

Városfejlesztési tendenciák Szerbiában és Bulgáriában

© Pintér Tibor

Széchenyi István Egyetem RGDI

pintert@sze.hu

Bevezetés

A policentrikus városhálózatok kialakítása meghatározó szerepet tölt be az Európai Unió fejlesztési dokumentumaiban. A többközpontú fenntartható integrált városi hálózatok elképzelése egyre erőteljesebben kristályosodik ki a közösségi területpolitikai dokumentumok evolúciójában. A fenntartható fejlődés már régóta követelmény mind vállalatoknál (Tóth, 1997, 2002-2007), mind a települések és az emberiség egészének esetében (Szigeti, 2013; Szigeti & Tóth, 2014). A területi politika tervezési intézményei és a kutatói szféra is pozitív jövőképként tekint a policentrikus elképzelésekre (Szabó, 2014). A közösségi dokumentumok és a közösségi források hatására a nemzetállamok kormányai, valamint a helyi önkormányzatok támogatják a települési hálózatok fejlesztését. A jelenkor elképzeléseit azonban számos jövőbeni vita is követheti, abból fakadóan, hogy a kérdéskör összetett és problematikus elemeket is magában hord (Szabó & Pintér, 2014).

A települések sikeres fejlesztésének további kulcseleme a település- és városfejlesztési programok jól targetált marketing és kommunikációs stratégiája. Számos kutatás bizonyítja, hogy a megfelelő speciális marketing eszközök alkalmazása nagymértékben hozzájárulhat a városfejlesztési tervek sikeres megvalósulásához (Fodor et al., 2013).

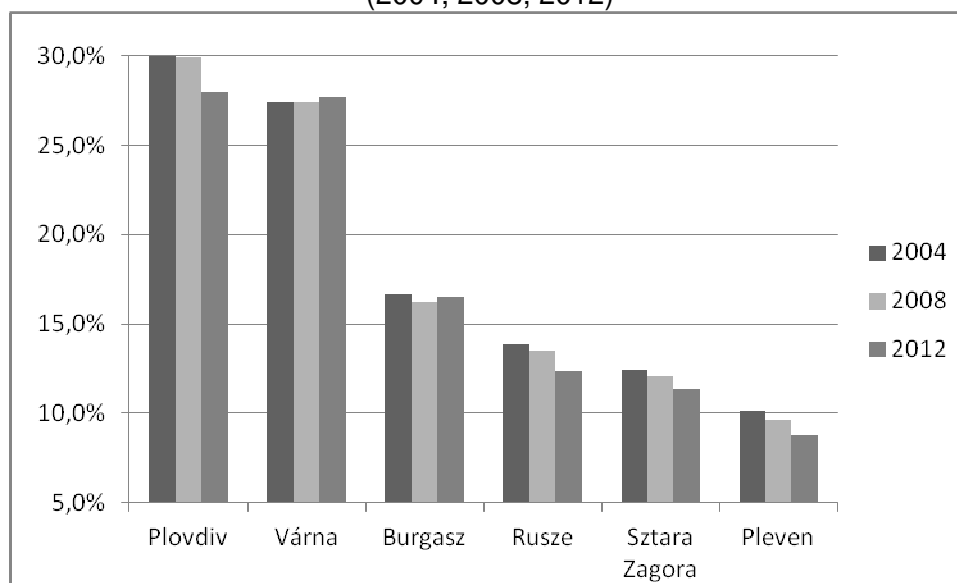
A már 28 tagállamot számláló EU-ban más-más mintákat fedezhetünk föl a településszerkezeteket vizsgálva. Amennyiben az elemzésbe egy még nem EU-tagot, nevezetesen Szerbiát is bevonjuk, akkor még érdekesebb képet kaphatunk. Bulgária az Európai Unió gazdasági szempontból véve periférikus országa, amelynek térszerkezete is a válság jeleit mutatja. Az ország lakossága pedig a nagyobb városokba, főleg a fővárosba, Szófiába összpontosul. A jelenség nem bolgár sajátosság, ugyanis a kelet- és közép-európai országok korábbi centralista gazdaságpolitikája a fővárosok társadalmi-gazdasági súlyának a növekedését vonta magával (Borzán, 2015).

