helyi és regionális törekvések hordozójává helyi politikusok mellett az önkormányzatok és a velük erősen összefonódott gazdasági döntéshozók (kamárák, vállalatvezetők stb.) koalíciója vált. Tevékenységük eredményeként kialakultak a *helyi gazdaságfejlesztő intézmények* első képviselői:

- Felső-sziléziai Légiközlekedési Társaság (Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., 1991), feladata Pyrzowice regionális repülőtér kibővítése és modernizációja;
- Katowicei Nemzetközi Vásár (Międzynarodowe Targi Katowickie), kiállítóközpont;
- Felső-sziléziai Fejlesztési és Promóciós Ügynökség (Górnośląska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A., GARR, 1992), finanszírozási lehetőségek felkutatására és fejlesztési koncepciók kidolgozására létesült, ma pedig EU-források elosztása fölött is rendelkezik;
- Felső-sziléziai Vállalkozásátalakítási Ügynökség (Górnośląska Agencja Przekształcen Przedsiębiorstw, GAPP, 1994), eredetileg ipartelepek fejlesztésére és vállalkozáspromócióra szakosodott, ma bővebb régiópromóciót is végez.

A rendszerváltás utáni regionális politika első jelentős dokumentuma *Felső-Szilézia regionális gazdaságpolitikai programja* (Program Regionalnej Polityki Gospodarczej Górnoego Śląska, 1992). A program a recesszióból való kilábalás eszközeiként a gazdaság belső és külső kapcsolatrendszerének építését, továbbá a monokultúrából kivezető húzóágazatok letelepítését említi.

A Regionális gazdaságpolitika programja egyben megalapozója az 1995-ös *Regionális szerződésnek*, amely 2001-es megújításáig szabályozta a regionális és nemzeti szint együttműködési kereteit és célrendszerét. Ahogy az előbbi, úgy az utóbbi is úttörő jelentőségű volt Lengyelországban. Mai megítélése mégis ellentmondásos; míg egyesek innovativitását hangsúlyozzák (Domański 2003), mások szerint meghaladott intézményépítési lépcsőfok vagy kevés haszonnal járó „regionális pótcselekvés” (idézi Bierwiczonek – Zagala 2004). Területi elemzők arra is rámutatnak, hogy a szerződés top-down logikát képvisel, s a keretében létrejött forrástranszfer-intézmények is a központi irányítás kiterjesztését képviselik. Ezek az intézmények a következők:

- Az átalakult Felső-sziléziai Fejlesztési és Promóciós Ügynökség (GARR 1992), elsősorban az EU-források elosztására szakosodott;
- Felső-sziléziai Alap (Fundusz Górnośląski S.A., FG), hitelgaranciák nyújtása és területfejlesztési projektek társfinanszírozása;
- Regionális Finanszírozási Intézet (2002-től, a GARR alegysége).

A regionális érdekvéonyesítő képesség erősödését jelzi, hogy a Felső-sziléziai Alap funkcióit azóta részlegesen átvette az alulról szerveződő tevékenység által létrehozott *Felső-sziléziai Szerkezetváltási Alap*.

A szerkezetváltás folyamatában kiemelt, s talán meghatározó jelentőségű eszköz a *különleges gazdasági övezetek* létrehozása. Lengyelország területén 1995-től összesen 14 övezet létesült; a katowiceiról a következőkben külön is szót ejtek.

Lengyelország 1999-ben Közép-Európában mindmáig egyedülálló regionális reformot hajtott végre, melynek eredményeként a központ és a megerősödött területi közép-szint között új feladatmegosztás alakult ki. A kettős hatalmi struktúra súlypontjai a miniszterelnök által kinevezett, dekoncentrált intézményekért felelős vajda, és a regionális tanács által választott, a decentralizációt képviselő marsall. Bár a központi intézmény-

rendszer szerepe még mindig számottevő, és ezért nem teljes körű decentralizációról, hanem „mindössze” egy átmeneti formáról beszélhetünk, a változások során rendre a régió megerősödése figyelhető meg; ennek köszönhetően nem csupán nagyobb önállósággal rendelkezik céljai meghatározásában és elérésében, hanem sikeresen állt ellen a – más közép-európai országokban is megfigyelhető – *újracentralizációs törekvéseknek* is.<sup>5</sup> A regionális decentralizáció folyamata további önszerveződési folyamatoknak adott lökést, ezek közé sorolhatjuk például a későbbiekben tárgyalandó Felső-sziléziai Világvárosi Szövetséget.

A fejlesztéspolitika alapjai jelenleg a 2001-ben megújított *Regionális szerződés*, valamint a 2004–2006-os, de a 2007–2013-as programozási periódusban is szerepet játszó dokumentumok:

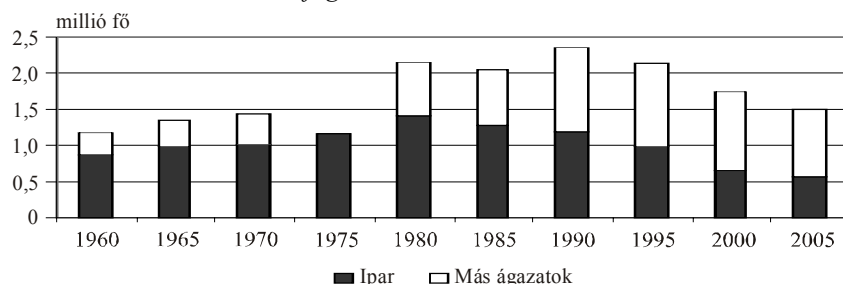
- *Szilézia vajdaság fejlesztési stratégiája a 2000–2020-as évekre* (2005),
- *Szilézia vajdaság regionális innovációs stratégiája 2003–2013* (2004),
- *Szilézia vajdaság területfejlesztési terve* (2004),
- „*Katowice 2020*” városfejlesztési stratégia (2005).

