

A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban

KOVÁCS ZOLTÁN–SÁGI ZSOLT–DÖVÉNYI ZOLTÁN¹

Abstract

Geographical aspects of economic transformation in the agglomeration of Budapest

Suburbanisation had been a rather limited phenomenon prior to 1990 in the East Central European countries. State-socialist economy resembled very much the fordist type accumulation system, with large state-owned companies, inflexible production and employment systems. Strong planning control and low levels of private car ownership have also prevented the deconcentration of population and economic activities, hence cities under socialism remained fairly compact as compared to the western cities. The political and economic transformation of the former state-socialist countries has resulted entirely new urban phenomena after 1990. One of the most spectacular changes occurred at the urban periphery where first the massive outmigration of better-off families from the city centre (i.e. suburbanisation of population), then from the mid-1990's the deconcentration of economy became characteristic. All these processes have contributed to the explosion of the suburban belt. In this paper the main emphasis is placed on the economic transformation of the agglomeration of Budapest. The first part of the paper deals with the historical development of the agglomeration, whereas in the second part empirical research results are presented. In order to detect the trends and dimensions of changes authors selected three case study areas which are typically booming sectors of the urban periphery around Budapest (Fig. 5). In July 2000 a questionnaire survey was conducted among 110 firms located in these sectors. On the basis of the survey the main features of the new agglomeration economy, with strong post-fordist character could be analysed. In the concluding part of the paper the newly emerging spatial structure of the agglomeration of Budapest is highlighted and put into a wider theoretical framework.

Bevezetés és célkitűzés

A városföldrajzi kutatások talán leginkább látványos területe évtizedek óta a nagyvárosok vizsgálata. Ebben végülis nincs semmi meglepő, mert a településhálózat fejlődésének és átalakulásának egyfajta motorját képezik a metropoliszok, számos átalakulás innen indult, s térformáló erejük meglehetősen nagy. Mindez persze nem jelenti azt, hogy a nagyvárosok körüli zóna – amit lehet agglomerációnak, városkörnyéknek, vagy éppen nagyvárosi perifériának nevezni – kiesett volna a kutatások homlokteréből. Az 1990-es években ennek éppen az ellenkezője igaz, mivel a térség iránti érdeklődés növekedése egyértelműen érzékelhető. Ennek egyik alapvető oka, hogy a hagyományos nagyváros-agglomeráció struktúra egyre inkább felbomlóban van, s az ún. városi hasznosítások mára jelentősen

¹ MTA Földrajztudományi Kutatóintézet 1112 Budapest, Budaörsi út 45.

kiterjedtek a városkörnyék területére is. Mindez együttjárt a nagyváros és környéke határozott elkülönülésének oldódásával is: a korábban egyértelműen nagyvárosi funkciók, területhasznosítási formák egyre inkább megjelennek az agglomerációban is.

Másik fontos változás a fejlett világ urbanizációjában az új központrendszer kialakulása a nagyvárosi perifériákon. A frissen kialakult központok egész sora jelent meg a szakirodalomban is (pl. Edge City, Exopole, Aeroville, Zwischenstadt, Technopole), s ezek fogalmi és tartalmi tisztázása több esetben is még várat magára. Ez azonban nem lehet akadály a ezen kategóriák bevezetésének a hazai szakirodalomban.

A fentiek alapján egyértelmű, hogy az európai nagyvárosi terek szerkezet ma már egészen más, mint akár 20–30 évvel ezelőtt. KUNZMANN, K. (1993, 1996) szerint ezeket ma leginkább az intraregionális differenciálódás és a funkcionális specializálódás jellemzi. Így kialakulnak funkcionálisan erősen specializált, egymástól jól elhatárolható részterületek. Az agglomerációban is megjelennek olyan térszégmensek, amelyek korábban csak a kompakt városra voltak jellemzőek (pl. a dzsentrifikált területek) és egy új típusú telephelyrendszer kezd kialakulni (*I. ábra*).

A nagyvárosi térségek vázlatosan ismertetett átalakulása természetesen helyi sajátosságokkal is rendelkezik, s ez különösen érdekes Közép- és Kelet-Európa átalakuló országaiban. Itt ugyanis az ismert okok következtében a Nyugat-Európában megfigyelhető városregió-fejlődés egyes fázisai nem egymást követően, hanem egymásra csúszva következtek, vagy következnek be (TIMÁR J.–VÁRADI M. 2000).

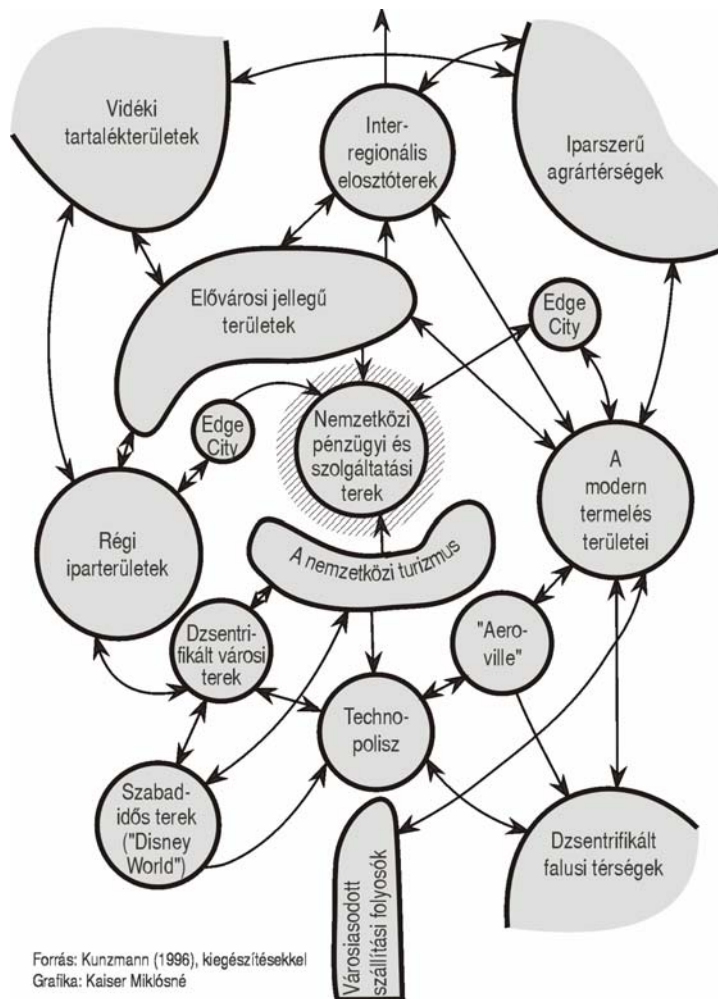
A tanulmány elsődleges célja éppen ennek az összetorlódott átalakulásnak a bemutatása a budapesti városregió példáján. Jelen esetben a gazdasági fejlődés és az új térszerkezet vizsgálata áll a középpontban, mivel a lakossági szuburbanizáció aktuális folyamatainak elemzésére egy korábbi tanulmányban már sort kerítettünk (DÖVÉNYI Z.–KOVÁCS Z. 1999). További célunk a hosszútávú folyamatok felvázolása, azaz a budapesti agglomeráció gazdasági és térszerkezeti átalakulásának nyomon követése a kiegyezéstől a rendszerváltozásig.