Bulgária települési szerkezete

Bulgária az Európai Unió délkeleti periferiáján elhelyezkedő országa, amelynek térszerkezete – szomszédos országaihoz, például Romániához hasonlóan – kiegyensúlyozatlanságokat mutat regionális és területi szinten egyaránt (Borzán, 2005). Az országnak egy igen meghatározó – az európai kontinensen ritkaságnak nem számító – kihívással kell szembesülnie, azzal hogy erőteljesen fogy a

népessége, az egyre csökkenő számú lakosság pedig a nagyobb városokba, főleg a fővárosba, Szófiába összpontosul. Az ország további hat, százezer főnél nagyobb lélekszámú települése (Plovdiv, Várna, Burgasz, Rusze, Sztara Zagora, Pleven) szintén vonzza a vidékről kiáramló népességet, Szófia valódi ellenpólusa hosszabb távon azonban csak Várna, Burgasz és Plovdiv lehet. Monocentrikus az ország jelenlegi térszerkezete, amelynek megváltoztatásában nem segít a centralizált unitárius államberendezkedés sem (Ilieva & Iliev, 2010).

1. ábra. Bulgária legnépesebb városainak népességaránya a főváros százalékában (2004, 2008, 2012)



Forrás: Eurostat adatbázis: Cities (Urban Audit), Metropolitan Regions adatai alapján saját számítás

Az 1. ábra azt mutatja be, hogy a fővároson kívüli, százezer főnél nagyobb lélekszámú városok lakossága hogyan aránylott 2004-ben, 2008-ban, valamint 2012-ben a főváros lakosságához. Látható, hogy Plovdiv, valamint Várna a fővárosi lakosság 25%-át teszi ki, a többi város azonban elmarad arányát tekintve a markáns számarányoktól. Annak ellenére, hogy a policentrikus szerkezet kialakítására kellene fordítani az erőforrások jelentős részét, az eredeti tervek szerint 2014 és 2020 között 36 kiválasztott város is szerepelt a városfejlesztési és városregenerációs tervek célkeresztjében.¹ Az is fokozta a problémákat, hogy a fejlesztési koncepciók szigorúan a településhatároknál húzták meg a várospolitikai által felkarolandó régiók határait, ezért nem tudták a funkcionális városregiókat megfelelően fejleszteni, hiszen már a definiálásnál problémákba ütköztek. Éppen ezért a 2012-ben publikált nemzeti regionális fejlesztési stratégia (National Regional Development Strategy – NRDS, 2012-2022) már hat funkcionális városregió kialakítását, megerősítését tűzte ki célként.

A dokumentumok szerint a közlekedési hálózatok² mentén kívánják kialakítani Bulgária fejlődési tengelyeit. Az ország legfontosabb nemzetközi jelentőségű tengelye a Dragoman-Szófia-Plovdiv-Szilengrád útvonal, míg a Plovdivot Burgasszal összekötő ér nemzeti jelentőségű, emellett a Dimitrovgrád felé vezető

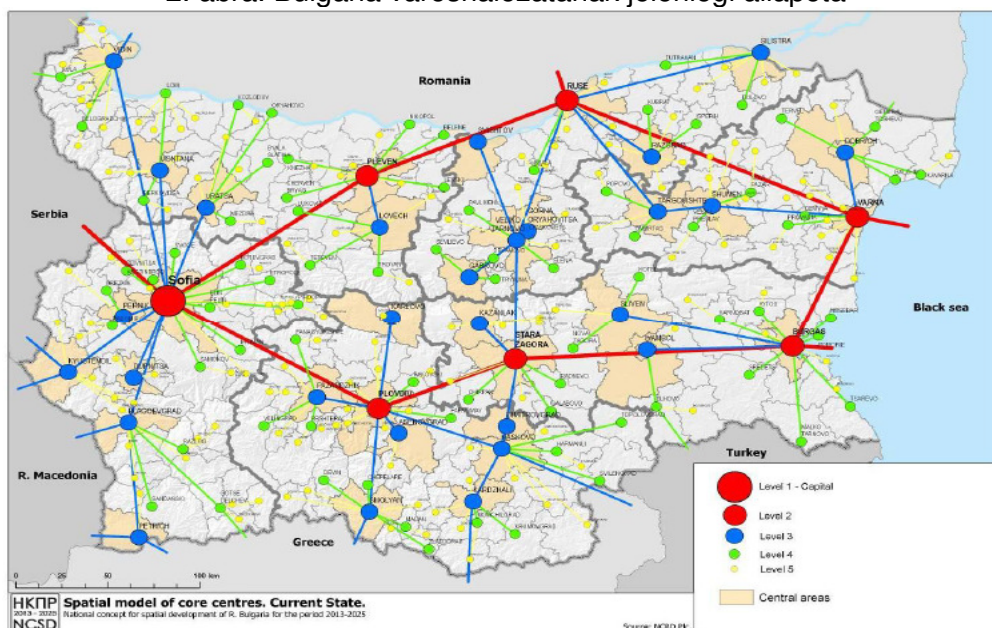
¹ A városfejlesztési törekvések és a beruházások mögött meghúzódó kockázati tényezők vizsgálata előremutató változásokat eredményezhet a jövőben (Szilágyi et al., 2013; Szilágyi et al., 2015).