### A szerkezetváltás irányai: megújulás és reindusztrializáció

Egyoldalúan fejlett térségként Felső-Szilézia (illetve a területét korábban lefedő Katowice, Częstochowa és Bielsko-Biala vajdaságok) iparában a feketeköszén-bányászat, az acélgyártás és az ezeket kiszolgáló iparágak rendelkeztek meghatározó súllyal. 1990-ben a három vajdaságban 1 188 000 ipari foglalkoztatottból mintegy 415 ezer (35%) dolgozott a bányászatban és 103 ezer (8,7%) a kohászatban; összehasonlításként a teljes terciér szektor (814 ezer fő) részesedése csak az összfoglalkoztatás 34,5%-ára rúgott. A szénbányászatban a gazdaságtalan kitermelés és az elaprózott üzemszerkezet, a kohászatban az elavult termékstruktúra jelentett specifikus problémát, s mindkét iparág tetemes létszámfelesleggel és a piac szűkülésével volt kénytelen szembenézni. Bár a foglalkoztatási szerkezetben már 1985-től elkezdődött a terciér szektor felé történő eltolódás, a dezindusztrializációs folyamat 1990-től felgyorsult, és az ipar részaránya 2000-re 37%-on stabilizálódott (2. ábra).

2. ábra

*Felső-Szilézia foglalkoztatási szerkezete 1960–2005<sup>6</sup>*



Forrás: Nemzeti statisztikai évkönyvek alapján a szerző számításai.

<sup>5</sup> Ugyanakkor a folyamat kritikusabb értékeléseként lásd Geisler – Szczepeński (2006).

<sup>6</sup> Módszertani problémák miatt a primer és terciér szektor elkülönítése nem lehetséges. 1975-re csak az ipari foglalkoztatásról találtam adatot (1 156 000 fő).

Az ipari szerkezetváltás két irány mentén ment (és megy) végbe: a hagyományos ágazatok megújulásával és új ágazatok betelepülésével, reindusztrializációval. A tudásalapú ipar ma még nem számottevő, térnyerésére csak közép- és hosszú távon lehet számítani.<sup>7</sup>

A szénbányászatban egy akna kivételével fennmaradt az állami tulajdon, s az ezzel járó komoly lobbierő. A szükséges leépítések és bányabezárások ezért csak lassan mennek végbe; az 1990-es évek második felében a Világbank segítségével végkielégítéssel összekapcsolt karcsúsítást hajtottak végre, az alkalmazottak száma azonban 2001-ben még így is elérte a 224 500-at. Másrészt az átalakított bányák egy része nyereségesé vált, a termelés az alacsonyabb hozamú és városvédelmi szempontok miatt is nehezebben művelhető központi területekről fokozatosan Rybnik agglomerációjába húzódott át. A világpiacon a konjunktúra (például az acélipar igényei) napjainkban a technológiai modernizációt, és – egy generáció kimaradása után – a bányásztoborzás újraindítását is lehetővé teszi.

Más utat járt be a kohászat, ahol gyorsabban végbementek a leépítések (1997-ben már csak 43 ezer főt, az 1990-es létszám 42%-át alkalmazták) és az új, főként EU- és távolkeleti piacok megszerzése jelentett megoldást. A termékszerkezeten belül csökkent az alacsony feldolgozottságú, s nőtt a speciális termékek súlya. A XIX. századi, már muzeális technológiát alkalmazó „huták” egy részét (például Huta Baildon) bezárták, máshol azonban a privatizációval hazai tulajdonosok és nemzetközi szakmai befektetők jelentek meg. A legnagyobb falatot, a Huta Katowicét a világelső acélóriás, az Arcelor – Mittal Steel cégcsoport vásárolta föl, s jelenleg (a kínai piac éhségének köszönhetően) nagyobb jelentőségű modernizációra készül. Nem hagyható figyelmen kívül a nagyüzemek körül felnövő kisebb önálló vállalatok (spin-off cégek) szerepe sem, ami Dąbrowa Górniczában egy acélipari klaszter kialakulását vetíti előre.

A reindusztrializáció fő eszköze a külföldi tőke letelepülését ösztönző különleges gazdasági övezetek létesítése. A négy alzónára osztható *katowicei különleges gazdasági övezet* a vonzott tőkét (2 Mrd € fölött) és az alkalmazottak számát (25 ezer) tekintve is a legsikeresebb Lengyelországban, ugyanakkor belül erősen differenciált. A zöldmezős beruházással létrehozott Tychy és különösen Gliwice teljesítménye lényegesen jobb, mint a barnamezős Sosnowiec-Dąbrowa és Jastrzębie-Żdrój-é (2. táblázat), vagyis a támogatáspolitikai nem volt képes kiküszöbölni az utóbbiak hátrányait (a környezeti kockázatot, a szűkebb munkaerőpiacot, az alacsonyabb képzettséget stb.).

2. táblázat

*Az egy főre jutó beruházások színvonala és megoszlása a katowicei különleges gazdasági övezetben (2001)*

Alzóna	Egy főre jutó beruházás, USD	A beruházások megoszlása, %
Gliwice	1415	49,70
Tychy	1036	30,50
Sosnowiec-Dąbrowa	978	16,20
Jastrzębie-Żdrój	371	3,60
<i>Átlag/Összesen</i>	<i>1607</i>	<i>100,00</i>

Forrás: Drobnik (2001) alapján a szerző számításai.

<sup>7</sup> Optimizmusra adhat okot, hogy 2004-ben a vajdaságban koncentráldott Lengyelország K+F-alkalmazottainak 10%-a (12 700 fő) és a kiadások 7,8%-a (402,8 millió zł). A régióban több műszaki és természettudományi kutatóintézet található. A tudományos és üzleti szféra közötti tudástranzfert három szervezet segíti.