A változások és átalakulások hosszútávú áttekintése lehetőséget ad a városregió fejlődése szabályozáseméleti szempontú megközelítésére. Ennek megfelelően abból indulunk ki, hogy a meghatározott társadalmi formációk és a szabályozás területi formái tipikus területi struktúrákban is jelentkeznek (KRÁTKE, S. 1991). Itt tehát alapvetően a fordizmus és a posztfordizmus termelési rendszeréhez kapcsolódó térszerkezeti jellegzetességek áttekintése a cél.

Ebben a megközelítésben abból lehet kiindulni, hogy a gazdasági paradigmaváltáson a nyugat-európai és észak-amerikai fejlett ipari államokban döntően az 1970-es években végbement mélyreható szerkezetváltást értjük, melyet a szakirodalomban szokás *posztfordi* átmenetnek is aposztrofálni. Ennek az átfogó – s valójában nemcsak a gazdaságot, de az élet majd minden területét érintő – átalakulási folyamatnak az eredményeként megbomlott a gazdaság korábbi térbeli rendje, s dinamikusnak számító térségek, ill. városok egész sora veszítette el gazdasági bázisát (KOVÁCS Z. 2001).

Az első világháború után a Henry Fordról (1863–1947) *fordizmus*nak elnevezett tőkés termelési rendszer alapját a standardizált termékek nagyszériás, futószalag jellegű termelése jelentette, ami szükségszerűen vezetett az üzemek méretének látványos növekedéséhez, hiszen ezzel minden korábbinál nagyobb termelékenység (s ezzel profitot) lehetett elérni. Az üzemméretek extrém növelésével nagy ipari tömörülések (agglomerációk) alakultak ki, ami korábban soha nem látott népvándorlást idézett elő. Ennek eredményeként sokmillió főt tömörítő, meglehetősen kompakt, magasan urbanizált nagyvárosi régiók jöttek létre Európa és Észak-Amerika ipari övezeteiben.

A fordizmus gerjesztette folytonos és koncentrált városnövekedésben az első törést az 1930-as évek derekától tapasztalták az Egyesült Államokban, ahol a tehetősebb adófizetői rétegek egyre nagyobb számban tették át lakóhelyüket a nagyvárosokat övező elővárosokba, másnéven szuburbiákba. A népesség szuburbanizációja – a motorizációban nyilvánuló különbségek miatt – Európában csak némi késéssel, az 1950-es évektől jelentkezett. A jelenség okai közül a nagyvárosok belső negyedeinek építészeti hanyatlása, a nem kielégítő ingatlanpiac, a növekvő zsúfoltság, a környezetszennyezés és a bűnözés emelhetők ki. Fontos megjegyezni, hogy a népesség szuburbanizációját ekkor még nem követte – vagy csak igen korlátozott mértékben – a gazdaság kivándorlása az elővárosokba. Technológiai szempontból (pl. szállítás, kommunikáció) a gazdaság számára ekkor még nem voltak meg a feltételek a nagyvárostól való elszakadásra.



1. ábra. A nagyvárosi régiók térszerkezete az 1990-es években
Spatial structure of metropolitan urban regions in the 1990s

Az 1970-es évektől kezdve a világgazdaság mélyreható átalakuláson ment keresztül. A hagyományos iparágak – azon belül főként a nyersanyag- és energiaigényes nehézipari ágazatok – csődhelyzetbe kerültek, gazdasági dinamizáló szerepüket fokozatosan a szolgáltatások, valamint a kiszériában, fejlett csúcstechnológiával (high-tech) termelő ipar vette át. Az új posztfordi gazdaság földrajzilag kimozdult a hagyományos nagyvárosi-nehézipari körzetekből, hanyatlást és mély válságot hagyva maga után. A gazdaság – és vele együtt a népesség fiatalabb, képzettebb része – sok esetben már nem egyszerűen a nagyvárosok peremére települt, hanem addig periférikusnak számító, zömében falusias térségekbe (pl. az USA-ban Arizona, Texas, Kalifornia; Európában Dél-Franciaország, Bajorország, Közép-Olaszország). Ebben sokan a városok és a hagyományos urbanizáció végét látták, s dezurbanizációról, ill. ellenurbanizációról beszéltek.

A kompakt nagyvárosi modell a fejlett államokban tehát az 1930-as évek végétől, de legalábbis a második világháborút követően állandó kihívásnak volt kitéve, előbb a népesség, majd a gazdaság is egyre jobban a periféria irányába húzódtott. Mindez egycsapásra felgyorsult a posztfordi átmenet révén, ami egyenesen a nagyvárosok belső tereinek „kiürülését” hozta gazdasági, népesedési szempontból egyaránt. Az elmondottak természetesen csak a fejlett államokra voltak jellemzők, a preindusztriális fázisból kilábaló harmadik világ országai épp a 70-es és 80-as években léptek a városrobbanás fázisába, a „második világgént” számontartott államszocialista rendszerekben pedig a piac hiánya, ill. az állam mindenre kiterjedő befolyása megakadályozta az urbanizáció spontán folyamatait.

