

13. Nagy-Britannia

Szegedi Nándor

13.1. 1. A világtengerre nyitott szigetország

A Brit-szigetek csoportjában a Fő- (vagy Angol-) sziget középső és déli részén elhelyezkedő *Anglia*, a nyugati oldalán az Ír-tenger felé kiugró *Wales*, az északi részén elterülő *Skócia*, valamint az Ír-sziget északi csücskét magában foglaló *Észak-Írország* alkotja Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságot.¹¹

A szigetország földrajzi fekvésének sajátosságai az emberiség társadalmi-gazdasági fejlődésének egyes korszakaiban különbözőképpen nyilvánultak meg. A „ködös Albion” az ókorban az ismert világ végének számított, és még a középkor nagy részében is Európa elmaradott peremvidéke volt. Csak a késő középkorban – a flandriai és a Hanza-kereskedelem virágkorában – jutott határozottabban érvényre az Északi-tengerhez és La Manche-hoz viszonyított kedvező helyzete. A nagy földrajzi felfedezések után a kontinens előterében elfoglalt előnyös fekvését már teljes mértékben élvezte, kihasználva azt, hogy az európai kultúra és gazdaság súlypontja az atlanti partokra tevődött át. A szigetjelleg hosszú évszázadokon át hadászati védeltséget biztosított számára („splendid isolation”); az pedig, hogy a szárazföldi félteke közepe táján fekszik, elősegítette a hatalmas gyarmatbirodalom kiépítését és tengeri kereskedelmének évszázados hegemóniáját. Nagy-Britannia kedvező tengeri fekvését csak fokozzák a fjordos és süllyedékes tengeröblök, a dagályjárta tölcserörtorkolatok, valamint az, hogy egyetlen olyan pontja sincs, amely 120 km-nél távolabb lenne a tengertől. A tengerentúli kapcsolatok s a világbirodalom kiépítése során a szigetország egyre inkább elfordult Európa többi részétől, sőt hagyományában azóta is tovább él a „kontinentstől” való különállás gondolata.

Nagy-Britannia 12 430 km hosszúságú, zezugos partvonalon forr össze az óceánnal. A Fő-sziget természeti és gazdaságföldrajzi szempontból két részre osztható. A *Tees* és az *Exe* folyók torkolatát összekötő képzeletbeli vonaltól északnyugatra húzódó, nagyobbik országgrészen röghegységek sorakoznak („*Magas-Britannia*”), ettől délkeletre viszont alföldek és csekély magasságú lépcsővidékek helyezkednek el („*Alacsony-Britannia*”).

Skócia területének nagyobb részét a Kaledóniai-hegységrendszerhez tartozó, szeles, kopár, kietlen *Skót-felföld* foglalja el. Tőle délre az 50–80 km szélességű, hosszan elnyúló, enyhén ívelő dombokkal tarkított *Skót-alföld* természeti erőforrásokban (kőszén, rétek, szántóföldek) gazdagabb, népsűrűsége, városodottsági foka is magasabb a felföldénél.

Anglia gerince, az észak–déli irányban 250 km hosszan elnyúló, variszcida *Pennine-hegység* erdőkben szegény; az előterében felhalmozódott, gazdaságosan kitermelhető kőszénkészletet az évszázadok óta folytatott bányászat erősen lepusztította. A szén- és acélválságot a „Black Country”, Földünk első nehézipari körzete is megsínylette. A Fő-sziget északnyugati részén a *Cumbrian-hegység* kupola alakú boltozata emelkedik. A völgyekben hosszan elnyúló, gleccservájta mélyedésekben végmorénák által felduzzasztott tavak sorakoznak (Lake District). A *Cambriai-hegység* az Ír-tengerbe benyomuló Walesi-félsziget északi részét foglalja el. A szilur palából és homokkőből álló, változatos formakincsű, tavakban gazdag hegyvidék a Skót-felföldhöz hasonlóan gyéren lakott, természeti erőforrásokban szűkölködő terület. Ezzel szemben az alacsonyabb és fiatalabb *Dél-Walesi-hegyvidék* előterében – egészen a XX. század végéig bányászott antracitra építkezve – jelentős nehézipari koncentráció alakult ki. A Fő-sziget délkeleti részét jobbra a laza üledékekkel és termékeny talajjal fedett síkságok jellemzik. A Pennine-hegységet félkörívben keretező *alföld* északi részén kőszéntelepek sorakoznak, középső és déli területén dús legelők zöldellnek. A tőle délre elterülő *Angol-lépcsővidék* középpontjában szétterülő *Londoni-medence* az ország legjelentősebb agrárvidéke, ahol a mai nagy népességkoncentrációt elsősorban a szolgáltató és ipari ágazatok éltetik.

A szigetország *éghajlatát* az óceáni fekvés és a partok előtt elvonuló meleg Észak-atlanti áramlat határozza meg. Európában itt a legkisebb az évi középhőmérséklet-ingadozás. A meleg áramlat hatására a tél kb. 10 °C-kal enyhébb, mint más, hasonló földrajzi szélességű területeken, a leghidegebb hónap középhőmérséklete még északon is jóval fagypont fölött van. A nyár viszont kifejezetten hűvös: északon és nyugaton 13,5–15,5 °C, a középső és délkeleti területeken 17–18 °C a júliusi középhőmérséklet. Ősszel és télen bőséges esőzések áztatják a szigetországot. A legtöbb csapadék a Skót-felföld nyugati lejtőire zúdul (3000–3400 mm), a legkevesebb a Londoni-medencének jut (550–600 mm).

13.2. 2. Korai foglalkozáscsere és városodás

A Dover-tengerszoros helyén a jégkorszak végén még fennállott egykori földhídon vándorolt be a kőkorszak embere a mai Nagy-Britanniába, s annak keleti és déli részét népesítette be. A főként mezőgazdasági tevékenységet folytató őslakossággal szemben a bronzkorban betelepült *keltákat* Devon és Cornwall

¹¹ A közhasználatban azonban világszerte csak Egyesült Királyság vagy Nagy-Britannia néven szerepel. Tankönyvünkben mi is ez utóbbi, hazánkban általánosan elterjedt elnevezést használjuk a teljes hivatalos név helyett.

őnércgazdagsága vonzotta, csakúgy, mint időszámításunk hajnalán a *rómaiakat*, akik a keltákat Wales és Skócia hegyvidékeire szorították vissza. A rómaiak folytatták az ércek kibányászását, hozzákezdtek a telepeiket (colonia) és az erődeiket (castrum) összekötő utak építéséhez, ami civilizációjuk fontos jellegzetessége volt. A „coln”, illetve „chester”, „caster” végződésű városnevek (Lincoln, Manchester, Winchester, Lancaster stb.) számos település római eredetére utalnak. Uralmuknak az V. században az Elba vidékéről betörő germánok vetettek véget, akik Wales és Skócia kivételével a Fő-szigetnek több mint a felét foglalták el. Az angolok, szászok, jütök, dánok, valamint a XI. század közepén betört, elfranciásodott normannok összeolvadásából jött létre az angol nép, nyelvükből pedig az angol nyelv.

A XIII. században az angolok kiterjesztették fennhatóságukat Walesre, melyet 1536-ban kebeleztek be, majd Skócia (1707) és a már régebben meghódított Írország (1801) is egyesült Anglia–Walesszel, így jött létre az *Egyesült Királyság*. A hajózás korai kialakulásának és fejlődésének köszönhető, hogy Nagy-Britannia a XVI–XVII. században a világtenger ura lett. A polgári és az ipari forradalom, majd a hatalmas gyarmatbirodalom kizsákmányolása révén gyors fejlődésnek indult ország hamarosan a Föld legiparosodottabb államává, vezető pénzügyi és katonai hatalmává vált. Napjainkra ezeket az előkelő pozíciókat elvesztette; a világnak – Franciaországgal együtt – ma már csak ötödik-hatodik gazdasági hatalma.

Anglia a kereken 60 millió főnyi össznépességnek 84,7%-át tömöríti, ugyanakkor Skóciára csak 8,5%, Walesre 5%, Észak-Írországra 2,8% jut. Az etnikai identitás ettől kissé eltér: a lakosság 80%-a angol, 10%-a skót, 4%-a ír, 2%-a walesi, ám gyakorlatilag valamennyien angolul beszélnek. A kelta eredetű velszi és skót (gael) nyelv a kihalás szélére sodródott, noha regionális szinten vannak kísérletek újbóli terjesztésükre. A külföldiek főként színesbőrűek, akik Nagy-Britannia lakóinak 4%-át alkotják (2004: 2,5 millió). Tömeges bevándorlásuk az 1950-es években kezdődött, főként a Brit Nemzetközösség országaiból, elsősorban Indiából, Pakisztánból és az Antillákról; négyötödük Angliában, csaknem 1 millió Londonban él. A *bevándorlási törvény* szigorítása ellenére ma is évente több százezen (kb. évi 500 ezer fő) érkeznek legálisan vagy illegálisan Nagy-Britanniába, de most már főleg Európából. 2004–2006 között pl. kb. 400 ezer kelet-közép-európai áramlott be a szigetországba, ami annak köszönhető, hogy itt nem késleltették a munkaerőpiac megnyitását az új EU-tagállamok polgárai előtt. A *brit lakosság növekedése az utóbbi másfél évtizedben mégis lassult*: egyrészt azért, mert a természetes szaporodás elenyésző (2003-ban a születési arány 11,7‰, a halálozási arány 10,3‰ volt), másrészt, mert a kivándorlás is számottevő (évente kb. 350 ezer fő).

