

Bukarest kontra regionális öntudat

Kádár Magor egyetemi tanár a Nyugati Szövetség létrejöttének várható hatásairól

● Bukarest nehezen viseli a közelmúltban létrejött régiós összefogásokat, hiszen központi hatalma meggyengülését látja benne, és nem az ország fejlesztésének lehetőségét – hangsúlyozta a Krónikának adott interjúban Kádár Magor, a Babeş–Bolyai Tudományegyetem oktatója. A politológiával és stratégiai tervezéssel foglalkozó kommunikációs szakembert arról kérdeztük, milyen politikai és gazdasági következményei lehetnek a Nyugati Szövetség és „követői” létrejöttének.

TÖKÉS HUNOR

– Nemcsak a parlamenten belül küszködnek az ellenzékkel a kormányon lévő, ám meggyengült szociáldemokraták: a Nemzeti Liberális Párt kolozsvári, nagyváradí, aradi és temesvári polgármesterének kezdeményezésére létrejött a Nyugati Szövetség (AVE), azóta pedig egyre több helyről hallani hasonló decentralizált gazdasági megoldásokat kereső, Bukarest túlközpontosított rendszerével szembenő kezdeményezésekről. Mi vezetett az AVE létrejöttéhez?

– Romániában központosított rendszer működik, és a visszaosztás egyrészt nem egyenlő, átlátható mutatók, hanem pártszimpátia alapján történik, másrészt a jelenlegi kormány nagyon kevés, mondhatni semmi alapot nem szán beruházásokra. Az is előfordult, hogy belenyúlt a nagyvárosok fejlesztésére félretett pénzeibe. Naivság azt gondolni, hogy Bukarest központi intézményei vagy a jelenlegi kormánypárt ne számított volna arra, hogy politikájára az ellenzék vagy az érintett települések és régiók válaszlépéseket szülnék. Ez az egyik első, látható és erősen kommunikált lépés. Értelemszerűen van politikai vonatkozása is, hiszen a Nyugati Szövetség bejelentése egyfajta fricska volt a kormánypártnak, létrejött politikai gesztusnak is tekinthető. Ám ha mélyebbre ásunk, akkor annál több is, hiszen az ellenzéki pártok súlytalanná váltak az elmúlt időszakban, miközben választásokra készülnek a politikusok. Valószínűleg a Nemzeti Liberális Párt így próbál erősödni. Román politikai elemzők Emil Boc elnökeljölti pályájának indítását látják ennek hátterében, bár ez még egyelőre csak feltételezés.

– Miben különbözik a szintén „életre hívott” Észak-erdélyi Szövetség a nyugati városok kezdeményezésétől?

– A Nyugati Szövetséget ugye városok hívták életre – ezért is gondoljuk azt, hogy ez elsősorban politikai aktus, csupán másodsorban gazdasági érdek –, ezzel szemben a nem sokkal azután bejelentett Észak-erdélyi Szövetség kezdemé-

nyezői Máramaros, Szatmár, Szilágy és Beszterce-Naszód, tehát megyei szintű közigazgatási egységek. Négy olyan megye állt össze, amelyeknek kevés támogatás jutott: rosszak a közutak, miközben



Kádár Magor: az a fontos, hogy beinduljanak a regionális szerveződési folyamatok

▲ FORRÁS: FACEBOOK / ÖRÖKSÉGÜNK ÓREI

gyorsforgalmi utak, autópályák gyakorlatilag nincsenek, évtizedek óta nem ruháztak be a vasúti szállításba. A régió országos támogatások nélkül arra van kényszerítve, hogy más megoldásokat keressen.

– A Nyugati Szövetség eleinte nyitottnak tűnt, ám később Nicolae Robu, Temesvár polgármestere türelemre intette a csatlakozni kívánó városvezetőket, mondván: kompromittálná az eredeti ötletet, ha már most bővítenék a szövetséget – először eredményeket szeretnének elérni.

– Ez jelzés arról, hogy nincsen eléggé átgondolva a projekt, valószínűleg egyelőre ezért nem tudnak

egyértelmű választ adni. Ugyanakkor nem is szükséges hirtelen bővíteni: nem ez az elsődleges céljuk, hanem inkább az alternatív lehetőség bejelentése, hogy lehet másképpen is gondolkodni. Most az a fontos, hogy beinduljanak a regionális szerveződési folyamatok. Alig néhány nap telt el azóta, hogy bejelentették az együttműködés aláírását, és Resicabánya, Déva, Szeben, Gyulafehérvár már jelezte, hogy csatlakozna. Majd később Jászvásár szólt – amelynek PSD-s a polgármestere, bár nem a szociáldemokrata főáramlatból –, hogy érdekelt egy hasonló társulásban a Marosvásárhely–Jászvásár-autópálya megvalósítása érdekében.