Így volt ez Magyarországon is, ahol a modern ipar által kitermelt „kompakt” város eszméje a szocializmus évtizedeiben is háborítatlanul tovább élt. Erre több kézenfekvő magyarázat is kínálkozik, egyrészt a rendkívül szigorú területrendezési-hatósági szabályozás jóvoltából sem a népességnek, sem a gazdasági szervezeteknek (szándékosan nem írunk vállalkozásokról) nem volt lehetősége a térbeli szabad „kirajzásra”, nem teheték meg, hogy kedvükre – avagy előnyükre – elszakadjanak a nagyvárostól, másrészt a gazdasági dekoncentrációt a technológiai színvonal sem tette lehetővé, a tömegszériában termelő, sok tekintetben a fordí gyáriparra emlékeztető szocialista nagyipar erősen rá volt utalva a nagyváros jelentette közlekedési kapcsolatokra (pályaudvarok), ill. tömeges munkaerőre. Ezen túl még a motorizáció alacsony foka is megkívánta, hogy a munkaerő és a munkahelyek a térben szorosan egymás mellé rendeződjenek, térbeli elszakadásukra nem voltak meg az infrastrukturális adottságok (pl. autópályák, sűrű elővárosi vasúthálózat).

Mindez együttesen oda vezetett, hogy egészen a szocialista időszak végéig a magyar városok, s köztük Budapest közigazgatási határa egyúttal egy meglehetősen merev gazdasági határvonalat is jelentett. A népesség térbeli dekoncentrációjára (szuburbanizáció) ugyan már utaltak halvány jelek korábban is (pl. Szentendre, Nagykovácsi), ami különösen a 80-as évek derekától vált markánsná, de a döntően állami irányítás alatt álló gazdasági tevékenység térbelileg mindvégig koncentrált maradt (KOVÁCS K. 1999).

A történeti fejlődés útja a budapesti agglomerációban

A fentiekben vázolt séma, ill. fejlődésvonal adaptálása Budapestre és környékére csak 1867 után lehetséges, amikor a megkésett ipari forradalom, a „take-off” periódus és egyéb tényezők rövid idő alatt valóban generális változást hoztak a térségben.

A kiegészítés, valamint az egységes város kialakítása után a budapesti urbanizációs folyamat hamarosan átlépte a közigazgatási határokat. Az agglomeráció fejlődésének kezdeti szakaszát az 1870-es évekig egy korlátozott dinamizmus jellemezte, amely elsősorban a pesti oldal É-i részére korlátozódott. Megindult az elővárosok fejlődése, ill. egyes községekben jelentős méreteket öltött a népességnövekedés (BELUSZKY P. 1999). Újpest keresőinek többségét már ekkor a községbe települt ipar foglalkoztatta. Az ekkor még három városból álló agglomerációs központ munkaerővonzása nem volt számottevő, az idénymunkára érkezettek jó része is az ország távolabbi vidékéről jött. A rendszeres ingázás feltételei még a környező településekről sem voltak adottak.

Az elővárosi fejlődés kiteljesedése, a lakosság és az ipari tevékenység kitelepedése a városhatáron túlra a századfordulóiig számottevően felgyorsult. A 20. sz. elejére az övezeti tömegközlekedés kiépülésével (villamos, HÉV) tömegessé vált az ingázás és felgyorsult a gyáripar kirajzása az agglomerációs övezetbe, köztük községekbe is (pl. Kispest, Erzsébetfalva, Csepel, Budafok, Újpest, Pestújhely). A legintenzívebb terjeszkedés a későbbi Dél-Pesten bontakozott ki, az első telepek Kispesten és Erzsébetfalván alakultak ki (BELUSZKY P. 1999). Lélekszámuk a századfordulóiig évtizedenként meg-

többszöröződött. E telepekről az 1870-es évek elejétől már elérhetővé váltak Pest és Kőbánya munkahelyei, az első rendszeres ingázók innen kerültek ki. A század végére már a ferencvárosi ipartelepek is sok munkást vonzottak. Az elővárosi övezetben Újpest ipara annyira megerősödött, hogy már a környező településekről (pl. Rákospalota) is munkások tömegeit vonzotta. Budafok iparának fejlődését is jelentősen felgyorsította a főváros felvevő piaca. Élelmiszeriparának, borászatának és sörgyártásának termékeire biztos és növekvő kereslet mutatkozott a fővárosban.

A főváros környékének urbanizációs folyamataiban a 20. sz. elejére kialakuló jellegzetességek Nagy-Budapest 1950-ben bekövetkező létrehozásáig nagyjából változatlanok maradtak (BELUSZKY P. 1999). Az 1900-as évek elején az É-i urbanizációs tengely fejlődése volt a legintenzívebb, egészen a gödi telepekig terjedt. A DK-i tengely (Kispest, Pestszentlőrinc) dinamizálódása sem volt sokkal kisebb fokú, sőt a népességnövekedés és a területi expanzió még felül is múlta az észak-pesti elővárosokét. A századforduló után az elővárosi települések társadalmában többségbe került a munkásság, egyrészt annak a fővárosból kitelepülő kevésbé tehető rétegei, másrészt a nagyváros határánál feltorlódkó munkát keresők révén.

A századfordulón az elővárosok helyi iparának fejlődése kimagasló intenzitást ért el. 1900-ban kb. 11 ezer főt foglalkoztatott a környező települések ipara, 1910-ben már 32 ezret, többségüket a gyáripár (FÓNAGY Z. 1998). Az elővárosokban összpontosuló munkástömegek, valamint az ipartelepítés alacsonyabb költségei (alacsonyabb helyi adók, olcsóbb telkek, közművek, kevésbé szigorú építési előírások) tömegesen vonzották az agglomerációs gyűrűbe a gyáripárt, amely ekkor már jelentőségében messze felülmúlta a helyi kézműipart. Az akkori modern iparágak kitelepülésére is számos példát találhatunk (pl. izzólámpagyártás, gyógyszeripar, gépgyártás, járműipar).

A századfordulóra 4 jelentősebb ipari központ alakult ki a főváros körül (BELUSZKY P. 1999). Újpest az első világháború előtt már az ország negyedik legnagyobb ipari központja volt (csak Budapest, Pozsony és Temesvár előzte meg). Itt összpontosultak a bőrgyárak, a fátelpek és a bútorgyárak, később itt telepedett meg a pamutipar és a kor legmodernebb iparágai: az izzólámpagyártás, a festék- és gyógyszeripar is. 1900-ban mintegy 4600 munkás dolgozott gyáripari jellegű üzemeiben. Rákospalota legnagyobb munkaadója a MÁV istvántelki főjavító műhelye volt (1600 dolgozó).