A brit kivándorlás nem újkeletű: *az elmúlt másfél évszázadban a becslések szerint több mint 20 millióan hagyták el Nagy-Britanniát*. Különösen nagyarányú volt a kirajzás a XIX. század második felében és a XX. század elején. A II. világháború után egy ideig kevesen hagyták el az országot, számuk azonban az 1970-es évek elejétől fokozatosan emelkedett. A mindenkori befogadók (USA, Ausztrália, Új-Zéland, Kanada) nem változtak, viszont a kivándorlók összetétele igen. Míg régen a politikai és vallási üldözöttek, a tőkés gyáriparral folytatott egyenlőtlen versenyben tönkrement kisiparosok, földjüket vesztett parasztok stb. alkották a kivándorlók derékhadát, addig manapság a kvalifikált munkaerő- és az „*agyvelő-kiráramlás*” jellemzi a szigetországot. Nagy-Britannia tudományos és szellemi beruházásainak egy részét a tudósok és mérnökök kivándorlásán keresztül elveszíti. Ez egyik oka, de egyúttal következménye is a nem kielégítő brit technikai fejlődésnek. A kivándorlók zöme a legenergikusabb szakmunkások és a munkanélküliek közül kerül ki.

Nagy-Britannia *Európa sűrűn benépesült országai közé tartozik* (246 fő/km²). Az átlagos népsűrűség már a szigetországot alkotó országrészek vonatkozásában is nagy végleteket takar (Anglia: 383 fő/km², Wales: 142 fő/km², Észak-Írország: 125 fő/km², Skócia: 65 fő/km²). A népesség és az ipari-szolgáltató funkciók területi elhelyezkedése nagyjából azonos elrendeződésű: Lancashire, Dél-Wales, Midlands, Londoni-medence stb. népsűrűsége (600–1000 fő/km²) többszörösen múlja felül az országos átlagot; ugyanakkor a közvetlen szomszédságukban emelkedő hegyvidéki területek (Skót-felföld, Észak-Wales, Pennine-tető) igen ritkán lakottak (10–70 fő/km²).

A *népesség földrajzi megoszlásának* alakulásában a negatív hatású természetföldrajzi tényezőkön túl az iparosodással összefüggő, a belső vándorlásokat kiváltó foglalkozáscserének, illetve városiasodásnak jutott a döntő szerep. A *migráció klasszikus folyamata* – mint az ipari forradalom kísérőjelensége – *Nagy-Britanniában kezdődött a legkorábban*. A XVIII. században megindult foglalkozási és területi átrétegződés eredményeként a század végére a *mezőgazdasági népesség aránya elsőként itt csökkent 50% alá*. A XIX. század második felében a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya 20% alá süllyedt, és számos mezőgazdasági területen abszolút számát tekintve is csökkenni kezdett a népesség. Az *ipari foglalkoztatottak aránya* a XIX. század elején haladta meg a mezőgazdasági dolgozókéét, s a XX. század derekán *30% körül stabilizálódott*, 2004-re pedig *19,8%-ra esett vissza*. A *mezőgazdasági keresők 1,4%-os, alacsony részesedése csaknem egyedülálló Földünkön*. A két termelő ágazat dolgozóinak csökkenő számával és arányával szemben gyorsan nőtt és nő az egyéb keresők (78,8%) –

különösen a szolgáltatásokban foglalkoztatottak – aránya. Nagy-Britanniában 2004 végén a keresőképeseek 4,7%-a volt munkanélküli; ez csak a harmada az 1980-as évek végi csúcshoz.

A foglalkozási átrétegződés következtében másfél évszázadon át Nagy-Britannia volt a *Föld legvárosodottabb országa*. A belső vándorlók zöme kis távolságra, általában a közvetlen környék nagyvárosaiba vándorolt, kivételt talán csak a főváros képezett. A XX. század elejétől – amikor már 75%-os volt a városlakók aránya – a falu–város közötti vándorlás elvesztette korábbi intenzitását, s inkább a városból városba és az iparvidékek közti vándorlások kerültek előtérbe. Ma Nagy-Britannia lakóinak 90%-a város lakó; a népesség több mint harmada az 1 milliónál népesebb agglomerációkban él; a százezer főnél népesebb városok száma meghaladja a százat. A nagyvárosok és konurbációk nagy kiterjedésűek, elavultak és túlszűfoltak; ez a felismerés készítette a XIX. század végén E. Howardot *kertváros-koncepciójának* kidolgozására, ami világszerte új fejezetet nyitott a szuburbanizáció folyamatához igazodó tervezésben.

Bár a Howard által elképzelt kertvárosok közül Nagy-Britanniában csak kettő épült fel, a metropoliszok tehermentesítésének gondolata 1946-tól az ún. „új városok” (bolygóvárosok) egész sorának építési programját inspirálta. *Több mint félszáz új várost építettek*, amelyekbe a túlnépesedett nagyvárosok lakóinak és iparának egy része is áttelepült. Jóllehet Észak-Írországból (Craigavon, Londonderry), Skóciából (East Kilbride, Irvine, Livingston) is épültek ilyenek, a többségük azonban Angliában létesült, 30–130 ezres lélekszámmal.

A brit regionális politika egyik célja *London növekedésének korlátozása* volt. Ennek keretében először az ipar decentralizációja került előtérbe. Ezért, továbbá hogy meggátolják a metropolisz burjánzását és megőrizték a London környéki zöldövezetet, a főváros távolabbi körzetében új városokat (Harlow, Basildon, Corby, Crawley, Milton Keynes stb.) építettek. Az 1960–70-es években a központi kormányzat ellenőrizte a vállalatok terjeszkedését, az üzemméreteket; az 1970-es években pedig létrehozták azt az irodát, amely tanácsokat adott az intézmények újratelepítéséhez, elköltöztetéséhez, vagy új intézmények, üzemek Londonon kívüli telephelyválasztásához. A főváros lakossága 1961–1988 között 8 millióról 6,7 millió főre apadt. Az 1980-as évek elejétől a városfelújítási politika vált központi kérdéssé. Hozzáálltak a Docklands rehabilitációjához, amelynek során az egykori elavult ipari és kikötőnegyedből modern lakó- és üzleti negyedet varázsoltak, de a belső városrészek, így a city rekonstrukciója is elkezdődött. A főváros népességének apadása az 1980-as évek végére megállt, s a XX. század utolsó évtizedében London lakosság száma újból átlépte a 7 milliós határt (2004: 7,4 millió).

13.3. 3. A “világ műhelyének” fénykora és hanyatlása

Nagy-Britannia a kapitalizmus szülőhazája. A brit kapitalizmus kialakulását a XV. század végétől az *eredeti tőkefelhalmozás* – a parasztoknak földjükön való elűzése (bekerítés) – alapozta meg. A következő századok kapitalista fejlődését és ipari forradalmát nagymértékben elősegítette a *tengerek feletti uralom megszerzése* és a gyarmatosítás.

Nagy-Britannia a XVI–XVII. század folyamán ugyanis sorra legyőzte vetélytársait (Spanyolországot, Portugáliát, Hollandiát és Franciaországot), majd magához ragadta az újonnan felfedezett területekkel való kereskedelmet, s nagy előnyökhöz jutott a világ felosztásáért vívott harcban. A *gyarmatbirodalom* kirablásából, valamint a megélt rabszolga- és gyarmatáru-kereskedelem hasznából a kialakuló angol nagypolgárság hatalmas tőkét halmozott fel. A XVII. század derekának győztes polgári forradalma elhárította a kapitalizálódást gátló utolsó akadályokat is. Az eredeti felhalmozás belső és külső forrásain *először a szigetországban bontakozott ki az ipari forradalom*. A XVII–XIX. század temérdek angol találmánya (a fonó- és a szövőgép, az esztergapad, a szén koksosítása, a nagyüzemi vaskohászat, a gőzgép, a gőzhajó és a vasút) megsokszorozta az ipari termelést. A gyors fejlődést elősegítette az ország fában, kőszénben és ércekben való gazdagsága, gyarmatbirodalmának nyersanyagbősége is. Fokozatosan bővülő belső piaca mellett elsősorban a nemzetközi piacokra támaszkodva vált a XIX. században a „világ műhelyévé”. A XIX. századot sokan Anglia évszázadának nevezik, jogosan, hiszen mint a modern gyáripár szülőhazája monopolhelyzetet élvezett az ipari termelés legtöbb ágában, ezenkívül a Föld legnagyobb gyarmattartója, kereskedője, katonai és tengeri hatalma, bankára, a világgazdaság meghatározó központja volt.