A különleges gazdasági övezetbe elsősorban az autóipar települt<sup>8</sup>, s a beszállító, versenytárs és követő vállalatok megjelenésével klaszterképződési folyamat indult el. Az új ipari beruházások természetesen nem kizárólag az autóiparba és nem kizárólag a zónákba, hanem azokon kívül is települtek – példaként a cementgyártást, az üvegyipart és a vegyipart, valamint a könnyű- és élelmiszeripart említhetjük. A beruházások első hulláma privatizáció (részvényfelvásárlás), a második hulláma már zöldmezős beruházások révén valósult meg. Figyelemre méltó tényező, hogy Felső-Szilézia versenyképességét egyáltalán nem az olcsó, képzetlen munkaerő alapozta meg: az erős szakszervezetek miatt a bérszínvonal magas, de a régió még így is megfizethető, viszont jól képzett szakemberállományt tud kínálni. Ez az előny a szakmunkásképzés intézményeinek fennmaradásával is magyarázható, és markánsan elüt a más közép-európai országok és régiók által követett versenyképességi stratégiáktól.

### Egy közép-európai világváros: Felső-Szilézia esélyei

A régió fejlesztésének ma érvényes közép- és hosszú távú elképzeléseit a már említett négy dokumentumban fektették le. A fejlesztési stratégia legfontosabb célja Felső-Szilézia területi integrációja, a jelentős, de ma még szétagolt kapacitások egyesítése az európai térben is értékelhető versenyképességhez szükséges kritikus tömegek elérése érdekében. A tervezés rendszerében a stratégiai dokumentumok a következő elképzeléseket fogalmazzák meg:

- *Szilézia vajdaság fejlesztési stratégiája a 2000–2020-as évekre* (Development Strategy... 2005) kijelöli a régi és új iparágak, a szolgáltatások, valamint az oktatási – K+F szféra szerepét a további szerkezeti átalakulásban. Három stratégiai területe az *emberi erőforrások*, a *gazdaság–innovativitás* és az *infrastruktúra–környezet* kettős. A stratégia a régi ipar jövőjét két lehetséges irányban, a versenyképes vállalatok világszintű beilleszkedésében és a felhagyott területek funkcióváltásában látja.
- *Szilézia vajdaság regionális innovációs stratégiája 2003–2013* (Regional Innovation Strategy... 2004): Felső-Sziléziában még mindig magas a low-tech, és alacsony a high-tech ágazatok részaránya (a foglalkoztatásban 28,8% – 0,3%), de az innovációs stratégia szerint ez a helyzet a már működő oktatási intézmények, kutatóintézetek és spinoff-cégek lehetőségeinek jobb kiaknázásával, erősödő együttműködésével jelentősen javítható.
- *Szilézia vajdaság területfejlesztési terve, „Katowice 2020” városfejlesztési stratégia* (Spatial Development Plan... 2004, „Katowice 2020” 2005): ez a két dokumentum lényegében szorosan összefügg; az első inkább a régió külső, míg a második a belső kapcsolataira fókuszál. A koncepciók leglényegesebb eleme Katowice konurbáció és a regionális társagglomerációk közép-európai világvárossá fejlesztése.

<sup>8</sup> Hagyományai a térségben 1975-ig nyúlnak vissza, amikor olasz licenc alapján indult meg Tychy-ben a személygépkocsigyártás. 1992-ben a FIAT felvásárolta az FSM-et (Fabryka Samochodów Małolitrażowych) (Domański 2003). 2001-ben a gépkocsigyártás eladásainak részaránya (15,8%) meghaladta a fémekét (14,8%), és megközelítette a szénbányászatét (18,8%) (Drobnik 2001).



Véleményem szerint az összkép két központi eleme a *metropolitanizmus* (világvárosi funkciók kialakítása) és a vajdaság *területi kapcsolatrendszerének újrafogalmazása*. A stratégia első elemének megalapozásában fontos szerepet játszhat a konurbáció *egységes irányítási-fejlesztési rendszerbe helyezése és belső tereinek megújítása*, míg a másodikban a *közlekedésfejlesztés* kap kulcsszerepet. Egyszerre van szó tehát gazdasági, közgazdasági és környezeti szempontok érvényesítéséről, és a területfejlesztés–városfejlesztés szerves kapcsolatáról.

### *Metropolitanizmus*

Katowice konurbációja egyike Közép-Európa legurbanizáltabb térségeinek. Össz népessége 2,8 millió fő, területén kilenc 100 ezer fő feletti nagyváros és öt 50 ezer fő feletti népességű középváros található. A közeli Rybnik szénmedence lakossága további 700 ezer főt tesz ki. Az iparosodáshoz kapcsolódó urbanizációs folyamatok sajátosságainak köszönhetően a konurbáció településszerkezete fragmentált, a bel- és külvárosi zónák, s különféle városi funkciók váltakozása figyelhető meg bennük. A szuburbanizáció csak a fejlődés egy újabb fázisa, melynek eredményeként egyes városközi területek is beépülnek.

A városfejlődés az erős ipari orientáció mellett is magasan fejlett világvárosi funkciók kifejlődését eredményezte. A „*Katowice 2020*” stratégia tíz regionális, nemzeti és nemzetközi szinten is releváns funkciót sorol fel, köztük a felsőoktatást és a kutatást, a kultúrát, a médiát és a sportot, továbbá a fejlett pénzügyi intézményrendszert. Külön figyelemre érdemes a régióban működő felsőoktatás rendszere. Három főszereplője a Sziléziai Egyetem (természet- és társadalomtudományok, 45 ezer hallgató), a Sziléziai Műszaki Egyetem (műszaki tudományok, 33 ezer hallgató) és a Karol Adamecki Közgazdaságtudományi Egyetem (közgazdaságtudományok, 13 ezer hallgató). A felsőoktatás és a továbbképzések iránti megugrott keresletet további hat egyetem és 35 főiskolai szintű intézmény elégíti ki. A főiskolák elsősorban a közgazdaságtan–menedzsment profilt képviselik, általában egyetemi oktatók részvételével és vezetésével, nem hivatalos „leányvállalatokként” működnek.