Kispest-Pestszentlőrinc-Erzsébetfalva üzemeiben a munkások száma szintén 4000 fő fölött volt. Kispesten a gépgyártás vált először jelentőssé a Hofherr-Schranz-féle Mezőgazdasági Gépgyár (1900 fő), és más kisebb gépgyárak révén, később textilipar is települt ide. Erzsébetfalván a juta- és kenderipar volt a jellegadó.

A peremtelepülések közül Újpest után Csepel vált a második legfontosabb ipari központtá, ahol a Weiss Manfréd Művek a Monarchia második legnagyobb hadiüzemévé emelkedett (FÓNAGY Z. 1998). A gyáróriás 1900-ban még csak 915 alkalmazottal működött, de a hadi konjunktúrát kihasználva 1913-ban már 5000 munkást foglalkoztatott. Végül Budafokot jelentős élelmiszeripara emelte ki a peremtelepülések sorából.

A robbanásszerű növekedés nehézségei ellenére a 20. sz. elején már mutatkoztak a telepek településsé formálódásának első jelei. A telepek jelentős része már az első világháború előtt közigazgatási önállóságot nyert, kialakította községi szervezetét, létrehozta legfontosabb intézményeit. Újpest rendezett tanácsú városi címet kapott. Az első világháború előtt Újpest, Kispest és Pesterzsébet egyre inkább ipari külváros jelle-

get vett fel. Pestszentlőrinc inkább kertvárosi jellegű település maradt, ekkor még számottevő gyáripar nélkül. Nagymértékben átfurmálódott a korábbi agrártelepülések közül Rákospalota, Csepel, Budafok és Nagytétény, főként az első kettő átalakulása volt viharos gyorsaságú.

Békásmegyér, Rákoscscaba, Cinkota elvesztette agrárjellegét, határaikban telepek képződése indult meg, de gyáripar nem települt a területükre, kapcsolataik lazábbak voltak a fővárossal. Budapest vonzása már ekkor kiterjedt a későbbi Nagy-Budapest határain túlra is: az itteni községek (pl. Galga-mente, Tápió-mente, Csepel-sziget) a városellátó övezetének részeivé váltak, és már jelentkezett a munkaerővonzás hatása is. A községek jelentős részének (pl. Dunakeszi, Csömör, Pécel, Budakalász, Budakeszi) foglalkozási szerkezetében az ipari keresők aránya elérte az agrárkeresőkét. Ekkor indult meg egyes funkcióknak ebbe az övbe való kitelepedése is. Dunakeszin MÁV-műhely jött létre, körülötte pedig MÁV-kolóniák. Ekkor kezdődött Alag, Alsógöd és Felsőgöd benépesülése is (BELUSZKY P. 1999).

A trianoni béke az agglomerációs fejlődésre több szempontból is serkentő hatással volt. Az elővárosi övezet növekedési üteme a két világháború között a népességyarapodás és a gazdaság fejlődése tekintetében is felülmúlta Budapestét (FÓNAGY Z. 1998). Az önálló vámterületté válás, a cseh és osztrák textilipar korábbi nyomozó fölényétől való megszabadulás és a protekcionizmus következtében megerősödött textilipar kiváló telephelyi lehetőségekre talált az övezetben. Mivel számottevő élelmiszeripar és építőanyag-gyártás az elővárosokban nem volt, a háború utáni dekonjunkcióra kevésbé érintette az elővárosokat. Nagy nehézipari vállalkozások könnyebben alkalmazkodtak az új viszonyokhoz. A kiépülő könnyűipar (főként textilipar) új üzemei viszont szívesen települtek meg az elővárosokban, amelyekbe a munkaerő bevándorlása még nagyobb arányú volt, mint magába a fővárosba. A fejlődés eredményeként a 20-as évek folyamán az elővárosi övezetben súlyponteltolódás ment végbe a könnyűipar javára.

Újpesten a már meglévő nagyvállalatok (Egyesült Izzó, Chinoin, Magyar Pamut Rt.) mellé felzárkózott a textilipar. Kispesten és Pestlőrincen a 20-as években négy új textilgyárat alapítottak. Pesterzsébet és Soroksár iparosodása ekkor kezdődött meg, elsősorban textilipari jelleggel. Csepel arculatát továbbra is a nehézipari jelleg határozta meg, de egy textil- és egy papírgyár alapításával itt is megjelent a könnyűipar. Állami nagyberuházások is támogatták az elővárosi gazdaság fejlődését. A Csepeli Szabadkikötő 1926-os elkészülte meggyorsította a dél-pesti területek iparosodását. A kikötő mellett raktárak és olajfinomítók is épültek.

Az első világháborút követő visszaesés után 1926-ra a gyáripari keresők száma a peremtelepüléseken elérte a 30 ezret. 1938-ra számuk megkétszereződött, majd 1940-ben már elérte a 70 ezret. A budapesti és környéki munkásság 30%-a az elővárosokban dolgozott. Míg 1926-ban a peremközségek és -városok ipar teljesítménye a fővárosiáéhoz még csak a 36%-át tette ki, addig 1938-ban már a 48%-át. Tovább növekedett a Budapestre ingázók száma: 1930-ban 33 ezren, 1939-ben 40 ezren jártak a fővárosba dolgozni (BEREND T. I.–RANKI GY. 1961).

Az elővárosi övezet lélekszámának gyarapodása többszörösen felülmúlta a budapestit. A két világháború között a leggyorsabban néhány viszonylag fiatal telep (pl. Sashalom, Rákoshegy), és az agglomerálódásba újonnan bekapcsolódó község

(Pestszentlőrinc, Békásmegyer, Pesthidegkút) gyarapította lakosainak számát. A két világháború között előrehaladt a peremtelepülések urbanizálódása. Ennek nyomán 1922-ben Kispest, 1923-ban Pesterzsébet és Rákospalota, 1926-ban Budafok, 1936-ban Pestszentlőrinc nyert városi rangot. Emellett újabb telepek nyertek községi autonómiát (pl. Pestszentimre, Rákoshegy, Sashalom, Rákosliget). Nagy-Budapest létrehozásának gondolata ebben az időszakban már egyre erősebbé vált, 1937-ben a Közmunkák Tanácsának hatáskörét már 22 főváros környéki településre is kiterjesztették.