² A közlekedési hálózatok kialakításánál érdemes figyelembe venni a klímaváltozásból eredő időjárási viszonyok megváltozását és azok hatását az elosztási logisztikára, valamint a különböző szállítási módokra (Pató & Kovács, 2013; Kovács & Pató, 2014).

nemzetközi útvonal szintén meghatározó, amelyet három észak-déli párhuzamos útvonal keresztez. A *National Concept for Spatial Development* (NCSD) elnevezésű dokumentum 2013 és 2025 közötti időszakra vonatkozóan határozza meg a területi fejlődést az országban. Ennek kiemelt célkitűzése, hogy a monocentrikus településszerkezetet policentrikussá változtassa. Négy lehetséges forgatókönyv szerint képzeletben el a jövőbeni fejlődési lehetőségeket, ezek közül azonban a legvalószínűbbnek a monocentrikus szerkezet bebetonozódása tűnik. A hat NUTS 2-es szintű fejlesztési régió harmonikus fejlődéséhez 5 települési szintet különít el a terv, amelynek az első szintjén a MEGA besorolásban Szófia előrelépését szeretnék elérni, míg a második szinten a hat, százezernél nagyobb lélekszámú település gazdasági felemelését tűzték ki célként. Emellett a klasszikus centrum-periféria viszonyokat szüntetnék meg.

Bulgária jelenlegi térbeli szerkezetét szimbolizálja a 2. ábra. Jól látható, hogy az ország nyugati részén elhelyezkedő Szófia domináns funkcionális centruma egyfajta erőforrás-elszívó szerepet játszik a területi szerkezetben. Amennyiben a területi politikának sikerülne a kisebb piros pontokkal feltüntetett városokat, Plevent, Rusze-t, Várnát, Burgaszt, Sztara Zagorát és Plovdivot megerősíteni, akkor kiegyensúlyozottabb területi szerkezettel rendelkezhetne a balkáni ország.³

2. ábra. Bulgária városhálózatának jelenlegi állapota



Forrás: NSDC, 35.o.

A hivatkozott fejlesztéspolitikai dokumentum több forgatókönyvet is fölvezet a balkáni ország területi változásaira. A térszerkezeti változások első forgatókönyve a pesszimista forgatókönyv. Ez akkor következik be, ha minden társadalmi-gazdasági folyamat a mostani trendeknek megfelelően zajlik tovább. Azért nevezik ezt pesszimista kimenetnek, mert sokkal erőteljesebb centrumként működne a főváros, ezáltal erősödne a monocentrizmus. Amennyiben erőteljes politikai beavatkozások

³ Az ország térképét jelentősen átrajzolták a belső, kiváltképp etnikai vándorlások, úgy mint a legelmaradottabb déli obstinákból való elvándorlás, vagy az erőteljes eltolódások Kárdzsali tartományból, Razgradból, Ruen felől a Fekete-tenger, a Duna vagy Burgasz irányába (Bándy, 2011:434-435).

nélkül telnek el a következő évek, akkor várhatóan még erőteljesebben monocentrikus térbeli tagozódása lesz Bulgáriának.

A második lehetséges kimenet a sikeres bolgár területfejlesztési politikai beavatkozások megvalósulása után létrejövő területi szerkezetet kifejezetten policentrikusnak nevezi. Ebben az esetben, az ország középső és északkeleti nagyvárosainak megerősítése is benne foglaltatik ebben a koncepcióban, ilyen módon kiegyenlítve a különbségeket, ekkor az optimista scenárió érvényesülne. A mérsékelt policentrikus forgatókönyv megvalósulásával 2020-ra létrejövő területi struktúra mintázata úgy változna meg, hogy az ország jelenlegi szerkezetében a másodlagos növekedési pontok szerepét kissé megerősítenék, de nem irányoznának elő lényeges hatalmi és gazdasági érdeksérelmekkel járó fejlesztéspolitikai elképzeléseket.