A tengerek feletti uralom megszerzése, majd megtartása érdekében fokozatosan birtokba vette a legfontosabb tengeri útvonalak mentén fekvő stratégiai pontokat (Gibraltár, Málta, Ciprus, Suez, Áden, Fokváros, Colombo, Szingapúr, Hongkong stb.). A gyarmatbirodalom védett és monopolizált piacai, a más országokkal szembeni ipari fölénye és a szabad kereskedelem térhódítása következtében Nagy-Britannia lett a legnagyobb export-import hatalom. A londoni City a világ pénzügyi központjává vált azért, hogy a nemzetközi elszámolások túlnyomó többsége font sterlingben bonyolódott le.

A XIX. század végén Nagy-Britanniában is fokozódott a tőke és a termelés koncentrációja, de *az ipari monopóliumok fejlődése terén elmaradt az USA és Németország mögött*. A brit tőkések ugyanis a piacokat és nyersanyagforrásokat biztosító – gazdasági eszközökkel, s ha kellett, fegyveres erővel is védett – gyarmati monopóliumaik következtében a világpiacon versenyben nem kényszerültek oly mértékben a koncentrációra és a termelőberendezések korszerűsítésére, mint az amerikaiak és a németek. *A századforduló táján kibontakozó technológiai fellendülésben már nem a szigetország járt az élen.*

Továbbra is nagy súllyal szerepeltek iparszerkezetében azok az iparágak, amelyeken keresztül a „világ műhelyévé” vált (kőszénbányászat, textilipar, hajógyártás, vaskohászat), viszont a XX. század elején gyorsan fejlődő és dinamikus iparágak (autógyártás, vegy-, elektromosipar stb.) gazdaságán belül kisebb jelentőséggel bírtak. A hazai beruházások nagy része nem új, korszerű üzemek létrehozására, hanem inkább a már meglévők és elavultak bővítésére, illetve részleges felújítására irányult. *A fokozódó tőkekivitel* – amely meghaladta a hazai beruházásokat – sok esetben éppen a rivális országok iparának modernizálásához járult hozzá, így azokban a munka termelékenységére magasabb, a termelési költség alacsonyabb volt, mint Nagy-Britanniában.

Az ipari termelés volumenét tekintve 1880-ban az USA, a századfordulón Németország is megelőzte. Ettől kezdve Nagy-Britannia *az ipar fejlődési ütemét tekintve elmaradt valamennyi fontosabb versenytársától*. Az I. világháború és az azt követő gazdasági válság érzékenyen érintette a brit gazdaságot, amelynek visszaesése fokozódott, és világkereskedelmi helyzete is megrendült. Az ipar technikai és szerkezeti elmaradottsága miatt *csökkent a brit áruk versenyképessége*, így még inkább szüksége volt a biztos és védett piacokra. Ezért szorosabbra fűzte kapcsolatait a gyarmatokkal, amelyek gazdasága felett – tőkeexportja révén is – széles körű ellenőrzést gyakorolt. A külkereskedelem a XX. század eleje óta mindenkor deficittel zárult; a két világháború között ez a hiány tovább nőtt, olyannyira, hogy már a láthatatlan bevételek (külföldi beruházások profitjából, tengerhajózásból stb. származó haszon) sem tudták fedezni az importtöbbletet. A font sterling is elvesztette régi szilárdságát, a *londoni City szerepét a New York-i Wall Street vette át*.

A II. világháború utáni Nagy-Britanniát a közgazdászok „Európa beteg emberének” nevezték. Az ipari csőd elkerülése érdekében az 1940-es évek végétől számos iparágat (szénbányászat, villamosenergia- és gázellátás, acélipar, autó-, repülőgép- és hajógyártás stb.) részben vagy egészen államosítottak, ami csak elodázta a szerkezeti átalakítást, és csökkentette a hatékonyságot. *Gyarmatainak elvesztését követően Nagy-Britannia világpolitikai szerepe és súlya is megcsappant*. A brit gazdaság növekedése elmaradt a legtöbb fejlett országtól, évtizedeken át az OECD-országok növekedési rangsorában a sereghajtó szerepét töltötte be. Az óriási fegyverkezési költségek és a nagy tőkekivitel jelentős összegeket vontak el a hazai ipar fejlesztésétől, szerkezeti átalakításától. Tovább romlott a brit áruk világpiacon versenyképessége, holott a tengerentúli kereskedelem visszaesése, a kontinentális kapcsolatok megélénkülése, majd az *Európai Gazdasági Közösséghez való csatlakozás (1973) külkereskedelmi irányváltást követeltek*. Ez először vontatottan, majd gyors ütemben valósult meg, miközben a külkereskedelmi egyensúly tovább romlott.

Az északi-tengeri kőolaj és földgáz intenzív kitermelése és növekvő exportbevétele – az 1970-es évek közepétől – mind a gazdasági növekedésre, mind a szerkezetátalakításra pozitív hatást gyakorolt. A bevételeket gyarapította az 1980-as évek (a Thatcher-korszak) állami befolyást csökkentő és a szabad vállalkozásokat ösztönző kormányzati gazdaságpolitikája. Számos állami nagyvállalatot privatizáltak (British Petroleum, British Gas, British Steel, British Aerospace, Rolls-Royce, Jaguar stb.). Ezáltal a kormány jelentős összegekhez jutott, és a magánkézbe került vállalatok forgalma, nyeresége és beruházási hajlandósága is növekedett. A kevésbé versenyképes, nemzetközi viszonylatban lemaradt vállalatok költségvetési támogatását megszüntették, ugyanakkor erőteljesen nőttek az *elektronika, az információs technológia, valamint a „high-tech” gépipar* továbbfejlesztésére fordított pénzeszközök. A feldolgozóipar fellendítésének kulcskérdése volt *e fejlett technológiát hordozó és kifejlesztő-előállító ágazatok megerősítése* és az egész gazdaságba történő integrálása. Mindeközben fokozatosan leépítették a szénbányászatot, a hajógyártást és részben a kohászatot is, s csökkent a textil- és az élelmiszeripar súlya. A szerkezetváltás és korszerűsítés Nagy-Britannia világgazdasági helyzetének javulását eredményezte: az egy főre jutó GDP (2005: 29 800 euró) már felülmúlja az EU15 átlagát. Az ipar a GDP-ből 2003-ban mindössze 26%-kal részesedett, és a mezőgazdaság súlya is kisebb (1%), mint a többi EU-országban. *A két termelő ágazat visszaszorulásával párhuzamosan nőtt a tertiér szektor részesedése (73%)*; a fejlett pénzügyi szolgáltatások mellé felzárkózott a turizmus (2003: 25 millió külföldi látogató; 31 Mrd \$ bevétel), a szálloda- és a szórakoztatóipar. Nagy-Britannia továbbra is jelentős összegeket ruház be külföldön, de 1990 óta a külföldi (főleg amerikai és japán) cégek ennél jóval több működőtőkét hoznak a szigetországba, mely hídfoállásnak számít részükre az EU felé.

13.4. 4. Négy fűtőanyagra épülő energiagazdaság

A szigetország gazdasága hosszú évszázadokon keresztül kizárólag a fát használta energiaforrásként, majd a XVIII. század végétől a kőszén vált energiagazdaságának egyeduralmává. A kőszéntermelés drágulása, az importált kőolaj kezdetben olcsóbb beszerzési lehetősége a XX. század közepe óta fokozottabban éreztették hatásukat. A hazai földgáz-, majd a kőolajtermelés gyors felfutása, az atomenergia jelentékeny részesedése is a kőszénnek – mint sokáig monopolhelyzetet élvező energiahordozónak – a visszaszorulását eredményezte.

1950-től a XXI. század elejéig a (primer) energiafelhasználás szerkezete lényegesen megváltozott. A kőszén részesedése hatodára (14%) csökkent, ugyanakkor a kőolajé ötszörösére (45%) nőtt. Az 1970-es évektől kezdve Nagy-Britannia egyre inkább „négy fűtőanyagú gazdasággá” vált, miután a kőolaj és a kőszén mellett fokozottabb szerephez jutott a földgáz (28%) és a nukleáris energia (13%) is. Az utóbbi kettő elsősorban a kőszén helyébe lépett.

A szigetország – energiahordozókban való gazdagsága következtében – energiaszükségletének (2004: 320 M t kőszénegyenérték) csak hatodát kénytelen importból fedezni, de ennél jóval többet exportál, így e téren Oroszországgal és Norvégiával együtt a legkedvezőbb helyzetben van a kontinensen.

A fél évezredes múltra visszatekintő *kőszénbányászat* a XVIII. század végén – a koksznak a kohászatban történő alkalmazását és a gőzgépek feltalálását követően – vett nagyobb lendületet. A XIX. század elején kétharmadát, a végén is még a felét adta a világtermelésnek. A századfordulón Nagy-Britannia látta el a szénben szegény európai országokat e fontos ipari nyersanyaggal, sőt jutott belőle Dél-Amerikába és Kelet-Ázsiába is.