Az agglomerálódás hatásai a két világháború között csaknem a későbbi Nagy-Budapest teljes területén mutatkoztak (kivételt talán Soroksár, Rákoscsaba és Nagytény jelentett). A folyamat súlypontjának eltolódása ekkor már megindult távolabbi területek felé, amely a vidéki átlagot meghaladó népességnövekedésben, vándorlási nyereségben, gyors foglalkozási átrétegződésben és a fővárossal való napi gyakoriságú kapcsolatokban mutatkozott meg. Az ipari növekedés kiterjedt a későbbi Nagy-Budapesten túl Pomázra, Szentendrére, Dunakeszire, sőt Vácra is. A két világháború között több kisebb-nagyobb ipari üzem létesült, mint pl. a budakalászi, pomázi, kistarcsai textilüzemek, a szentendrei papírgyár, a dunakeszi konzervgyár. A második világháború alatt Szigethalmon létesült nagy gépipari bázis (repülőgépgyártás). Ez az iparfejlődés már jelentős mértékben emelte a helyben foglalkoztatott ipari dolgozók létszámát.

A legintenzívebb fejlődés Újpesttől É-ra zajlott egész Vácig terjedően. Dunakeszin számottevő ipar települt meg, az itt található településeken munkástelepek létesültek. Az Alföldön az Isaszegtől Dunaharasztiig húzódó településöv, D-en Tököl és Taksony mutatta az agglomerálódás jegeit. A budai oldal elővárosi fejlődése felemásan alakult; a fejlődés „éllovasa” Érd volt, de a Budai-hegyvidék települései ekkor még alig agglomerálódtak (BELUSZKY P. 1999).

A második világháború után, az 1948-as kommunista hatalomátvétel és a polgári társadalmi-gazdasági berendezkedés felszámolása után az agglomeráció fejlődése merőben új feltételek közé került. A megszűnő önkormányzatiság, a német nemzetiség kitelepítése és a kollektivizálás fellazította az addig elzárkózó települések közösségeit is. 1950 január 1-én létrehozták Nagy-Budapestet, amit politikai megfontolások is siettetek. Ezáltal a főváros „elnyelte” korábbi agglomerációs övezetét.

Budapest az ország erőltetett gazdasági fejlesztésének legjelentősebb centruma volt, ahol minden lehetőség adva volt a termelés gyors felfuttatására, extenzív fejlesztésére. A hatalmas munkaerőigényt már a megnövelt főváros lakossága sem tudta kielégíteni, Budapest új határain kívül is felgyorsult az agglomerálódás. Az 1960-as évek elejétől a fővárosba telepedést adminisztratív eszközökkel próbálták akadályozni, a fokozódó zsúfoltságot, és a lakásproblémákat elkerülendő. A munkát keresők tömegesen telepedtek le az agglomeráció övezetében, és váltak napi ingázókká. Az övezet jellegét az 50-es évektől kezdve dominánsan a lakófunkció határozta meg. Bár az övezetet 1971-ben az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció (OTK) hivatalosan lehatárolta, a térség semmilyen különleges elbírálásban nem részesült. Falusi településekként kezelték őket, ami a robbanásszerű extenzív fejlődés következtében rengeteg problémát okozott (fejletlen infrastruktúra, intézmények hiánya stb.).

Az immáron „lefejezett” elővárosi gyűrű fejlődése azonban a lakófunkció dominanciája ellenére némi saját gazdaság kibontakozását is megengedte. A Szigethalmon létesített repülőgépgyár helyén a Csepel Autógyár jött létre. 1952-ben Diósdon új csapágygyár kezdett működni. Az 1960-as évek elején két újabb hatalmas beruházás eredményeképp létrejött a százhalombattai kőolajfinomító és a hőerőmű. A főváros környéki ipar egyik csoportja a fővárostól É-ra és ÉNy-ra (Dunakeszi, Szentendre, Budakalász, Pomáz), a másik D-re és DNY-ra (Szigethalom, Százhalombatta, Diósd) települt. Az agglomerációs gyűrű K-i oldalán az egyetlen jelentősebb ipari központ Kistarcsa volt. A fővárostól K-re eső területek közvetlenül kapcsolódtak a főváros kimondottan ipari jellegű peremkerületeihez. A Budapest környéki ipar 1957-ben 19 ezer, 1960-ban 31,7 ezer, 1967-ben 43,5 ezer főt foglalkoztatott. Ez még igen kis része volt az agglomeráció teljes ipari létszámának, bár aránya lassan növekedett: az 1960. évi 5,3%-ról 1967-re 6,4%-ra emelkedett. Az iparral rendelkező településeken az ipari népesség aránya kivétel nélkül meghaladta az 50%-ot. A legtöbb helyben foglalkoztatott ipari dolgozó Szigethalmon, Dunakeszin, Budaörsön, Törökbálinton, Szentendrén és Budakalászon dolgozott. A 60-as évek végére azonban az övezet ipari keresőinek gyarapodása megállt (KÓRÓDI J.–MÁRTON G. 1968).

A szocialista korszakban a budapesti agglomeráció gazdasági térszerkezetét is elsősorban a gazdaságpolitika döntései határozták meg. 1949 és 1953 között a Budapesten települt ipari üzemek további kiépítésével párhuzamosan megfogalmazódott az ipar decentralizációjának igénye is. Pest megye ipara – elsősorban a főváros közvetlen környezetében – 1949 és 1966 között rendkívül gyorsan fejlődött.