1. táblázat. A bolgár fejlesztéspolitikai forgatókönyvek legfontosabb jegyei

Fejlesztéspolitikai forgatókönyv	Közlekedési infrastruktúra irányai	Beavatkozás jellege	Megvalósulás valószínűsége
Pesszimista	Főváros központú, sugaras	Infrastruktúra építése	Magas
Mérsékelt policentrikus	Az országot körbeölelő	Infrastrukturális beruházások, hatalmi átrendezés	Közepes
Optimista	Az országot körbeölelő, hálózatos	Endogén erőforrások fejlesztése és infrastruktúraépítés	Alacsony

Forrás: A táblázat a szerző saját szerkesztése

A különböző forgatókönyvek elméleti modellek felhasználásával készültek el, ezek a modellek pedig adott feltételek és feltételezések között működnek. A térszerkezet kiegyensúlyozódását a gazdasági növekedés forrásainak kiegyenlítettebb kihasználásával kívánják elérni Bulgáriában, ezen intézkedésekkel:

- Közlekedési hálózatok építése, fejlesztése – elmaradt területek feltárása.
- FDI – beáramlás erősítése, szétterítése.
- Természeti erőforrások erőteljesebb kihasználása.
- Geopolitikai pozíció adta lehetőségek kihasználása.
- Humán erőforrás állapotának javítása intézményesített képzéssel.

A fejlesztési elképzelések egyik legfontosabb hiányossága, hogy az infrastrukturális befektetések túlsúlyban vannak, a társadalmi tőke⁴ potenciálja pedig nem jelenik meg a dokumentumokban.

A bolgár területfejlesztési dokumentum kifejezetten fontosnak tartja a másodlagos növekedési pólusok közötti hálózatépítést, amelyhez kapcsoltnak teendőket is megnevez:

⁴ A társadalmi tőke jelenléte a társadalmi részvétel (Reisinger, 2015) szempontjából is fontos tényező lehet.

- Az említett városok közti funkcionális, civil kezdeményezések által támogatott hálózatok építése.
- Az életminőség figyelembe vétele a fejlesztési tervek megfogalmazásakor.
- A humán erőforrás fejlesztése az alternatív foglalkoztatási módok előretörésének segítésére.
- A társadalombiztosítási és egészségügyi rendszer kiépítése.
- A természeti és kulturális értékek megőrzése, felértékelődésük hasznosítása.

Az átlátható tervek ellenére csak részleges eredményeket tudok kiemelni a városfejlődés szempontjából, ezek azonban távol állnak a funkcionális városregió-értelmezés és a hálózatfejlesztés elképzeléseitől. Lovecs városában jelentős kínai autóipari beruházás keretében felélesztették az autógyártást.⁵ Itt a jövőben bővítéseket terveznek, ilyen módon kívánja megkerülni a kínai cég az EU vámjait, kihasználva a balkáni ország egységes belső piaci részvételét.

Szerbia települési szerkezete

Szerbia városhálózatának fizikai megjelenésére, hierarchiájára, a városokat összekötő közlekedési hálózatokra nagy hatást gyakorolt a hagyományos balkáni fejlődéstörténeti örökség (Hardi, 2012). Kiemelkedően fontosnak bizonyult az oszmán kulturális hatás a Szerbia déli részeit érintő területeken a városok arculatát vizsgálva, mindezekon túl pedig a fővárosok hatalmi megerősítése szintén jellemző vonása a Nyugat-Balkán országainak.

Ahogy a bevezető sorokban is említettem, az EU kiemelt célkitűzése az integrált fenntarthatóság jegyében a policentrikus városi szerkezetek kialakítása. Annak ellenére, hogy előreláthatólag a 2020-ig terjedő programozási időszakban nem várható Szerbia csatlakozása, a meghatározó területi fejlesztési dokumentumokban már megjelenik a városszerkezet policentrikus irányba való átalakításának igénye. A 2010-ben publikált, jelenleg is hatályban levő átfogó területfejlesztési dokumentum⁶ a következő címet viseli: *Spatial Plan for the Republic of Serbia 2010-2020*⁷ (SPRS) (2010).

Jovan Cvijic kiemelkedő szociológiai munkájában – amelyet először 1922-ben jelentettek meg – a török-bizánci, valamint a patriarchális várostípusok közé sorolja a szűken értelmezett szerbiai városokat. Az első típusba főleg a Nistől délre és keletre

⁵ A járműgyártás fejlődése jelentősen hozzájárulhat egy gazdaság növekedéséhez, erős komplementer hatása mellett kiszámítható gazdálkodási feltételeket képes nyújtani a beszállítói ágazatoknak is (Bereczk, 2013).