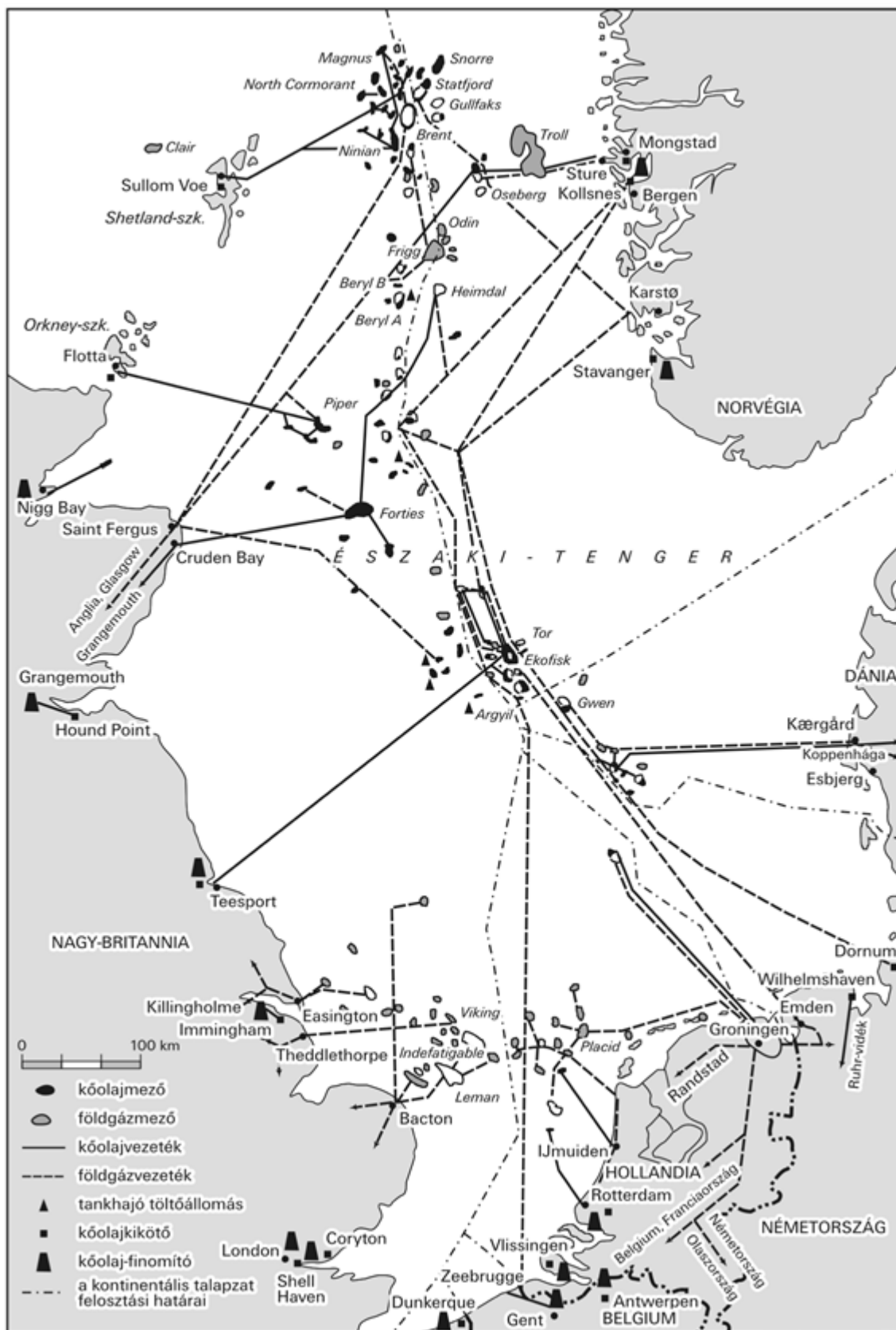
A felszínre hozott kőszén harmadát exportálták. A legtöbb kőszén 1913-ban bányászták, 292 millió t-t, amit az ország területén viszonylag egyenletesen elhelyezkedő 13 szénmedence szolgáltatott. Ettől kezdve először lassan, majd az 1950-es évektől rohamosan csökkent a kitermelés. Az okok sokrétűek: a kitermelés egyre inkább a medencék ama részei felé kényszerült, ahol a szénrétegek mélyebben fekszenek s vékonyabbak; de hátrányosan befolyásolta a gazdaságosságot a technikai elmaradottság is. Más országok szénbányászatának fejlődése, a jóval olcsóbb külföldi szén versenye és a szénhidrogének előretörése, valamint az állami szubvenciók megvonása, a bányák magánkézbe adása csak betetőzte ezt a folyamatot.

A XXI. század elején Nagy-Britannia *kőszéntermelése* (2004: 28 M t) *mindössze tizede a múlt század elejének*; vezető szerepét mind a termelésben, mind az export terén már régen elvesztette. A bányavidékek válságtérsekké váltak, és a hanyatlási folyamat még mindig nem ért véget. A 40 milliárd tonnás kitermelhető készlet ellenére a kőszénmedencék közül ma már csak hármat művelnek. A legproduktívabb a Pennine keleti előterében húzódó *Yorkshire–Humberside-i szénmező*, a termelés négyötödével. *Midlands* szórta elhelyezkedő, a „Black Country” és a „Pottery District” iparát tápláló szénbányái csakúgy, mint kelet-skóciai társaik a végnapjaikat élik. Az ország évente 30–35 millió tonna szén behozatalára szorul.

Nagy-Britannia évtizedeken keresztül a világ nagy kőolaj- és földgázimportáló országai közé tartozott. 1980-tól viszont már *belföldi forrásokból elégíti ki szénhidrogén-szükségletét*, sőt, nettó exportórré vált. Ez az irigylésre méltó helyzet az északi-tengeri kőolaj- és földgázutak felfutó termelése nyomán állhatott elő.

A brit északi-tengeri energiaforrások felkutatását már az 1960-as évek elején megkezdték. A földgáz iparszerű kitermelése 1967-ben, a kőolajé pedig 1975-ben indult meg; kiaknázásuk növekedése nagyjából párhuzamosan futott a világpiaci olajárrobbanással, amely a költséges tenger alatti kutatásokat és a bányászatot gazdaságossá tette. A becslések szerint a brit kontinentális talapzat mintegy 643 000 km²-nyi felülete alatt rejtőzik kőolaj, illetve földgáz. (A valószínűsített tartalékok: kőolajból 2,2–4,4 Mrd t, földgázból 1100–2400 Mrd m³.) Az Északi-tengeren jelenleg több tucat mesterséges szigeten dolgoznak a brit fűrókutak, és a kimerülőben lévő pótlására újabb acél- és vasbetonszigeteket építenek, amelyek az óránként 260 km-es tartós szél és a 30 m-es hullámok ostromának is ellenállnak.

1998-ban már *139 millió tonna kőolajat* ontottak a kőolajkutak. A XXI. század elején a készletek fenyegető, lassú apadása miatt a termelést fokozatosan visszafogták (2001: 108, 2004: 92 M t), de még így is Nagy-Britannia – Oroszország és Norvégia után – Európa 3. kőolajtermelője. Nagyrészt már megépültek a tenger alatt húzódó vezetékek, de tankhajókon is történik szállítás (**23. ábra**).



23. ábra > Az Északi-tenger szénhidrogén-bányászata, kőolaj- és földgázvezetékei

A legészakibb kőolajmezőket vezeték köti össze a Shetland-szigetekkel, a skót partok előtti mezőket pedig az Orkney-szigetekkel, illetve Aberdeennel. A leggazdagabb kőolajmezők sora nagyjából Nagy-Britannia, Norvégia és Dánia között félúton helyezkedik el; innen Teesport kőolajkikötőbe futnak a csővezetékek.

A kitermelt kőolajnak jóval több mint a felét exportálják, ugyanakkor a Közel-Keletről is sokat vásárolnak, hogy keverjék a hazai kőolajjal. Az északi-tengeri kőolaj ugyanis kiváló minőségű (a lepárláskor 40% benzint és 25% fűtőolajat nyernek belőle, míg a Közel-Kelet olaja 15% benzint és 52% fűtőolajat ad), ezért pazarlás lenne önmagában felhasználni; emellett a hazai finomítók a gyengébb minőségű kőolaj feldolgozására rendezkedtek be. *A kivitel értékének 7%-át szolgáltató kőolaj és finomítványai jelentős mértékben enyhítik a külkereskedelmi passzívumot.*

A hazai kőolajat fogadó gyűjtőállomásoktól és az importot fogadó kikötőkből kiinduló vezetékek behálózzák az egész országot. Rajtuk keresztül jut el a kőolaj a 11 finomítóhoz (90 M t kapacitás), amelyek többsége a két nagy nemzetközi monopólium – a Royal Dutch-Shell és a British Petroleum – tulajdonában van.