Felső-Sziléziában Varsóhoz hasonlóan fejlett bankszektor alakult ki, négy nagy banknak található itt a központja, és 26 kereskedelmi, valamint 117 szövetkezeti bank van jelen. Az elmúlt években megfigyelhető az üzleti szolgáltatások megerősödése. A gazdaság dinamizmusát jelzi Katowice vásárvárosi szerepköre; a Katowicei Nemzetközi Vásárnak és kisebb rendezvényeknek köszönhetően Lengyelországban Poznań után itt rendezik a legtöbb vásárt. A gazdasági érdekvédelmi szervezetek között 15 ipari és kereskedelmi kamara és több szakszervezet található.

Meghatározó centrum hiányában a városi funkciók eloszlanak a konurbáció területén, nem alakult ki látványos központ. A fragmentált városszerkezetben jelentős párhuzamok fejlődtek ki, és ez a szétszabdalt közigazgatás több nagyléptékű fejlesztési projektet megakadályozott.<sup>9</sup> Következésképpen a továbblépés lehetőségét egy policentrikus alapokon

<sup>9</sup> A cikk megírásakor friss példa a 2012-es Labdarúgó Európa-bajnokság megrendezése körül kialakult vita: bár sportlétesítményei Chorzów városát is alkalmassá tették az esemény befogadására, a fő helyszín végül Varsó lett, mivel a rendezőbizottság elégtelennek tartotta a szálláshelyek és más kiszolgáló intézmények kapacitását – annak ellenére, hogy a környező településeken mindez rendelkezésre állt.

nyugvó, de a fejlesztési tevékenységek összehangolására is képes városszövetség hordozza, amely nehézipari térségből fokozatosan magas szintű szolgáltatások biztosítójává válik. A 2005-ös „Katowice 2020” stratégia kidolgozása után a konurbáció 17 legnagyobb városának vezetői 2006 januárjában formálisan is bejelentették a Felső-sziléziai Világvárosi Unió létrehozására irányuló elhatározásukat. Az uniót a lengyel Belügyi és Közigazgatási Minisztérium 2007 júniusában 14 taggal, Katowice központtal bejegyezte (3. táblázat).<sup>10</sup> Az egységes irányítás közös fejlesztési projektekből, de a források hatékonyabb megszerzésében és az európai szintű lobbizási képesség javulásában is megnyilvánul. Az unió jelentőségét mutatja, hogy népessége közel azonos Közép-Magyarországgal, és Varsó kivételével Lengyelország legnagyobb urbánus területét alkotja. Az unió túlnyúló városi kapcsolatok (a régió három másik agglomerációja, valamint Krakkó, Wrocław és Ostrava felé) további fejlődési lehetőségeket hordoznak.

3. táblázat

*A Felső-sziléziai Világvárosi Unió (Górnośląski Związek Metropolitalny) alapító települései (2007)*

Város	Népesség
Katowice	314 500
Sosnowiec	224 244
Gliwice	198 499
Bytom	186 540
Zabrze	190 110
Ruda Śląska	145 471
Tychy	130 492
Dąbrowa Górnicza	129 559
Chorzów	113 978
Jaworzno	95 771
Mysłowice	75 063
Siemianowice Śląskie	72 247
Piekary Śląskie	59 338
Świętochłowice	54 938
<i>Összesen</i>	<i>1 990 750</i>

Forrás: [www.um.gliwice.pl](http://www.um.gliwice.pl) és [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) alapján a szerző összeállítása.

Az egységes irányítási-fejlesztési rendszer létrehozása mellett szükségessé válik a konurbáció belső tereinek megújítása. Az iparfejlődés, a szocialista urbanizáció továbbélő visszasságai és a rendszerváltás óta végbemenő átalakulás következtében a történelmi városközpontok és régi munkásnegyedek egy része leromlott és részben elnéptelenedett. Másrészt ezek a terek új tevékenységek – kereskedelem, kultúra, fogyasztói és üzleti szolgáltatások – befogadóivá váltak; több példát találunk régi iparterületek újrahasznosítására is. A barnamezős beruházások eredményeként új bevásárló- és üzleti negyedek alakultak ki,<sup>11</sup> de kisebb mértékben a lakó- és rekreációs funkciók megjelenése is érzékelhető. A városközpont-rehabilitáció talán még Katowicénél is égetőbb kérdés a kon-