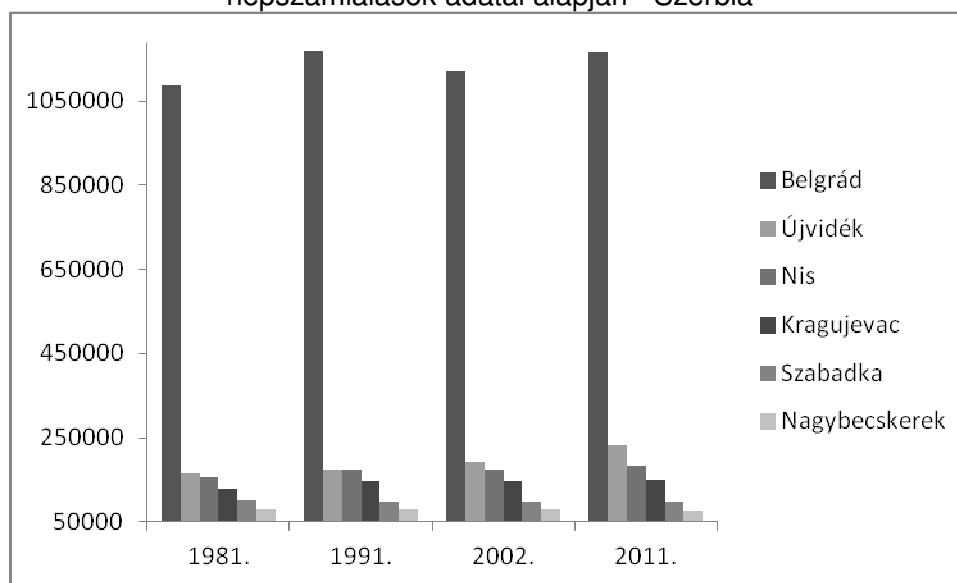
⁶ A települési szerkezet átalakításában természetesen több jogszabály és terv is meghatározó szerepet tölt be. A teljesség igénye nélkül meg kell említenünk azt, hogy az úgynevezett községek intézménye még a jugoszláv időszakban is az önkormányzati rendszer alapegységeként szolgált. Ezek többé-kevésbé a magyar járásoknak megfelelő méretű entitások, jogkörüket viszont az utóbbi időben megváltoztatták, funkcióik száma csökkent, ilyen módon egyre erőteljesebb szerepet szánnak a 2009-ben megalkotott NUTS-2-es szintű régióknak. Ezekben a régiókban azonban egyenletlenül helyezkednek el a jelentősebb városok, a későbbiekben látható ábrákon meghatározó városok közül Újvidék, Szabadka és Nagybecskerek is a vajdasági régióban helyezkedik el. A szerb területi terv azonban Kragujevac és Nis kiemelt kezelését tekinti prioritásnak (SPRS, 2010:29-30).

⁷ A dokumentum címének szerző általi magyar fordítása: A Szerb Köztársaság Területi Terve 2010-2020. Megjegyzendő, hogy a magyar fogalomhasználatban a Szerb Köztársaság kifejezést nem Szerbiára, hanem a boszniai Szerb Köztársaságra szokták alkalmazni. Jelen esetben azonban közvetlen déli szomszédunkra utal a megnevezés.

elhelyezkedő, nehezen átlátható utcarendszerrel rendelkező középkori városok tartoznak, – ezeket a szerző után igazi balkáni típusnak is nevezhetjük – a másodikba pedig a belgrádi és vajdasági régióban elhelyezkedő, a modern, főleg kertvárosi múlttal rendelkező széles utcákkal rendelkező városok tartoznak (Cvijic, 2009).

A szerb városhálózatot azonban az alapján is megvizsgálhatjuk, hogy az EU-s települési hálózatba milyen módon lehet a későbbiekben integrálni. Ezt a nézőpontot alapul véve fontos kérdés annak feltárása, hogy mennyiben számít a települési rendszer policentrikusnak, kiegyensúlyozottnak (Faragó & Rácz, 2010). A városi térségekre vonatkozóan GDP adatok nem állnak rendelkezésünkre,⁸ mindez nem példa nélküli jelenség,⁹ a városok népesség szerinti rangsorait azonban a huszadik századi jelentős népszámlálási adatokra támaszkodva könnyedén bemutathatjuk.¹⁰

3. ábra. Szerbia legnépesebb városainak népessége az 1981 óta évtizedenként végzett népszámlálások adatai alapján - Szerbia