1958 után még nagyobb súllyal vetődött föl az ipar decentralizációjának szükségessége. Javaslatokat dolgoztak ki a budapesti koncentráció csökkentése érdekében. Célul tűzték ki, hogy a főváros körül Aszód, Gödöllő, Vác, Dorog, Bicske, Ercsi, Dabas, Pilis és Kiskunlacháza településeket fokozatosan bolygóvárosokká kell fejleszteni. Az iparfejlesztési törekvések elsősorban nem a távolabbi országrészek iparosítására, hanem inkább a főváros közvetlen környékére irányultak. Hamarosan megváltozott azonban a területi politika, ugyanis felismerték, hogy a Budapest körül kialakuló újabb ipari gyűrű milyen veszélyeket rejt, ezért az ipartelepítést korlátozó határozatot a főváros körüli 64 településre is kiterjesztették 1960-ban. Mindez Pest megyében az aszódi, budai, dabasi, gödöllői, monori, ráckevei, szentendrei, váci járásokat, továbbá Szentendrét és Vácot, míg Fejér megyében a bicskei járást, valamint a dunaujvárosi és a székesfehérvári járás 2, ill. 5 községét érintette. Az ipari fejlesztés korlátozására vonatkozó 1960-as kormányhatározatok területi hatálya előbb Budapest közvetlen, majd távolabbi környékére vonatkozott.

A rendelet ellenére mind a beruházási tevékenység, mind a termelésből való részesedés a 60-as évek közepéig lényegében változatlan maradt. Budapest körül a korlátozó intézkedések ellenére egy viszonylag gyorsan fejlődő újabb ipari gyűrű körvonalai kezdtek kialakulni. A 60-as években a leggyorsabban fejlődő iparágak a villamosipari gépek és készülékek gyártása, a vegyi- és gumiipar, a papíripar és a fafeldolgozó-ipar voltak. Az övezet ipari strukturáját az 1. táblázat mutatja be.

Az övezet nehézipari jellegére utal, hogy a foglalkoztatottak 69%-a a nehézipar különböző ágaiban dolgozott. 1960-ban 207, 1965-ben 241 ipari telephely működött az

1. táblázat. A budapesti agglomeráció iparának jellemző vonásai a 60-as évek közepén

| Iparág | Részesezés | |
|--|---------------------------------|--------------------------------|
| | a foglalkoztatottak alapján (%) | az állóeszközérték alapján (%) |
| Közlekedési eszközök gyártása | 30,6 | 26,8 |
| Fémtermékekgyártás | 12,4 | 10,8 |
| Kézmű- és háziipar | 11,0 | 1,5 |
| Textilipar | 9,6 | 8,4 |
| Villamosipari gépek és készülékek gyártása | 5,2 | 21,0 |
| Gépgyártás | 5,4 | 6,0 |
| Vegyipar | 4,5 | 13,7 |

Forrás: KÓRÓDI J.–MÁRTON G. 1968

agglomerációban (44 település, a későbbi 1971-es OTK kijelölésnek megfelelően). Az ipartelepek számának növekedése azokban az iparágakban volt a legnagyobb, amelyek viszonylag kisebb egységekben is telepíthetők (pl. fémtermékekgyártás).

A 70-es évek közepére az agglomerációs övezetbe tartozó 44 településből mintegy 20 településben volt jelentős ipari tevékenységet folytató üzem. Ezen települések ipari üzemében foglalkoztatottak 90%-a helyben dolgozott, és mindössze 10%-uk volt ingázó. A nehézipari jelleg tehát továbbra is megmaradt.

A 70-es évek közepére az övezet gazdasági jellegének, iparának fejlődése eltért az elvárásoktól, a korábban megfogalmazott céloktól. Ezért a Minisztertanács 1974-ben tárgyalta az agglomeráció fejlesztésével kapcsolatban hozott korábbi intézkedések, szabályozások végrehajtását és hatékonyságát. A budapesti agglomeráció ipari súlyának további csökkentése, a szelektív és intenzív iparfejlesztési koncepcióban foglalt feladatok végrehajtásának elősegítése és a főváros munkaerő-forrásának biztosítása érdekében ÉVM rendelet (9/1975. „A főváros napi munkaerő-vonzási körzetében levő ipari üzemek létesítéséről és fejlesztéséről”) jelent meg. A fejlesztési korlátozás alá eső területek nagysága az 1960-as rendelkezéshez képest megnőtt.

A körzet lehatárolásában a 44 agglomerációs település mellett Gödöllő, Százhalombatta, Szentendre és Vác városok, a budai, a dabasi, a monori, a ráckevei, a szentendrei járás összes községe, valamint 16 Fejér megyei község került a főváros napi munkaerő-vonzási körzetébe.

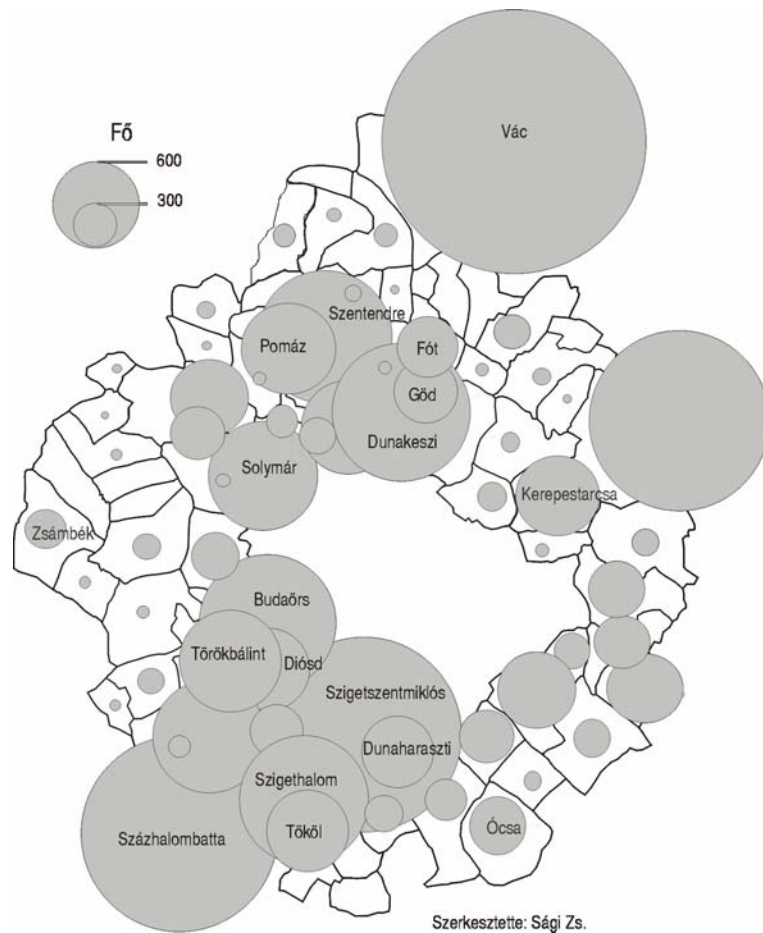
A rendelet alapján az építésügyi és városfejlesztési miniszter hozzájárulása volt szükséges a főváros napi munkaerő-vonzási körzetébe tartozó települések területén új ipari üzemek létesítéséhez, ill. a meglévő üzemek egy ötéves tervidőszak alatt 100 főt meghaladó fejlesztéséhez. Tétélesen meghatározták azokat az ipari vagy ipari jellegű tevékenységeket folytató üzemeket, amelyek telepítéséhez nem szükséges a miniszter hozzájárulása (a lakosság helyi, napi ellátási szükségleteinek, javítási és szolgáltatási igényeinek, egészségügyi ellátással kapcsolatos igényeinek közvetlen kielégítését szolgáló ipari beruházások; tanácsi költségvetési üzemek; csak helyben mobilizálható női munkaerő foglalkoztatására épülő üzemek; a mezőgazdasági termelőszövetkezetek meglévő munkaerőre épülő élelmiszeripari és faipari beruházásai). A szabályozás elsősorban a létszámigényes fejlesztéseket korlátozta, de akadályozta a fővárosból kitelepítésre kötelezett üzemek letelepedését is. A körzeten belüli áttelepítések a fogadó terület szempontjából új üzemek létesítésének minősültek.