Földgáztermelése Oroszország után a második helyen áll Európában (2004: 103 Mrd m³). A kitermelt földgáz hosszá, tenger alatti csővezetéseken át áramlik a kikötők fogadóállomásaihoz, ahonnan sok ezer kilométeres vezetékrendszeren továbbítják Skóciába, London környékére, Midlandsbe és Dél-Walesbe.

A villamosenergia-termelés (2003: 370 Mrd kWh) csaknem kétharmadát a szénmedencékbe települt kőszéntüzelésű hőerőművek adják; az olajtüzelésű erőművek részesedése 10%. A vízenergia szerepe elenyésző: a Skócia nagyobb esésű, egyenletes vízjárású folyóin épült erőművek által termelt áramot (1%) az alumíniumkohászat használja fel.

A XX. század közepén elindított atomprogram keretében a dél-angliai Aldermastonban atom- és hidrogénbombagyár, északnyugaton Sellafieldnél nagy reprocesszáló üzem és fűtőelemgyár létesült. Ezenkívül 1956-tól napjainkig 35 – nagyrészt gázhűtésű – atomerőművet építettek. Ma már ezekből csak 23 üzemel, és a villamosáram-termelés ötödét (2004: 23%) szolgáltatják. Jobbára a más energiaforrásoktól viszonylag távol fekvő vidékeken működnek.

13.5. 5. A régi vaskohászat válságban van

A feldolgozóiparon belül a gépgyártás, az elektromos ipar és a vegyipar fejlődési üteme messze megelőzte a többi iparágét. A gyorsan fejlődő iparágak közül is kiemelkedik a repülőgépgyártás, az elektronika és a műanyagipar. Az ipari forradalom hagyományos ágazatait – a textilipart, a hajógyártást és a vaskohászatot – viszont tartós hanyatlás sújtja.

Amíg a vaskohászat tüzelőanyaga a faszén volt, addig a kohók a délkelet-angliai Weald és a Forest of Dean, illetve a közép-angliai *Birmingham* és *Sheffield* egykor *erdős vidékein* üzemeltek. A kohászat és a hajóépítés fellendülése következtében néhány évtized alatt kipusztult e területek erdőállománya. A XVIII. század közepén a hagyományos fűtőanyag hiánya miatt a kohászat annyira visszaszorult, hogy az ország saját termelésének kétszeresét volt kénytelen importálni Svéd- és Oroszországból.

A más iparágakban már régóta használt kőszén a vaskohászatban – mivel kéntartalma és egyéb szennyeződései a vasat törékennyé tették – nem játszott szerepet. Viszont a belőle előállított kokszt felhasználása csak a XVIII. század végén vált uralkodóvá. Az új eljárás elterjedése az angol vaskohászat *első telephelyváltását* eredményezte: súlypontja az egykori erdővidékekről a *vasércel is rendelkező szénmedencékbe* tolodott át. A *Birmingham* és *Wolverhampton* közti területen alakult ki *Földünk első nehézipari körzete, a „Black Country”* („Fekete-vidék”).

A foszformentes vasérckészletek kimerülését követően, a XIX. század végén *a kohászat a tengerparti szénmezőkre „vándorolt”*, ahol olcsóbban jutott a tengeri úton szállított svéd, spanyol, észak-afrikai és latin-amerikai vasérchez. Ettől kezdve indult gyors fejlődésnek Dél-Wales, Északkelet-Anglia és Glasgow vasipara.

A kohászati tüzeléstechnika fejlődése nyomán a kőszén mint alapvető telepítőtenyező elvesztette korábbi meghatározó szerepét, ezért Angliában is előtérbe került a *hazai vasércvagyron* fokozottabb kiaknázása. A Londoni-medence peremén elhelyezkedő, felszínközeli – jura időszaki – vasérctelepeket magas foszfortartalmuk miatt kezdetben nem tudták hasznosítani. A Thomas-eljárás bevezetése után megindult kitermelés csak az 1930-as években vett nagyobb lendületet. A Northamptontól Cleveland Hillsig húzódó – mára csaknem teljesen kimerült – vasércmező minettjére települt a legfiatalabb angol kohászat.

A legtöbb régi acélhatalom termelése stagnál, beépített kapacitásaik egy része kihasználatlan. Egyre inkább teret hódítanak a szintetikus úton előállított acélpótlók: a nagy szilárdságú műanyagok, az alumíniumötvözetek, illetve a minőségileg kimunkált rozsdamentes acélok. A fejlődő országok közül több is – az önálló nehézipari bázis kialakítását követően – olcsó kohászati termékeivel kilépett a világpiacon. *Nagy-Britannia, amely egy*

évszázada még a világtermelés felét adta, ma már Európában is csak az acélermelők derékhadához tartozik. A 2004. évi nyersvas- (10 M t) és acélermelése (13 M t) csak fele az 1970. évi csúcshoz. A szénre települt régi nagy iparvidékek a Fő-sziget északnyugati, északkeleti, illetve középhegységi tájaihoz kötődnek.

A helyi szén mellett az importált koksza és vasércre települt Dél-Wales (*Port Talbot, Cardiff és Newport*), Északkelet-Anglia (*Newcastle és Middlesbrough*) és a Clyde-völgy (*Glasgow és Motherwell*) üzemei állítják elő a nyersvas háromnegyedét, az acél kétharmadát. Az ipar szerkezeti válságát magukon viselő területek ma súlyos környezeti károkkal, tömeges munkanélküliséggel és elvándorlással küszködnek. A munkások átképzése és az adókedvezményekkel támogatott korszerűsítés, valamint a gép- és vegyipar, illetve az elektronikai ipar itteni kibontakoztatása sok helyütt megállította, de nem mindenütt ellensúlyozza a hanyatlás folyamatát.

A hazai vasércbázison kiépült kohászat Nottinghamshire és Lincolnshire új városainak (*Scunthorpe, Frodingham, Corby*) fejlődését segítette elő. E körzetben összpontosul a nyersvasgyártó kapacitás negyede, az acélénak tizede.

Hulladékvasat és más körzetekben előállított nyersvasat dolgoz fel Yorkshire (*Sheffield*) és Nyugat-Midlands (*Birmingham*) acélipara. A nyersvasgyártás itt teljesen megszűnt, viszont az acélgyártó kapacitás negyede e területeken maradt.

A XIX. század elején még Nagy-Britannia adta a világ réz- és ónérctermelésének kétharmadát, az ólomércnek pedig a felét. A színesfémek érceinek egykor oly gazdag lelőhelyei kimerültek, ezért a színesfémkohászat – a hőerőművekben termelt elektromos áramra támaszkodva – csaknem teljes egészében importált érceket, illetve érckoncentrátumokat dolgoz fel. Ma is jelentős ólomkohászatának (350 ezer t, 5. a világon) Glasgow, Manchester és Avonmouth, visszaesett ónkohászatának Liverpool, cinkkohászatának Avonmouth a legnagyobb centruma. A rézfinomítás fellegvára a „bronzváros” – *Birmingham*, míg a kohászat mint kikötőipar *St. Helensben* és *Swansea*-ben összpontosul.

Az Antrim-platón bányászott gyenge minőségű bauxitot jobbra csak a kohászatot támogató tűzállótégla-gyártás hasznosítja. A timföldgyárak guyanai és jamaicai bauxitot dolgoznak fel. A skót vízerőművekhez és Dél-Wales hőerőműveihez kapcsolódó alumíniumkohászat (340 ezer t) a szükségleteket csak részben fedezi. Igaz, az angol tőkének nagy beruházásai vannak a norvég kohászatban, így a „Black Country” (*Birmingham, Wolverhampton*) alumíniumipara norvég hutaalumíniumot is feldolgoz.

13.6. 6. A fejlődés kulcsa: a gépgyártás, az elektronika és a vegyipar

A feldolgozóipar legjelentősebb ága a – foglalkoztatott létszámból és az ipar termelési értékéből majd kétötödével részesedő – gépgyártás. A brit gépipart elsősorban nem a tömegáru-termelés, hanem inkább a nagyfokú specializálódás és a gyártmányok kiváló minősége jellemzi.

Gépipara – mely a legrégebbi a világon – a XVIII. század végén az ipari forradalom angol találmányaihoz, a gőzgéphez és főként a textilgépgyártáshoz kapcsolódott. XIX. századi arculatát a gőzmozdony és a gőzhajó, valamint a szerszámgépgyártás formálta. A századfordulót követően – a belső égésű motorok térhódításával – az elektromos gépipar, majd az autó- és a repülőgépgyártás is csatlakozott az előbbi iparágakhoz. A II. világháború után meginduló tudományos és technikai fellendülés tovább bővítette a szigetországi gépipar profilját, bár a fejlődési ütemét tekintve elmaradt vetélytársaitól.