Forrás: Szerb Központi Statisztikai Hivatal

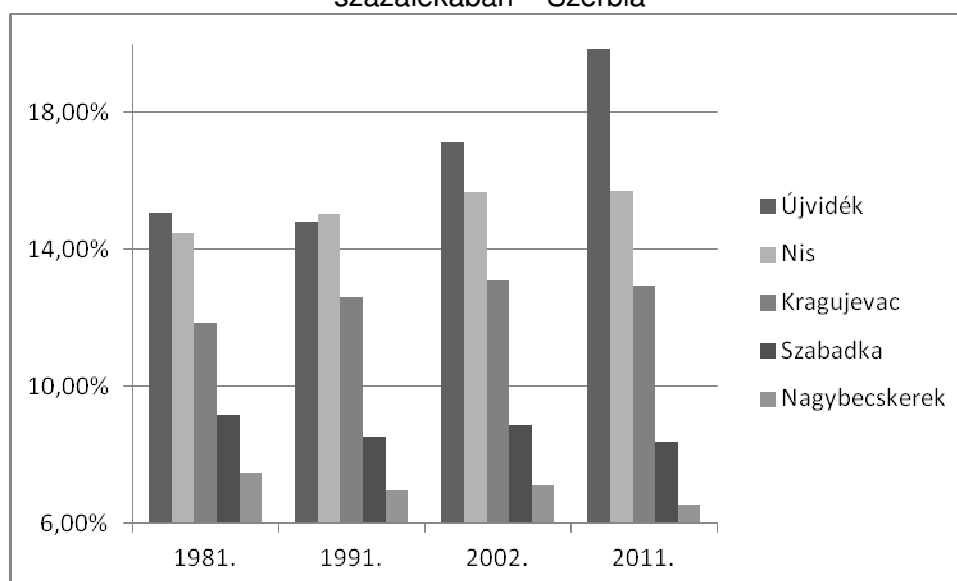
A mai Szerbia területén található, a fővárossal együtt hat, leginkább jelentős város népességi adatait mutatja be a fenti ábra. Jól látható, hogy az elmúlt három évtizedben Belgrád domináns szerepét egyedül Újvidék és Nis volt képes ellensúlyozni. Az ábra azonban arra mutat rá, hogy Szerbia települési szerkezete monocentrikus.

⁸ A komplex alternatív indikátorok jelentős része sem áll rendelkezésre a városokra, ami az elemzések technikai korlátait jelenti (Szigeti, 2015; Szigeti et al., 2013).

⁹ A városi terek gazdasági teljesítményének mérésekor az egyik fő problémát az adathiány jelenti (Koppány et. al., 2014a, 2014b).

¹⁰ A GDP azonban sok esetben nem is alkalmas arra, hogy kimutassa az egyes térségek, városok közötti különbségeket, azonban napjainkban más, objektív és elérhető mérőszám nem áll rendelkezésünkre (Csiszárík-Kocsir et al., 2014).

4. ábra. A fővároson kívüli legnagyobb városok lélekszámának aránya a fővárosi lakosság százalékában – Szerbia



Forrás: Szerb Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját számítás

A Belgrád melletti legnagyobb városok lakosságának Belgrádhoz viszonyított aránya még markánsabban illusztrálja, hogy Újvidék regionális és országos pozíciói erősödtek meg a vizsgált időszakban, a többi település pedig nem tudott dinamikus növekedést produkálni. Ezekből az adatokból arra következtethetünk, hogy a negyedik ábrán szereplő másodlagos növekedési pólusok megerősítése lesz a területi politika egyik célkitűzése az évtized második felében.

A tényadatok és a lakosság letelepedési, munkavállalási gyakorlata alapján azonban azt mondhatjuk, hogy realitásnak az ország északi-déli irányú földrajzi folyosója mentén elhelyezkedő nagyvárosok megerősödése számít.¹¹ Mindez azt vetíti előre, hogy folytatódni fog a délről északra való vándorlás, valamint a Nis, Kragujevac, Belgrád tengely központi támogatása (Petric et al., 2012).

Összegzés

A városfejlődési trendek főszereplői természetesen a városok, azok lakossága, gazdasági aktorai. Mindezen túl azonban az egyes nemzetállami kormányok és a nemzetközi szervezetek, esetünkben az Európai Unió szintén erőteljes hatást tudnak gyakorolni a térszerkezet alakulására. Nem mindegy azonban, hogy egy ország tagja-e az EU-nak, vagy tagjelöltje. Bulgária közel egy évtizednyi közösségi tagsággal háta mögött kiforrottabb és pénzügyileg is biztosabb alapokon nyugvó területfejlesztési tervekkel rendelkezik a városi fejlődés tekintetében.