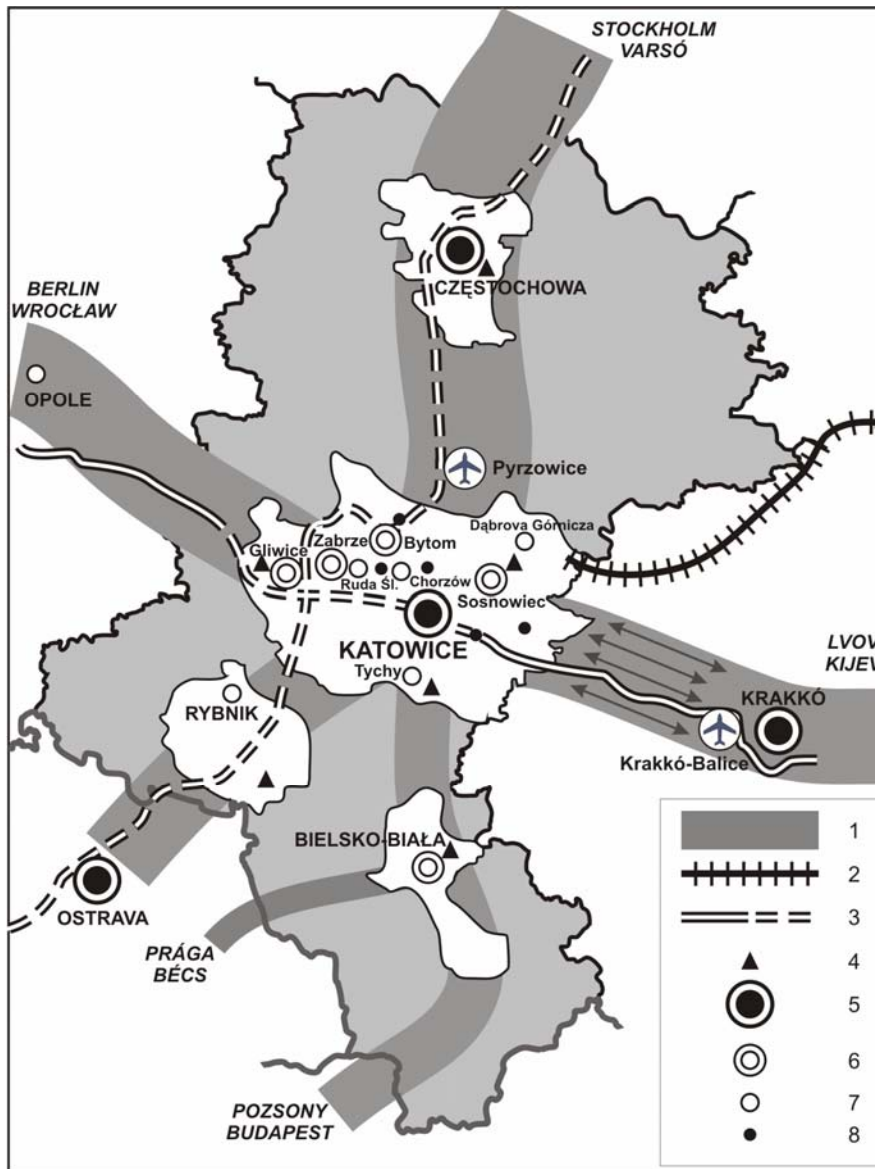
<sup>10</sup> Będzin, Czeladź és Knurów, mivel nem voltak megyei jogú városok, jogi akadályok miatt nem csatlakozhattak a szervezethez.

<sup>11</sup> Ilyen például a magyar TriGránit Rt. által barnamezős beruházásként felépített, a bezárt Gottwald bánya épületeit és aknatornyát részben megtartó Silesia City Center bevásárlóközpont.

urbáció kisebb városaiban (például Bytom, Sosnowiec), ahol a központ épületeinek jelentős része kihasználatlan (Drobniak – Polko 2004).

3. ábra

*Felső-Szilézia agglomerációi, főbb települései és területi kapcsolatrendszer*



Jelmagyarázat: 1 – területi kapcsolatok, 2 – széles nyomtávú vasútvonal, 3 – autópálya (létező/tervezett), 4 – a különleges gazdasági zóna alzónái, 5 – 250 000 fő fölötti városok, 6 – 150 000 fő fölötti városok, 7 – 100 000 fő fölötti városok, 8 – 50 000 fő fölötti városok.

Megjegyzés: A szerző szerkesztése.

### *Felső-Szilézia területi kapcsolatrendszere*

A vajdaság területi kapcsolatrendszere három egymásra épülő relációban jelenik meg (3. ábra):

- a vajdaságon belüli négy agglomeráció (Katowice, Częstochowa, Rybnik, Bielsko-Biala) közös fejlesztése,
- regionális és határ menti együttműködés: a Krakkó–Katowice Europolis, a Krakkó–Katowice–Wrocław innovációs együttműködés, továbbá a Katowice–Ostrava határ menti együttműködés, s végül
- a régió nemzetközi kapcsolatai.

A belső kapcsolatok alapja a metropolitanizmus. Bár a világvárosi funkciók kialakítására alapozó stratégia elsősorban a szűkebben vett konurbáció területét érinti, a régió három másik agglomerációja társközponti szerepkört kapott. Kisebb-nagyobb mértékben ezek a terek is érintettek a szerkezetváltás folyamatában, és fejlesztési irányuk is egyeznek. Két rurális terület, a Częstochowától délkeletre fekvő három lokális szintű egység (Częstochowa, Myszków, Zawiercie powiat) és Żywiec környezete különleges, felzárkóztatásorientált beavatkozást igényel. A gazdaságfejlesztés mellett figyelmet kap a vajdaságban alacsony részarányt képviselő természetvédelmi területek bővítése és rekreációs célú felhasználása, a szennyezett területek regenerációja, valamint az árvízvédelmi feladatok ellátása.

A regionális és határ menti együttműködés három szeletre osztható. Kialakulóban van a két azonos léptékű városi teret összekapcsoló Krakkó–Katowice Europolis, lényegében egy duális fejlesztési pólus. A két város és környezetének eltérő karaktere megnyitja a lehetőségeket a specializáció és feladatmegosztás kettőse előtt, amely ma elsősorban a közlekedésfejlesztésben mutatkozik, és beleillik a policentrikus városhálózatokon alapuló regionális politika kereteibe. A Krakkó–Katowice–Wrocław tengely a regionális innovációs stratégiák összehangolásán alapul, keretein belül három (egyenként 30–33 ezer hallgatóval rendelkező) műszaki egyetemi központ és több kutatóintézet együttműködését hozzák létre.