Nagy-Britannia gépiparát a hazai alapanyag-termelés, a jó felvevőképességű belső piac és a kiváló szakmunkásgárda mellett az export élte, amelynek hátterét sok esetben a nemzetközi monopoltársaságok belső munkamegosztása képezte. *Termékeinek több mint harmada külföldön talál vevőre, s a kivitel értékének csaknem kétötöde gépipari termék.*

Az ország vezető szerepe az iparban és a világkereskedelemben a XIX. század folyamán szorosan együtt járt tengeri hatalmával. A több évszázados múltra visszatekintő *hajógyártásban* nagy szerepet játszott a szigetjelleg. A XIX. század utolsó harmadában került a világranglista élére, akkor, amikor a gőzhajókat már nem fából, hanem fémből építették. Az I. világháború idején Nagy-Britanniában készítették a világ kereskedelmihajó-terének mintegy kétharmadát. Néhány évvel később elvesztette tengeri monopóliumát, majd a XX. század derekától fokozatosan visszaszorult a hajógyártásban is. Az olcsóbban és nagy szériákban termelő Japán és a Koreai Köztársaság vette át a vezetést, miközben Nagy-Britannia *hajóépítése lehanglott*. Ma főleg japán hajókat vásárol, hogy megcsappant, de a fejlett országok között tekintélyesnek számító kereskedelmi flottáját (2004: 16 M BRT) fenntartsa. A szigetország északkeleti partvidékén (*Newcastle, Sunderland, Middlesbrough*),

a skóciai Clyde-on (Glasgow környékén) és az észak-ír *Belfastban* koncentrálnak a hajógyártás jóformán csak vegetálni képes; jelentősebb a hajójavításuk és a tenger szénhidrogénkincsének kiaknázását szolgáló berendezések előállítására.

Az „új iparágak” közé tartozó *autógyártás* a II. világháború után a gépipar vezető ágává vált. Az 1960–70-es években a brit autók fele a *British Leyland*hoz tartozó autógyárak futószalagjairól került a piacra. Az óriási autómonopóliumot 1962–1968 között hozták létre, azért, hogy fel tudják venni a versenyt a külföldi konkurensokkal. A kilenc vállalatból (Alvis, Austin, Daimler, Jaguar, Leyland, Morris, Rover, Standard, Triumph) alakult British Leyland mellett már ekkor is fontos szerepet játszottak az amerikai autógyártók (General Motors, Ford). A termelés 1972-ben érte el csúcspontját, majd fokozatosan visszaesett. A brit ipar visszaszorulása ebben az időben mind az USA-val és Japánnal, mind Nyugat-Európával szemben nemcsak a tradicionális, hanem az új iparágaknál is szembeötlő volt. Nagy-Britannia részesedése a világ, s azon belül Nyugat-Európa autógyártásában gyorsan csökkent.

Az alacsony hatékonyságú brit gépjárműipar állami nagyvállalatát az 1980–90-es években privatizálták, az autógyárakat külföldiek vásárolták fel. *Az eddig is jelentős pozíciót betöltő amerikai vállalatok mellett a japánok (Nissan, Toyota, Honda) és a németek (BMW, VW) uralják a szigetország autógyártását.* A termelés az 1990-es években fellendült. Miután 1999 őszén a Volkswagen megvásárolta a brit autógyártás legszebb gyémántját, a *Rolls-Royce-ot*, az egykor független szigetországi autóipar teljes egészében külföldi kézbe került. Az ipari termelés és az export értékének tizedét szolgáltató autógyártásban (2004: 1,65 M személyautó, 209 ezer haszonjármű, autóbusz stb.) *a területi koncentráció magas fokú*, mert az üzemek túlnyomó része a Londoni-medencében és a Midlandsen (London, *Oxford, Coventry, Nottingham, Luton, Birmingham, Dagenham* stb.) összpontosul. Az autók fele külföldön talál vevőkre, viszont az import egyik jelentős tételét az évente behozott 1 millió személyautó teszi ki. Versenyautó-gyártása ma is a legjelentősebb a világon: a 19 Forma-1 csapatból 10 teljes egészében itt építi autóit.

Repülőgépipara az USA és Oroszország után a *3. a világon*. A brit repülőgépipar nemcsak megelőzi vetélytársait, de *együtt is működik* az európai repülőgépgyártókkal (Airbus). A gépipar leggyorsabban fejlődő ága az autóipari városokban és a derültebb időjárású – ezért a próbarepülésekre legalkalmasabb – Délkelet-Angliában (*Portsmouth, Southampton*) honosodott meg. A hajtóműveket a Vickers konzern tulajdonában maradt világhírű Rolls-Royce repülőgépmotor-gyárban készítik. Az iparág termelésének fele-kétharmada exportra kerül.

A mozdony- és a vagongyártás sokat veszített egykori jelentőségéből. A legnagyobb üzemek az acélgyártó körzetekben (*Glasgow, Newcastle, Leeds*), másrészt a nagy vasúti csomópontokban (*London, Derby, Birmingham*) helyezkednek el.

A gépgyártás gerincét képező, sokoldalú szerszámgyártás termékeit (automatizált gépsorok, futószalagok, exkavátorok, fűrőgépek, esztergapadok, textilgépek stb.) főként Nyugat-Midlands, valamint Yorkshire és Lancashire nagyvárosaiban állítják elő.

Az elektromos gépgyártás és az elektrotechnikai ipar korszerű termékei (generátorok, transzformátorok, erőmű-berendezések, híradástechnikai és háztartási gépek stb.) felveszik a versenyt az amerikai, a japán és német termékekkel. A legnagyobb területi koncentráció a főváros környékén és az autógyártó központokban alakult ki, de számottevő *Leeds, Manchester és Glasgow* elektromos ipara is. Az elektronikai ipar néhány ága a világ élvonalában áll. A fejlett technológiát hordozó és kifejlesztő-előállító ágazat termékeinek alkalmazási területe rendkívül széles: híradás-, számítás-, impulzus-, mikrohullámú és digitális technika; erősáramú és orvosi elektronika; jel-, kép- és hangfeldolgozás; tranzisztorok, mágneses eszközök, automatikai rendszerek stb. A legújabb iparágak közé tartozó elektronika és a hozzá kapcsolódó kutató-fejlesztő tevékenység a London–Bristol „ipari folyosó” mindkét oldalán, a híres egyetemi város, Cambridge környékén és Skócia ipari tengelyében összpontosul.

A gépgyártás Nagy-Britannia úgyszólván valamennyi ipari körzetében jelentékeny, sőt néhány komplexumban meghatározó szerepet tölt be. A *londoni agglomerációt* az autó-, a repülő- és a szerszámgyártás, valamint az elektrotechnika és elektronika, azaz az új, korszerű iparágak jellemzik. *Nyugat-Midlands* gépiparának szerkezete sokban hasonlít az előzőéhez, de profilját a sok alapanyagot igénylő nehézsúlyú gépek gyártása (bányászati, kohászati és erőmű-berendezések stb.) is bővíti. A két sokoldalú koncentráción kívül *Kelet-Midlands* híradástechnikai és repülőgépipara, *Lancashire* és *Yorkshire* sokoldalú jármű- és textilgyártása, *Északkelet-Anglia* és *Glasgow* körzetének hajógyártása, illetve -javítása és vegyes gépipara érdemel említést.

A két és fél évszázados múltra visszatekintő *vegyipar* alapját az ország kőszénben és kősóban való gazdagsága, valamint az olcsón beszerzett tengerentúli nyersanyagok vetették meg. Kezdetben elsősorban a textilipar, később már egy sor iparág (autó-, repülőgép- és elektromotor-ipar) vegyszer-, illetve hajtóanyag-szükséglete kitűnő piacul szolgált termékei számára. Növekedési üteme mintegy kétszeresen múlja felül az ipar átlagát. A tradicionális szervesetlen vegyipart – amely részben hazai alapanyagokra (2004-ben kősz: 5,8 M t, kálsó: 580 ezer t) épül – és a szénvegyészetet maga mögé utasította a petrokémia. A feldolgozóipar termelési értékének és a kivitelnek hetede vegyipari termék.

Három nagy vegyipari komplexum alakult ki a szigetország területén:

a) A *Mersey torkolatában* és a *Manchesteri-tengeri-csatorna mentén* kialakult vegyipart a helyi mészkő- és kősótermelés, a vezetéken érkező északi-tengeri kőolaj, valamint az importált nyersanyagok éltetik. Szervesetlen vegyipara (szóda, sósav, kénsav) és textilfesték-gyártása (*St. Helens*) országos jelentőségű, de számottevő a műszálak gyártása és a kőolaj-finomítás is (*Stanlow*).

b) A Northumberland-durhami kősóra és gipszre, valamint részben hazai, részben importált kőolajra épül *Észak-Anglia* vegyészete. *Newcastle*, *Middlesbrough* és *Billingham* e sokoldalú (szóda, kénsav, műszálak, műanyagok stb.) vegyipari komplexum legnagyobb központjai.

c) A legfiatalabb a petrokémiai bázison kifejlődött *Dél-Wales* vegyipara. Kőolajfinomítása (*Milford-Haven*, *Llandarcy*) mellett műanyag-, műgumi- és műszálipara is jelentős (*Swansea*).