E drasztikus lépésre a fokozódó budapesti ipari munkaerőhiány készítette a központi vezetést. A vidék és az agglomerációs övezet iparának, továbbá a főváros és az agglomerációs övezet tercier szektorának növekedése jelentősen beszűkítette a fővárosi ipar munkaerő-tartalékát. Tovább nehezítette a helyzetet az a körülmény, hogy az övezet ipari fejlődésében a nehézipar túlsúlya volt megfigyelhető, ami döntően a férfi munkaerő helyben foglalkoztatását jelenti, s ezáltal a budapesti ipar férfi munkaerőforrásának csökkenését eredményezte.

A rendelet az agglomerációs övezetben korlátozta, sőt megakadályozta azt a természetes folyamatot, melyben az ipar, s egyben a gazdasági aktivitás a városhatáron kívül terjedhetett volna, s egy komplexebb, a funkciók jobb megosztására épülő agglomeráció alakult volna ki. Ez az intézkedés a fővárost is sújtotta, hiszen a kitelepítések legfőbb potenciális közege veszett el. Ezáltal a fővároson belül tartotta a központi körzet iparát az urbanizációs fejlődés egy olyan szakaszában, amikor más funkciók kerülhetek volna előtérbe. Így hatósági beavatkozással akadályozták meg az ipari szuburbanizációt, ami akkoriban a nyugat-európai országokban már javában zajlott. Ennek következtében a helyben foglalkoztatott ipari keresők száma az akkori agglomerációban meglehetősen alacsony volt, ugyanakkor markáns térbeli vonásokat hordozott (2. ábra).

A budapesti agglomerációs övezet gazdasági térszerkezetének 80-as évek végi állapota lényegében a szocializmus gazdaságpolitikai intézkedéseinek eredménye volt. A szocializmus évtizedeiben a gazdaság fejlesztése nagyjából egyet jelentett az ipar fejlesztésével, bár kétségtelen, hogy a mezőgazdaság és a tercier szektor néhány ágazatában is jelentős előrelépés történt. Az agrártermelés nem mutatott különösebb differenciálódást, bár néhány település, pl. Gödöllő és Herceghalom – sajátos tényezők következtében – központként funkcionált. Egyes területek (pl. Vecsés, Dunakanyar) specializálódtak termelésükkel a városellátó öv részét képezték, itt az agrártermelés intenzitása, volumene meghaladta az övezeti átlagot. A szolgáltatások elhelyezkedésében elsősorban a településhierarchia volt a fő szervező erő, főként a 70-es évek koncentráló folyamatainak köszönhetően.

A rendszerváltás idején kirajzolódó ipari térszerkezet (a jelenlegi agglomerációs településeket figyelembe véve) az iparban foglalkoztatottak száma és az ipari állóeszközök bruttó értéke alapján ragadható meg. A településsoros adatok alapján egyértelmű, hogy az övezet ipara a jelenlegi D-i szektorba összpontosult (a foglalkoztatottak 31,5%-a, az állóeszközök bruttó értékének 58,4%-a). A D-i szektor egyetlen települése, Százhalombatta az övezet állóeszközeinek felével kimagasló tömörülést jelentett, amit a Dunai Kőolajfinomító és a hőerőmű testesített meg. Ehhez mérhető koncentrációt egyedül csak lényegében a Vác–Dunakeszi várospárt jelentő É-i szektor mutatott fel (a foglalkoztatottak 25,8%-ával, az állóeszközök bruttó értékének 17,4%-ával). 1990-ben már a gazdasági átalakulás elején vagyunk, de konzekvenciái még nem akkorák, hogy a szocialista éra alatt kialakult térszerkezet jelentősen módosult volna. Néhány jelentősebb üzemet ekkorra bezártak ugyan (pl. Vácott a Magyar Selyemipari Vállalat Bélés-szövőgyárát, a Ganz Danubius Konténergégyárát, a Sütőipari Vállalatot, Budakeszin a Látszerészeti Eszközök Gyára üzemegységét stb.), de a megszűnések, átalakulások zöme 1991 és 1995 közé esett.



2. ábra. A helyben foglalkoztatottak száma az iparban az agglomerációs övezetben (1980)
The number of locally employed industrial workers in the agglomeration of Budapest (1980)

Néhány vonatkozásban jól ismert és sokak által vizsgált a budapesti agglomeráció 90-es években átalakuló gazdasági térszerkezete. A mai kutatások többnyire a gazdasági szereplők abszolút és népességre vetített mutatóiból indultak ki (BIHARI ZS. 1999; BELUSZKY P. 1999; BARTA GY. 1999; NEMES NAGY J.–RUTTKAY É. 1993; SÁGI ZS.–TRÓCSÁNYI A. 1998; SÁGI ZS. 2000). A gazdálkodó szervezetek száma, sűrűsége egy adott térség gazdasági fejlettségének, intenzitásának fontos mutatószáma lett.