Katowice és Ostrava határ menti kapcsolatai hasonló gazdasági profiljuk és közös problémáik miatt figyelmet érdemelnek. Ostravában erősebb volt a tradicionális iparágak leépülése, mint Katowicében, és helyüket elsősorban a terciér szektor vette át. Az (állami) gazdaságpolitika is a gyors átmenetet preferálta, amit a regionális szereplők gyenge érdekérvényesítő képessége is megkönnyített. Ennek következményeként azonban az autonóm döntési kompetenciák gyengébbek maradtak, ami mind a területfejlesztési stratégiák, mind a határ menti együttműködés területén megbosszulta magát. 1995 óta megerősödtek a Lengyelország felé irányuló kapcsolatok, de pont a szükséges kompetenciák hiányában a régió nem képes megfelelő kihasználásukra (Sucháček 2005a-b). A nehézségek ellenére megfigyelhető a területfejlesztők, az egyetemek és a gazdasági szféra együttműködése, így például az a jelenség is, hogy egyes Csehországban bezárt bányákat lengyel vállalkozók újra üzembe helyeztek.

A régió nemzetközi kapcsolatait elősegíti kedvező elhelyezkedése. *Szilézia vajdaság területfejlesztési terve* öt, a nagyobb közlekedési útvonalakkal egybevágó irányt említ: nyugat–keleti irányban Berlin és Kijev, északra Stockholm és a skandináv államok, délre pedig Prága–Bécs, illetve Pozsony–Budapest a célpont.

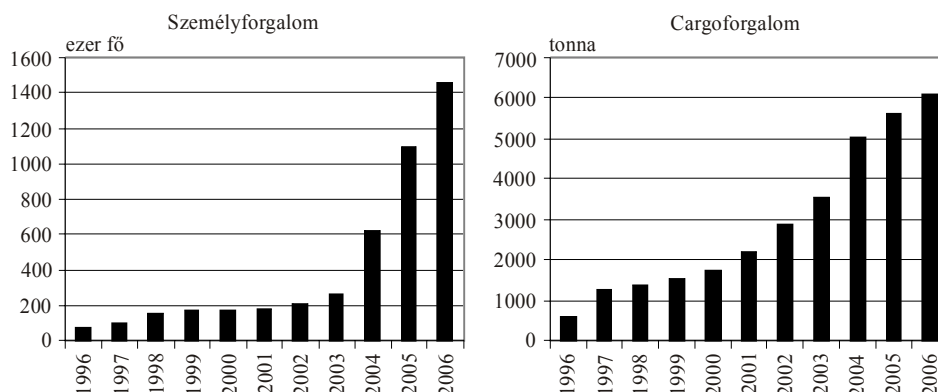
A hatékony területi kapcsolatok előfeltétele a *fejlett közlekedési infrastruktúra*. Felső-Szilézia kiterjedt, de elavult és gyakran leromlott állagú közlekedési hálózattal, ezen belül 207 km villamosvonallal rendelkezik. A konurbáción belüli közlekedés állandósult problémája a szuburbanizáció és a megnövekedett személygépkocsi-forgalom okozta bedugulás. A helyzet feloldására 2006-ban 1 km hosszúságú alagutat építettek a legsúlyosabb helyzetű városrészek tehermentesítésére; a tömegközlekedésben Tychy város és a vasúti közlekedés kivételével megvalósult a szállítók vállalatok integrációja, és a konurbációban egységes tarifarendszer lépett életbe.

Az interregionális és nemzetközi gépjárműforgalom két fontosabb közlekedési pályára összpontosul. Ezek egyike az észak–déli, északra Łódz, Gdańsk és Stockholm, délre Ostrava, Brno és Prága felé tartó A1-es autópálya (jelenleg még csak egy rövid szakaszon építették meg), illetve a nyugat–keleti A4-es, amely a Ruhr-vidék és Ukrajna felé biztosít összeköttetést (több szakaszon elkészült, de a konurbációs átkötések még hiányoznak). Valamivel kisebb jelentőségű a délkeleti, Pozsony–Budapest irányú gyorsforgalmi út.

Figyelemre méltó a régió légiforgalmában végbement robbanásszerű növekedés. Az elmúlt években a pyrzowicei regionális repülőtér forgalma meglehetősen megnövekedett, ami az utasok számában és az áruszállításban is megmutatkozik. A repülőtér csak 2002-ben érte el a 200 ezer évi utast, 2005-ben azonban a forgalom már meghaladta az egymilliót, 2006-ban pedig ennek másfélszeresét; 2007. június végén sor került az új, három és fél milliós befogadóképességű terminál megnyitására (4. ábra). A növekedés fő kiváltó oka a lengyel vendégmunkások utazási igénye és a fapados légitársaságok kedvező árszabása.<sup>12</sup> A repülőtér kihasználtságát folyamatosan emeli Krakkó közelsége; bár Krakkó saját repülőtérrel rendelkezik, az a környező területek beépítettsége miatt nehezen bővíthető. A kapcsolatot jelenleg buszjáratok és iránytaxik tartják, de felmerült egy elővárosi vasútvonal kiépítésének lehetősége is. A cargoforgalom dinamikusan nő, bár ez a növekedés még nem érte el az utasforgalomban bekövetkezett robbanás mértékét – áttörést csak a következő években várnak.

4. ábra

*Pyrzowice regionális repülőtér forgalmának alakulása*



Forrás: www.gtl.com.pl adatai alapján a szerző szerkesztése.