és Nyíregyháza mellett létesítettek telepet, ahonnan megoldható az anyag- és termékszállítás. Az akkori romániai gazdasági miniszter pedig sajtótájékoztatót az azt nyilatkozta: „Nem is lesz autópálya, mert az a munkaerő elvándorlásához vezetne!”. Ez egyértelművé tette az akaratot, amely szerint az erdélyi infrastruktúra-fejlesztés nem prioritása a kormánynak. Ennek fényében várható volt, hogy ezt a projektet a közvetlenül érintett városok és megyék fogják felvállalni: mind a Debrecen melletti, illetve az Aradnál Nyugat felé átlépő, mind pedig a Temesvártól Belgrád felé tartó pálya esetében, gyakorlatilag hozzákapcsolva Romániát a nyugat-európai

zést, fel lehetne vállalni ezeket a projekteket a tiltakozás helyett, a kezdeményezőkre lehetne bízni a munka javarészt, hadd végezzék el regionális szinten. Ez viszont sajnos csak utópia, a központi irányításhoz szoktatott országban az erőforrások kezelése kontroll-eszköz, pártpreferencia szerint szétosztott, emellett elvárt, hogy minden megvalósítás fénye a mindenkori kormánypártra és annak vezetőjére vetüljön vissza. Erre szokás mondani: kézi vezérlésű ország, ahol a személyes érdek és a párthűség az elsődleges, a juttatás ez alapján történik. Ha a rosszul felfogott egységes nemzetállam elméletéből indulunk ki, amely annyit tesz, hogy az állam akkor működik jól, ha mindent a központi hatalom dönt el, ez esetben valóban rettenetesnek néz ki ez a helyzet. Ezért politikai csatározásra számíthatunk, ami várhatóan tovább gyengíti a Szociáldemokrata Párt erejét, ugyanakkor jó táptalaj lesz a szélsőséges, nacionalista diskurzusoknak, amelyek várhatóan fel fognak erősödni.

– Felmerült egy székelyföldi szövetség lehetősége is. Ez ugyanolyan esélyekkel indulhatna, mint a Nyugati vagy az Észak-erdélyi Szövetség?

– Székelyföld egyértelműen egységes tömb, nemcsak gazdasági, hanem etnikai és kulturális vonatkozásban is, amely identitást is kölcsönöz neki. Éppen ezért ütközik sokkal nagyobb ellenállásba Bukarest részéről, de ennek ellenére ezt tovább kell görgetni, és eljutni addig, hogy működőképes szövetség vagy fejlesztési régió legyen. Ennek kedvezhet ez az országos szerveződési folyamat is, hiszen nemcsak gazdasági érdekszövetségek jönnek létre, hanem most már a Nyugati Szövetségben kifejeződött az a regionális öntudat is, amely régóta érezhető. Az erdélyi öndefiníció nem etnikumfüggő, nem valaki ellen irányul, hanem kezdi megfogalmazni önmagát, a büszkeség mellett egyes korlátait is látja. Értékként tekint a régióra, ez pedig az erdélyieket motiválja is abban, hogy tegyenek valamit saját városukért, térségükért. A jelenlegi fejlesztési régióknak pont az a problémájuk, hogy nem gazdasági logika és érdekek mentén húzták meg a határokat, hanem az etnikai arányokat is nézték. Ebben a felosztásban nincsenek képviselve a hagyományosan kialakult vagy a múlt rendszerben létrehozott iparágak, mindez nincs tekintettel a fejlesztési régiók logisztikai lehetőségeire – ez a területi szervezés inkább egy hatalmi jelzés volt. Egyáltalán nem is működött. Indokolt lenne ezt is újratervezni, vagy a mostani hullámot meglovagolva létrehozni megyei szinten szerveződő regionális szövetségeket.

vérkeringéshez és a transz-balkáni autópályákhoz is.

– Milyen válaszlépésre számíthatnak a szövetségek Bukaresttől?

– Gazdasági vagy stratégiai szempontból pozitívan is hozzá lehetne állni, hogy bár nem a központi kormányzat kezdeményezése volt, de vannak jó tervek, amelyeknek pozitív hatásai lehetnek. Át lehetne venni a kezdeménye-

Itt látni lehet azt is, hogy a Szociáldemokrata Párt nem monolit tömb, hanem nagyon sok érdekcsoportból áll össze, amelyek menet közben átrendeződnek.

– Melyek azok a legfontosabb projektek, amelyeket eddig Bukaresten keresztül próbáltak megvalósítani a Nyugati Szövetség tagjai, ám valamilyen oknál fogva nem valósultak meg?

– Az egyik ilyen a közép-erdélyi autópálya, amely a nyugat-európai autópálya-hálózathoz kapcsolná Romániát. Emiatt történt az, hogy olyan nagyberuházók, mint a BMW és Mercedes – amelyek jöttek volna keletebbre is – végül Debrecen