Szerbia esetében azt kell megjegyeznünk, hogy a kiinduló helyzet – az ország határainak folyamatos változása, háborús konfliktusok hatásai és egy markáns gazdasági visszaesés átrendezte, átrendezi a területi és városi szerkezetet. A fentiekben kifejtettek alapján néhány összegző gondolatra juthatunk.

A két ország geopolitikai értelemben kiemelten fontos helyen fekszik, a Törökország és a Földközi-tenger felől érkező áruk és munkaerő áramlása miatt

¹¹ Érdekes vizsgálat lehetne még, hogy a logisztikai 7M – ami már humán területre is kiterjesztésre került – a vizsgált jelenségre hogyan alkalmazható (Pató, 2014).

komoly fejlesztések fognak zajlani a térségben – közösségi, nemzeti és egyéb forrásokból.

A társadalmi, jövedelmi különbségek, a kulturális mozaik fennállása miatt a jövőben is erőteljes migrációs hatásoknak lesz kitéve a két elemzett ország, mindez a városok népesedési dinamikájára is befolyással lesz.

A népesedéssel és a fenntarthatósággal összefüggő problémák megerősödése (Kék et al., 1998) várhatóan a következő tervezési időszakra – a dokumentumok alapján mondhatjuk, hogy szinkronba kerültek az EU tervezési ütemével az országok – azt eredményezi, hogy valós erőforrásokat rendeljenek a kérdés megoldására szolgáló tervek mögé.

Irodalomjegyzék

- BÁNDY K. (2011). A Bulgáriában élő muszlim közösségek helyzete, különös tekintettel a török etnikumra. In Erdős Zoltán (szerk.), *Törésvonalak: Politikai, szociális és kulturális hasadások a közép-európai társadalmakban a kora újkortól napjainkig* (pp. 429-440). Pécs: PTE BTK.
- BERECZK Á. (2013). Comparative analysis in the field of Hungarian manufacturing. In Vlastic, G., Pavicic, J., & Langer, J. (Eds.), *Global Business Conference 2013, February 04-08*. (pp. 45-55). Tignes: FNE CPG.
- BORZÁN A. (2005). Centrum és periféria regionális szintek a magyar-román térszerkezeten belül. In Glück R., & Gyimesi G. (szerk.), *Évkönyv 2004-2005 II.: Környezetvédelem, regionális versenyképesség, fenntartható fejlődés c. konferencia előadásai* (pp. 87-95). Pécs: PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola.
- BORZÁN A. (2015). "Nyugat és Kelet", avagy Románia területi differenciáltsága. *Journal of Central European Green Innovation*, 3 (1), 81-96.
- CSISZÁRIK-KOCSIR Á., SZIGETI C., & MEDVE A. (2014). What are the after-effects of the global crisis in the East and in the West? – Facts based on the Hungarian and German macro data before and after the crisis. *Multidisciplinary Academic Conference on Economics - Proceedings, Management and Marketing in Prague, 2014. december 5-6*.
- CVIJIC, J. (2009). *A Balkán-félsziget és a délszláv országok. Az emberföldrajz alapjai*. Újvidék: Kiss Lajos Néprajzi Társaság.
- FARAGÓ L., & RÁCZ Sz. (2010). Városhálózat. In Horváth Gy., & Hajdú Z. (szerk.), *Regionális átalakulási folyamatok a Nyugat-Balkán országaiban* (pp. 241-272). Pécs: MTA RKK.
- FODOR M., MEDVENÉ SZABAD K., & SZILÁGYI T. P. (2013). Opportunities of wellness, as a consumer trend in the regional development. *Agrarian law VII. Selected aspect of Agrarian law* (pp. 71-76). Nitra: Slovak University of Agriculture in Nitra.
- HARDI T. (2012). *Duna-stratégia és területi fejlődés. A folyó lehetséges szerepei a régió területi fejlődésében*. Budapest: Akadémiai.
- ILIEVA, M., & ILIEV, I. (2010). Bulgarian Urban Settlements in the Early 21' st Century. *Bulletin of Geography*, 13, 113-126.
- KÉK M., NEMCSICSNÉ ZSÓKA Á., & TÓTH G. (1998). Zöldülő bankok. *Bankszemle*, 42 (1-2) 73-88.
- KOPPÁNY K., KOVÁCS N., & SZABÓ D. R. (2014a). A Győri Járműipar Körzet hozzáadott értékének becslése. In *Felelős társadalom, fenntartható gazdaság: Social responsibility, sustainable economy* (pp. 561-570). Sopron: NYME Közgazdaságtudományi Kar.
- KOPPÁNY K., KOVÁCS N., & SZABÓ D. R. (2014b). Város és vonzáskörzete: gazdasági kapcsolatrendszer és növekedés. Vázlat a győri járműipari körzet regionális makromodelljének kidolgozásához. *Tér és Társadalom*, 28 (2), 128-158.
- KOVÁCS Z., & PATÓ Gáborné Sz. B. (2014). Impacts of extreme weather in supply chains. *Quarterly Journal of the Hungarian Meteorological Service*, 118 (3), 283-291.