12 Pyrzowice nemzetközi légiforgalmának 64%-át a Wizz Air társaság bonyolítja le.

Ma még feltáratlan lehetőségeket kínál a Huta Katowice vasércellátására megépített széles nyomtávú vasútvonal: az elképzelések szerint szolgálhatja a szovjet utódállamokkal és a Távol-Kelettel folytatott árucserét, továbbá kisebb meghosszabbításával a repülőtér körüli logisztikai központra csatlakoztatható. A Közép-Európában folyó közlekedési versenyfutásban több alternatív koncepciót dolgoztak ki a széles nyomtávú vasutak nyugati továbbvitelére; felmerült például Záhony–Csep szerepének megerősödése, de egy, a Csep–Kassa vonalat Pozsonyig, majd Bécsig elvezető variáns is. Katowice ebben a versengésben tetemes helyzeti előnnyel rendelkezik, ha képes kihasználni lehetőségeit.

### Összefoglalás

Felső-Szilézia gazdasági átalakulása és regionális politikája két szempontból is tanulmányozásra érdemes a területfejlesztők és kutatók számára. Egyrészt a régió Közép-Európában egyedi, kivételes adottságokkal rendelkező terület, s ennek megfelelően olyan kihívásokkal szembesült, amelyekkel más térségek nem. A válságból való kilábalása és növekvő versenyképessége a következő években előreláthatóan a poszt szocialista országok egyik kulcsfontosságú régiójává teszik, amely hatékonyan képes lesz állni a sarat akár más iparvidékekkel, akár bizonyos területeken a poszt szocialista országok centrum-térségeivel is. A kritikus tömegek jelenléte megkülönbözteti a gyengébb közép-európai régióktól; várható, hogy fejlődése közelebb esik majd a nyugati mintákhoz. Másrészt Felső-Szilézia egyedisége dacára értékes, általánosítható tanulságokkal is szolgál.

Az ipari válságkezelés és a gazdasági modernizáció Felső-Sziléziában a hagyományos ágazatok átalakításával végbemenő *regeneráció* és az új ágazatok letelepítésén keresztül megvalósított *reindusztrializáció* kettősén alapul; a nagyvárosi funkciókhoz kötődő üzleti és fogyasztói szolgáltatások fejlődése pont az ipar dinamizmusán alapul, miközben rá is visszahat. Ez a folyamat alátámasztja Szalavetz (2003) érvelését a hagyományos iparágak megújulóképességéről és a folyamatinnováció felhasználásában rejlő lehetőségeiről. A fokozatos szerkezetátalakításnak köszönhetően a régióban nem következett be az *iparvesztés*, vagyis a humán tőke képzettségvesztése, amely meggyőződésem szerint a közép-európai ipari válságtérségeket érintő legkomolyabb fenyegetés. Másrészt tanulságos, hogy az ipari versenyképesség és befektetésvonzás forrása nem az olcsó, de képzetlen munkaerő, hanem a tanult és megfelelő munkakultúrájú szakemberállomány. Sem az aránylag magas bérszínvonal, sem a magas szakszervezeti aktivitás nem bizonyult elrettentő tényezőnek. Domański (2003) egész Lengyelországra kiterjedő kutatásai kimutatták a költségelőnyök erózióját és a helyi piacok, illetve speciális képességek növekvő szerepét. Felső-Szilézia példája igazolja Domański állításait, és ismételt felhívja a figyelmet a helyi és regionális ipari miliók fontosságára. A következő években a multinacionális iparvállalatok telephelyválasztásában növekvő szerepet kap a telephely vonzaskörzetének munkaerőbázisa, és ez számos esetben minden bizonnyal döntőnek bizonyul majd. A jelenleg elérhető képzett munkaerő szűkössége miatt azok a potenciális telephelyek, amelyek nem képesek biztosítani a megfelelő szakember-utánpótlást, valamint nem rendelkeznek megfelelő szakképzési intézményrendszerrel, kiszorulnak a versenyből, vagy csak az alacsonyabb hozzáadottérték-tartalmú tevékenységek vonzására esélyesek. Felső-Szilézia mindenképpen e folyamat pozitív példájaként említhető. Kérdéses, hogy a jelen-

legi konjunktúra a jövőben fenntartható marad-e, illetve mennyiben reálisak a lehetőségek a tudásalapú ipar szélesebb körű megtelepedésére.

Végezetül tanulságos, hogy milyen mértékben képes a fejlődési folyamatokat befolyásolni egy kialakult intézményi környezet. Felső-Sziléziában a sikeres regionális politikai cselekvés letéteményesei elsősorban az alulról felfelé tartó kezdeményezésekből kialakult gazdaságfejlesztő intézmények, amelyek nem csupán képesek voltak lehetőségeik felmérésére és kihasználására, hanem sikeresen ellenálltak a központi kormányzat – nálunk sajnos sikeres – újracentralizációs elképzeléseinek is. A régió autonóm kompetenciái és forrásai, döntéshozó képessége megkönnyítették a globális verseny kihívásaihoz történő adaptációt és az önálló válaszok megfogalmazásának esélyét. Ezt pedig nem elsősorban a felülről vezérelt gazdaságfejlesztés, hanem a saját érdekérvényesítő képesség birtoklása teszi lehetővé.