A főként malajziai nyersgumit feldolgozó gumiiipar az autógyártó városokban tömörül, a legnagyobb műgumi gyárak *Swansea*-ban, a dél-angliai *Hythe*-ban és az észak-írországi *Londonderry*-ben működnek. Méltán híres és a világpiacon jelentős multinacionális cégekkel szereplő gyógyszeriparának *London* és *Nottingham* a legismertebb központjai.

13.7. 7. Az ipari forradalom úttörője: a textilipar

A könnyűipar – miként a legtöbb fejlett országban – újabban erősen háttérbe szorult. Különösen nagyarányú volt a lemaradás a szigetország legrégebbi iparága, a textilipar esetében.

A XVI. században már jelentős gyapjúiparral rendelkezett, melyhez később a – Flandriából idemenekült takácsok által meghonosított – pamutipar is társult. A XVIII. század utolsó harmadában *a textilipar volt az első iparág, amelyben az ipari forradalom kibontakozott*, s amely hosszú időn keresztül a brit ipar világhegemóniájának egyik pillére volt. A XIX. században az összes keresők 15%-a, az ipari foglalkoztatottnak több mint a fele a textiliparban dolgozott, s az iparág egészen a XX. század elejéig megőrizte vezető szerepét.

Nagy-Britannia *több mint egy évszázadon keresztül a Föld vezető pamut- és gyapjúáru-termelő, illetve exportáló országa volt*. A XIX. században, sőt egészen az I. világháborúig a világpiacon jutott textilárúknak mintegy a fele brit textilgyárakból került ki. A háború után azonban az Amerikai Egyesült Államokon és Japánon kívül számos fejlődő ország textilipara is Nagy-Britannia világpiacon konkurensévé vált. Ez a folyamat a XX. század derekán tovább erősödött; a brit textilipar hanyatlásnak indult.

Annak ellenére, hogy előbb az USA, majd Kína, India, Brazília stb. – hazai gyapottermelésük és/vagy olcsó munkaerőjük bázisán felfuttatott – pamutiparukkal tépázták meg a brit textilhegemóniát, *a textilipar vezető ága a pamutipar maradt*. A Pennine nyugati lábainál kialakult *lancashire-i komplexumból kerül ki a pamutárúk kilenctizede*. A *Blackburn*, *Preston*, *Burnley* (szövés), valamint *Oldham*, *Bolton* és *Rochdale* (fonás) városokat magában foglaló pamutipari körzet irányító és kereskedelmi központja *Manchester*.

A *gyapjúszővet-kereskedelemben Nagy-Britannia továbbra is a vezető országok közé tartozik*, mert speciális, minőségi áru nem kerülnek szembe jelentősebb konkurenciával a világpiacon. A Pennine esőárnyékában alakult ki *Földünk legrégebbi gyapjúipari vidéke, a West Riding*. (A szárazabb éghajlat ti. inkább kedvezett a nedvszívó gyapjú fonásának.) Városai – *Leeds*, *Bradford*, *Halifax* és *Huddersfield* – koncentrálnak az iparág üzemeinek mintegy háromnegyede, de híres a skóciai *Tweed-völgy* régi keletű gyapjúipara is.

A textilipar más ágai inkább egy-egy városhoz, mintsem körzethez kötődnek. A leniparnak *Belfast*, a jutaszövősnak *Dundee*, a selyemszövősnak pedig *London* világvilágviszonylatban még mindig számottevő centrumai.

A XX. század második felének technikai forradalma a textilipari alapanyagok vonatkozásában is jelentkezett. A műanyag- és műszálpár gyors fejlődése fokozatosan háttérbe szorította a természetes alapanyagokat. Napjainkban a brit textilalapanyagok több mint kétharmada műszál, s az iparág széleskörűen összefonódik a vegyipar számos területével.

13.8. 8. Koncentrált, iparosodó mezőgazdaság

Nagy-Britannia hosszú évszázadokon keresztül gabona- és gyapjútermelő agrárország volt: a XVIII. század közepéig még exportált is gabonát a kontinensre. Ettől kezdve indult meg az állattenyésztés fokozatos térhódítása, majd a mezőgazdaságnak a gazdasági ágak rangsorában való visszaszorulása. Abban, hogy Nagy-Britannia az ipari forradalom szülőhazájává és a világtörténelem első ipari államává válhatott, hatékony szerepet játszott mezőgazdaságának korai kapitalizálódása. A XVIII. század végén a mezőgazdasági tőke részt vállalt az ipari forradalom technikai bázisának megteremtésében is.

A gyorsan fejlődő, világszerte orientációjú ipar és a vámokkal védett mezőgazdaság fejlődésének érdekei a XIX. század első felében összeütközésbe kerültek. A védővámok eltörlése, a szabad kereskedelem térhódítása és a szállítás forradalma következtében meginduló olcsó tengerentúli gabonabehozattal a brit mezőgazdaság képtelen volt felvenni a versenyt. Több százezer farmer ment tönkre, közülük sokan kivándoroltak, fokozódott a földkoncentráció és az állattenyésztő irányzat („Horn against Corn” = „Gabona helyett szarvasmarhát”), nőtt az élelmiszerimport.

Nagy-Britannia a XIX. században népességének mintegy negyötödét élelmezte hazai forrásokból, viszont a XX. század elején már csak minden harmadik lakos élelmiszer-ellátását biztosították a brit farmerek. A békeidőben olcsó élelmiszerimporttól való függőség a két világháború alatt sebezhetővé tette a szigetországot, melynek népét egyrészt a birodalom, másrészt Nyugat-Európa táplálta. E függőség mérséklésére az 1940-es évektől állami támogatással megindult a mezőgazdaság korszerűsítése. Jóllehet azóta a művelésági arányok (szántó-kert: 25%, legelő: 46%, erdő: 12%) alig változtak, s a mezőgazdaságban dolgozók száma is gyorsan csökkent, a szigetország megkétszerezte mezőgazdasági termelését. Ezt a széles körű gépesítés és kemizálás, valamint a birtokszerkezet gyors átalakulása tette lehetővé. A korszerűsítést 1973-tól az Európai Gazdasági Közösség agrártámogatási rendszere és protekcionizmusa tovább ösztönözte.

A brit mezőgazdaság egyike a legkoncentráltabbaknak: a farmok átlagos mérete 150 ha. A 20 ha alatti farmok aránya a legkisebb, míg a 150 ha felettieké a legmagasabb Európában. A jól felszerelt, sok műtrágyát, nemesített vetőmagvakat felhasználó gazdaságokat maguk a *birtokosok* vagy – gyakrabban – *jómódú bérlők* művelik. A magasabb közös piaci árakon a termelés kifizetődőbbé vált és gyorsan nőtt. Ezáltal Nagy-Britannia az *alapvető fontosságú élelmiszerekből csaknem teljesen önellátóvá* vált (az arány 80%-os).

A brit mezőgazdaságban nagyfokú a – természeti adottságoknak és a piackövetelményeknek alárendelt – *specializáció (24. ábra)*. A *szántóföldi termelés* egyre inkább a Tees-Exe vonaltól keletre fekvő, jó talajú, melegebb, szárazabb éghajlatú tájakra összpontosul („sárga Anglia”), ugyanakkor a nagyobbik, nyugati országrészt legelőit és réteit az *állattenyésztés* hasznosítja („zöld Anglia”).

A mezőgazdaság termelési értékének kétharmadát az állattenyésztés, negyedét a szántóföldi gazdálkodás, tizedét a zöldség- és gyümölcsstermelés szolgáltatja.

A *szarvasmarhatartás* (2004: 10,5 M db) az állattenyésztés vezető ága. A tejgazdálkodás elsősorban Délnyugat-Anglia, Midlands, Lancashire és Cheshire, valamint Észak-Írország területén, a húsmarhatenyésztés viszont a dél-angliai nagyvárosok környékén számottevő. A tejipar termékei közül kiemelkedik a sajtgyártás (Cheshire, Cheddar). A tejipari melléktermékeket és az importált kukoricát hasznosító *húsertényésztés* (5 M db) főként Yorkshire és Cornwall területén fejlett. Nagy-Britannia *Európa legnagyobb és a világ hetedik juhtenyésztője* (35,5 M db). A Pennine, Wales és Skócia domb- és hegyvidéki területein legelő juhokról nyírt gyapjú (60 ezer t) harmadrészt fedezi a gyapjúipar szükségleteit. A húsipar az állattenyésztő körzetek nagyvárosaiban koncentrálódik.