- National Concept for Spatial Development for the Period 2013-2025 Bulgaria.*
http://www.bgregio.eu/media/files/Programirane%20&%20ocenka/Programirane%202014-2020/NKPR_28012013_Last_en.pdf [2013.04.01.]
- National Regional Development Strategy of the Republic of Bulgaria for the Period 2012-2022.* <http://www.mrrb.government.bg/en/?controller=articles&id=8> [2014.12.29.]
- PATÓ Gáborné Sz. B., & KOVÁCS Z. (2013). A klímaváltozás hatásainak felfedezése a logisztikában. In Beszteri B. (szerk.), *A felfedező tudomány.*
http://kgk.sze.hu/images/dokumentumok/VEABtanulmanyok/pato_kovacs.pdf
[2014.09.16.]
- PATÓ Gáborné Sz. B. (2014). The 7 Most Important Criteria of Job Descriptions. *International Journal of Business Insights and Transformation*, 7 (1) 68-73.
- PETRIC, J., MARICIC, T., & BASARIC, J. (2012). The Population Conundrums and some Implications for Urban Development in Serbia. *Spatium International Review*, 28 (12), 7-14.
- Spatial Plan for the Republic of Serbia 2010-2020.*
[http://195.250.98.80/media/zakoni/Spatial%20Plan%20of%20the%20Republic%20of%20Serbia_2010-2020_abridged%20\(1\).pdf](http://195.250.98.80/media/zakoni/Spatial%20Plan%20of%20the%20Republic%20of%20Serbia_2010-2020_abridged%20(1).pdf) [2015.03.01.]
- SZABÓ D. R., & PINTÉR T. (2014). A policentrikus területi szerkezet és a kiegyensúlyozott társadalmi-gazdasági struktúra kapcsolata. *Gradus*, 1 (2), 224-229.
- SZABÓ D. R. (2014). Policentricity in Europe and Hungary. In *2nd International Scientific Correspondence Conference* (pp. 8-14). Nitra: Slovak University of Agriculture in Nitra.
- SZIGETI C. (2015). Az ökolábnym és egyéb fenntarthatósági indikátorok mérési tartományának értelmezése. *Journal Of Central European Green Innovation*, 3 (1), 49-68.
- SZIGETI C., BORZÁN A., & FARKAS Sz. (2013). Alternative indicators: can socio-economic advancement be measured? *Tér-Gazdaság-Ember*, 1 (3), 88-102.
- SZIGETI C., & TÓTH G. (2014). Történeti ökológiai lábnyom becslése a mezőgazdaság kialakulásától napjainkig. *Gazdálkodás*, 58 (4), 353-363.
- SZILÁGYI T., MEDVE A., & TÓTH T. (2013). Beruházási folyamatvizsgálat a megrendelői döntéshozataltól a megvalósulásig. In Nagy, I. Z. (szerk.), *Vállalkozásfejlesztés a XXI. században III.: tanulmánykötet* (pp 53-72). Budapest: Óbudai Egyetem.
- SZILÁGYI T., ALMÁDI B., & TÓTH T. (2015). Az építőipari, beruházási - projekt kockázatok vizsgálata és feltárt dimenziói. In *A XX. Fiatal Műszaki Tudományos-Ülésszak Előadásai* (pp. 287-290). Kolozsvár: Erdélyi Múzeum-Egyesület.
- TÓTH G. (1997). A környezettudatos vállalatirányítás eszközei. In Georg Winter (szerk.), *Zölden és nyereségesen: Útmutató a környezettudatos vállalatirányításhoz* (pp. 19-43). Budapest: Műszaki.
- TÓTH G. et al. (2002-2007). *Ablakon bedobott pénz – Magyarországi szervezetek esettanulmányai környezeti és gazdasági megtakarítást egyszerre hozó intézkedésekről.* Budapest: KÖVET.