#### IRODALOM

- Bierwiazzonek, Krzysztof – Zagala, Zbigniew* (2004): An example of regional projects and discourses in the process of regional restructuring. Szczepański, Marek S. – Michael Thomas (eds.): Regional actors and regional contexts of action. The cases of Upper Silesia and Lower Lusatia. Śląskie Wydawnictwa Naukowe, Tychy, 231–254. o.
- Cymbrowski, Borys* (2004): Upper Silesia: industrial development and its persistencies. Szczepański, Marek S. – Michael Thomas (eds.): Regional actors and regional contexts of action. The cases of Upper Silesia and Lower Lusatia. Śląskie Wydawnictwa Naukowe, Tychy, 107–140. o.
- Development Strategy of the Śląskie Voivodeship for years 2000–2020* (2005). Marshall Office, Katowice
- Domański, Bolesław* (2003): Industrial change and foreign direct investment in the postsocialist economy. The case of Poland. European Urban and Regional Studies. Vol. 10., 2003. 2, 99–118. o.
- Drobniak, Adam* (2001): FDI in Upper Silesia – experience and lesson. Klasik, Andrzej – Heffner, Krystian (eds.): Restructuring heavy industrial regions. Some experience from Scotland and Upper Silesia. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adameckiego, Katowice, 145–165. o.
- Drobniak, Adam – Polko, Adam* (2004): City centre redevelopment: The case study of Sosnowiec – in the context of Silesian and Scottish experiences. Heffner, Krystian – Klasik, Andrzej (eds.): Regions in the process of changes. Publisher of The Karol Adamecki University of Economics in Katowice, Katowice, 159–174. o.
- Geisler, Robert – Wróblewska-Jachna, Joanna* (2004): The set of institutions in Upper Silesia and the regional ability for action. Szczepański, Marek S. – Michael Thomas (eds.): Regional actors and regional contexts of action. The cases of Upper Silesia and Lower Lusatia. Śląskie Wydawnictwa Naukowe, Tychy, 175–196. o.
- Geisler, Robert – Szczepański, Marek S.* (2006): Sentenced to marginalisation and peripherality? The case of Polish regions – the Silesian and Podkarpackie provinces. Paper presented for the conference organised by Regional Studies Association, entitled „Shaping EU Regional Policy: Economic, Social and Political Pressures”, Leuven. <http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/leuven06/Geisler.pdf> (2007. VII. 24.)
- Górnictwo Węglowe w Województwie Śląskim w 2004 r.* (2004). Urząd Statystyczny w Katowicach. [http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/katow/ASSETS\\_gornictwo2004.pdf](http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/katow/ASSETS_gornictwo2004.pdf) (2007. VII. 24.)
- „Katowice 2020”. The City Development Strategy. Annex to resolution No. LII/1068/05, City Council of Katowice, dated 19 December 2005 (2005). The City Council of Katowice, Katowice
- Klasik, Andrzej – Heffner, Krystian* (2001): Polish regional policy and the problems of Upper Silesia ten years into transformation. Klasik, Andrzej – Heffner, Krystian (eds.): Restructuring heavy industrial regions. Some experience from Scotland and Upper Silesia. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adameckiego, Katowice, 11–34. o.
- Lijewski, Teofil* (1985): The spread of industry as a consequence of the location of new factories in Poland, 1945–1982. Geographica Polonica. Vol. 51., 199–206. o.

- Regional Innovation Strategy of the Śląskie Voivodeship 2003–2013* (2004). Sejmik of the Śląskie Voivodeship, Katowice
- Riley, Ray – Tkocz, Maria (1998): Coal mining in Upper Silesia under communism and capitalism. *European Urban and Regional Studies*. Vol. 5., 1998.3, 217–235. o.
- Rocznik Statystyczny (1947–2005). Główny Urząd Statystyczny, Warszawa
- Rocznik Statystyczny Województw 2006. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Spatial Development Plan of the Śląskie Voivodeship. Summary (2004). Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice
- Sucháček, Jan (2005): Institutional dimension of urban decline and transformation in Tilburg (the Netherlands) and Ostrava (Czech Republic). Barczik, Zygmunt – Ochojski, Artur (eds.): *Entrepreneurship, governance, local and regional development*. Publisher of The Karol Adamiecki University of Economics in Katowice, Katowice, 159–177. o.
- Sucháček, Jan (2005b): Regional decline and restructuring in Ostrava agglomeration and Katowice conurbation. Paper presented for the 45th Congress of the European Regional Science Association, Amsterdam. <http://www.ersa.org/ersaconfs/ersa05/papers/200.pdf> (2007. VII. 24.)
- Szalavetz Andrea (2003): A hagyományos és a gyorsan növekvő ágazatok támogatására alkalmazott iparstratégiai eszközök. *Műhelytanulmányok* 46., 2003. július. MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest
- Szczepański, Marek S. (1993): A „new socialist city” in the Upper Silesian Industrial Region: A sociological case study. Szczepański, Marek S. (ed.): *Dilemmas of regionalism and the region of dilemmas. The case of Upper Silesia*. Uniwersytet Śląski, Katowice, 142–161. o.
- Wódz, Kazimiera (1993): The processes of differentiation and segregation in the urbanized space of the Upper Silesian industrial region. Szczepański, Marek S. (ed.): *Dilemmas of regionalism and the region of dilemmas. The case of Upper Silesia*. Uniwersytet Śląski, Katowice, 129–141. o.
- Zawadzki, Stanisław Maciej (1965): *Analiza struktury przestrzennej przemysłu polski ludowej*. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Polskiej Akademii Nauk, Warszawa
- [www.gtl.com.pl](http://www.gtl.com.pl) (2007. VII. 24.)
- [www.um.gliwice.pl](http://www.um.gliwice.pl) (2007. VII. 24.)
- [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) (2007. VII. 24.)

*Kulcsszavak:* ipar, szerkezetváltás, szénbányászat, acélgyártás, regionális politika, decentralizáció, világvárosi funkciók, Felső-Szilézia, Katowice.

#### Resume

With the fall of state socialism, decreasing demands for coal and steel production threatened the economic base of Upper Silesia, one of Central Europe's most important industrial regions. The crisis of traditional industries was accompanied by heavy pollution, urban decay and social dysfunctions; recovery seemed unlikely even in the long run.

However, the region (which would spread over three administrative units before 1999) managed to adapt much better to changing circumstances than initially expected. Its success has been based on the renewal of old branches and the attraction of new ones – primarily automotive industry. Bottom-up organisation by the local political and economic elite could not only create institutions capable of stimulating positive change, but exploit the growth potential of the expansive but fragmented Katowice conurbation as well. The presence of metropolitan functions represent a resource which is at this time only partially exploited, but may later become a valuable asset in European competition.