A szántóterület csaknem ötödén – főként Kelet- és Délkelet-Angliában, de rövidebb tenyészideje miatt északabbra is – árpaföldek terjeszkednek. A részben takarmányozási, részben ipari célokat (whisky, sör) szolgáló *árpatermelésben* a tizedik helyen áll a világon (6 M t). A sörárpát és a kenti komlótermelést feldolgozó *söriparának* (53 M hl, 7. a világon) *London*, *Burton-upon-Trent*, *Birmingham* és *Edinburgh* a *leghíresebb központjai*. Az egyre inkább visszaszoruló zabot kisebb hő- és talaj-, valamint nagyobb csapadékgigénye miatt jóformán csak Skóciában vetik.

A kenyérgabonák közül csupán a búzát termesztik, azt viszont a szántók harmadán. A búzatermelés (2004: 15 M t) zöme a Humber és a Temze közötti meleg nyarú, szárazabb területekről kerül ki, de egyre inkább terjeszkedik nyugat felé is. Az 1980-as évek közepétől már exportra is jut. A malmok főként Midlands Kelet-Angliához közel fekvő városaiban, valamint az egykor importált búzát őrlő kikötőkben üzemelnek.

A kapások közül a mindenütt elterjedt *burgonya* (6 M t) fedezi a szükségleteket, viszont a Londoni-medence *cukorrépa-termesztése* (7,5 M t) alig felerészben elégíti ki az igényeket.

Kertgazdálkodása jelentős; termelési értéke megközelíti a szántóföldi növénytermesztésből származó jövedelem felét. Míg régebben csak néhány, kedvező természeti adottságú nagy agglomeráció környékére szorítkozott, addig ma a fogyasztó piacoktól távolabb is teret hódít. A londoni agglomerációval északon szomszédos *Fensíkság és az Avon felső vízvidéke egyetlen összefüggő „konyhakert”*. A primörtermesztés az enyhe telű „angol Riviérán”, a sokoldalú gyümölcsstermesztés Kentben terjedt el, s nagy hírnévnek örvend a Scilly-szigetek virágkertészete is.

A mezőgazdasági termelés gyors növekedésével szemben a *halászat sokat veszített jelentőségéből*. Az egykori exportőr ma a hazai halfogyasztás több mint a felét importálja. Az angliai (Grimsby, Hull, Fleetwood) és a skóciai (*Aberdeen*, Shetland-szigetek) halászkikötőkből kifutó flották zsákmányát (0,9 M t) részben a kikötők szomszédságában telepített üzemekben, részben az úszó kombinátokban dolgozzák fel.



24. ábra > *A mezőgazdaság területi típusai Nagy-Britanniában*

13.9. 9. A regionális politika irányváltásai

Az ipari kapitalizmus által létrehozott regionális társadalmi-gazdasági egyenlőtlenségeket a belső vándorlások s a technológiaváltás sem képesek kellőképpen mérsékelni. Ezek az egyenlőtlenségek elsőként az ipari forradalom szülőhazájában jelentek meg, így szükségszerűen *Nagy-Britannia az ősforrása a területfejlesztés állami szabályozásának is*. Nagy-Britanniában a *korai iparosodásnak két különösen hátrányos vonása volt*. Egyrészt az iparosodás által kiváltott gyors városnövekedés, amely a korabeli infrastrukturális viszonyok közepette az épített környezet leromlásához, túlszűfolttséghez, súlyos társadalmi válsághoz vezetett. Ezért a brit várostervezésben már a XIX. század végén megjelent a szociális cél: a városokon belüli területi egyenlőtlenségek mérséklése. (1909-ben a brit parlament alkotta meg Európa első várostervezési törvényét.) A másik következmény, hogy a brit iparban – s az ipari körzetekben – már a XX. század elején megmutatkozott a *szerkezeti és technológiai elavulás*, megkezdődött a *nehézipari centrumrégiók hosszan elhúzódó válsága*, és állandósulni látszott a London-központú észak–déli megosztottság.

A világgazdasági válság (1929–1933) még inkább sarkította a kialakult regionális egyenlőtlenségeket, s ezért szükségessé vált az erőteljesebb állami beavatkozás. Az 1934-ben megalkotott *Különleges Területek (Fejlesztési) Törvénye* volt a piacgazdaságba területi kiegyenlítési céllal történő állami beavatkozás világpremierje (Horváth Gy. 1997). Ennek keretében a mindenkori kormány ösztönözte és állami beruházásokkal is segítette a válságtérsegek szerkezetátalakítását, munkahelyteremtő beruházásait. Kezdetben a támogatott térségek közé csak a Clydeside, Északkelet-Anglia, Nyugat-Cumberland és Dél-Wales tartozott, majd az 1940-es évektől Kelet-Skócia (Dundee, Inverness) és Liverpool környéke is.

A II. világháború után a munkáspárti kormány kiépítette a nemzeti léptékű regionális politika és tervezés jogi alapjait, valamint az 1970-es évek végéig hatékonyan működő intézmény- és eszközrendszerét. Ez a három és fél évtized a brit regionális politika aktív korszaka volt. Jóllehet e politika komplex célrendszert fogalmazott meg (a régióközi migráció mérséklése, a teljes foglalkoztatottság megteremtése, a nagyvárosi zsűfolttség csökkentése stb.), a prioritások közül a népességstabilizációnak volt meghatározó befolyása, az eszközök alkalmazását is ennek rendelték alá (Horváth Gy. 1997).

1961–1983 között a kormányok több mint 4 milliárd fontot költöttek a depressziós térségekben (főként Észak-Írországból, Skóciából a Glasgow–Edinburgh tengely mentén, Dél-Walesben, Észak-Angliában és Északnyugat-Angliában) beruházásfejlesztésre. Az új munkahelyek 2/3-a ezekben létesült; Délkelet-Angliából (elsősorban Londonból) és a két midlandi régióból (főként Birminghamból) számos vállalat települt át a támogatott térségekbe. A munkahelyteremtésben az új városok is fontos szerepet játszottak. Ebben az időszakban a *területi szerkezetátalakítás ösztönzése egyértelmű ipari orientációt mutatott*, de az ágazati szerkezetben nem történt lényeges átrendeződés. Sok esetben figyelmen kívül hagyták az ipari növekedés regionális adottságait, de a technológiai innováció szempontjait is, ugyanis *bármifajta munkahelyteremtést*

támogattak, sokszor konzerválva a tradicionális iparszerkezetet. Mindezek ellenére Nagy-Britannia nagy régiói közt csökkentek az egy főre jutó GDP különbségei: 1950-ben az országos átlaghoz (100) képest a leggazdagabb Délkelet-Anglia (123) és a legszegényebb Észak-Írország (62) között még nagyon nagy különbség 1983-ra jelentősen mérséklődött (Délkelet-Anglia: 116, illetve Észak-Írország: 77). Ugyanezen időszakban a migráció intenzitása is lelassult, s a konurbációk zsúfoltsága is mérséklődött.

A XX. század utolsó két évtizedének regionális fejlődését Nagy-Britanniában a Nyugat-Európára jellemző *új típusú térformáló folyamatok* (a dezindusztrializáció, a technológiai innovációk, a terciarizáció és a rugalmas termelés-szervezés, az európai integráció elmélyülése) határozták meg. Az 1980-as évek első felében a konzervatív kormányok csökkentették a területfejlesztésre szánt költségvetési forrásokat, ezt azonban az *Európai Regionális Fejlesztési Alapból* kapott megemelt összeg bőségesen ellensúlyozta. A regionális politikát a *piaci racionalitás* elve alapján monetáris eszközökkel szabályozták. Az 1997-ben hivatalba lépett munkáspárti kormány regionális politikájának középpontjában a döntések és a fejlesztési források fokozott decentralizálása állt.

A *dezindusztrializáció* keretében nagyarányú vállalatáttszervezésre és gyárbezárásra került sor; *az ipari foglalkoztatottak száma kb. 40%-kal csökkent*. Ezzel párhuzamosan *gyors növekedésnek indultak a K+F igényes iparágak* (mikroelektronika, telekommunikációs eszközök gyártása, biotechnológia, számítógépipar stb.), és az új technológiák átalakították a már működő iparvállalatok és szolgáltató létesítmények szervezeti rendszereit is. E folyamat nyertese egyértelműen Délkelet-Anglia: itt összpontosul a K+F ráfordítások 54%-a, a csúcstechnológiában dolgozók 42%-a. Az elmúlt két évtizedben gyorsan nőtt a szolgáltatásokban foglalkoztatottak száma, különösen a magánszférában. Főként a banki, pénzügyi, biztosítási, tanácsadói szolgáltatások fejlődtek, de a kulturális és szabadidős tevékenységgel kapcsolatos munkaalkalmak is bővültek. A hagyományos ipari régiókban a *gazdaság terciarizálódása* nyomán ezen ágazatok GDP-ből való részesedése 50–55%-ra (Észak-Anglia, Kelet- és Nyugat-Midlands, Wales), a dinamikusabban növekvő régiókban 60–65%-ra (Délnyugat-Anglia, Kelet-Anglia), Délkelet-Angliában 72%-ra emelkedett. Mindezek ellenére a növekedési centrum (Délkelet-Anglia) és a válságrégiók közötti különbségek kissé tovább nőttek.