NEMES NAGY J. és RUTTKAY É. 1993-as munkájában a 80-as évek és a 90-es évek elejének adataival dolgozott. Már az 1991-es adatok alapján megállapíthatók voltak azok a tendenciák, amelyek ma is érvényesek: főváros-vidék, város-község lépcső, a településnagyság szerinti lejtő.

BIHARI ZS. megállapítja, hogy: „a budapesti agglomerációs gyűrű településeinek a vállalkozások sűrűsége meghaladja az országos átlagot, a városi mutatók olykor a megyeszékhelyek adataihoz közel álló értékeket vesznek fel, az agglomerációs gyűrű községeiben pedig a vidéki városok szintjét közelítik a mutatók”.

BELUSZKY P. 1999-es tanulmányában az általa kialakított – kettős gyűrűre és 8 szektorra tagolt –, a hivatalosnál jóval kiterjedtebb agglomerációs övezetben, a budai oldal belső övezetének mindhárom szektorában magasan az átlag felettinek találta a gazdasági szervezetek és az egyéni vállalkozások sűrűségét.

Empirikus vizsgálatok a budapesti agglomeráció kiválasztott mintaterületein

Az már kezdettől fogva világos volt, hogy a poszt-szocialista gazdasági átalakulás térbeli aspektusairól, ill. a Budapest környéki gazdasági folyamatokról a rendelkezésre álló hivatalos statisztikák – már csak a változások üteme miatt – sem nyújtanak kellő mélységű információt.

Olyan statisztikai adatokból, mint pl. az ezer lakosra jutó új vállalkozások száma azonban már jó ideje tudni lehetett, hogy a budapesti agglomeráció gazdasága, ha nem is mindenütt azonos mértékben, de robbanásszerű fejlődésen ment át az 1989/90-es rendszerváltozást követően (2. táblázat). Ez már az 1990-es évek közepére markánsan jelentkezett, még hozzá több szempontból is. Így pl. Pest megye száz legnagyobb vállalkozásának területi elhelyezkedését nézve egyértelműen látszik az agglomeráció meghatározó súlya. Ugyanakkor az agglomerációs gyűrűn belül is megfigyelhetők feltűnő különbségek: amíg a Ny-i és DNy-i zónában, Gödöllőn és környékén, valamint Vácott a vezető vállalkozások nagy koncentrációja alakult ki, addig a DK-i övezetben meglehetősen ritkás a hálózat (DÖVÉNYI Z. 1998) (3. ábra). A gazdasági pezsgés az utóbbi években szemmel is jól kivehetővé vált, elég, ha csak a kivezető autópályák mentén gombamód szaporodó bevásárló-központokra, logisztikai bázisokra utalunk.

A kutatás bevezetéseként a rendelkezésre álló beruházási és egyéb adatok alapján megszerkeszthető volt Budapest és nagyvárosi régiójának növekedési pólus-rendszere, amelynél a nemzetközi szakirodalomban szokásos kategorizálást vettük alapul.

Ennek lényege úgy foglалható össze, hogy a nagyvárosok ún. kompakt városok kívüli területein és az agglomerációs övezetben bizonyos határértékekhez kötve mutatja ki a gazdaság leginkább dinamikus térségeit, amit növekedési pólusoknak lehet nevezni. A határértékre vonatkozóan nincs általánosan elfogadott séma, ez az éppen vizsgált városrégió sajátosságai alapján alakítható ki. Általánosan használható viszont a növekedési pólusok két típusa: az ún. kis- és nagyformák, más szóhasználattal a telephelyek és a nagy telephelyek (BURDACK, J. 2000).

A budapesti városrégió esetében a kisforma (telephely) lehatárolásához több indikátort, ill. ezek kombinációit használtuk. Ilyen volt pl. az új munkahelyek száma (legalább 1000), a bevásárlóközpontok esetén a kereskedelmi felület nagysága (30 000 m² felett), irodaházak mérete (legalább 15 000 m²).

2. táblázat. A regisztrált új vállalkozások 1000 lakosra jutó száma

| Megnevezés | Összes | | | Társas | | | Egyéni | | |
|-------------------------|--------|-------|-------|--------|------|------|--------|-------|------|
| | 1992 | 1995 | 1998 | 1992 | 1995 | 1998 | 1992 | 1995 | 1998 |
| Agglomerációs övezet | 78,5 | 102,2 | 107,6 | 14,2 | 25,2 | 45,4 | 64,3 | 77 | 62,2 |
| É-i szektor | 75,6 | 99,8 | 104,9 | 14,0 | 23,8 | 41,1 | 61,6 | 76,0 | 63,8 |
| K-i szektor | 70,8 | 93,9 | 98,9 | 12,0 | 22,1 | 38,9 | 58,8 | 71,8 | 60,0 |
| DK-i szektor | 64,0 | 82,9 | 81,9 | 7,0 | 14,2 | 27,0 | 57,0 | 68,7 | 54,9 |
| D-i szektor | 78,7 | 98,7 | 104,9 | 13,6 | 22,9 | 42,8 | 65,1 | 75,8 | 62,1 |
| Ny-i szektor | 89,9 | 121,6 | 134,5 | 20,9 | 37,8 | 70,0 | 69,0 | 83,8 | 64,5 |
| ÉNy-i szektor | 91,2 | 121,3 | 125,5 | 19,1 | 34,3 | 58,4 | 72,1 | 87,0 | 67,1 |
| Övezet községei | 76,4 | 97,3 | 99,0 | 13,4 | 21,5 | 40,2 | 63,0 | 75,8 | 58,8 |
| Övezet városai | 97,0 | 106,3 | 120,5 | 20,4 | 29,7 | 52,3 | 76,6 | 89,3 | 66,6 |
| Budapest | 109,5 | 170,4 | 177,6 | 29,2 | 57,8 | 87,7 | 80,2 | 112,5 | 89,8 |
| Budapesti agglomeráció | 102,4 | 153,6 | 161,3 | 25,8 | 49,8 | 77,8 | 76,5 | 103,7 | 83,5 |
| Pest megye | 69,5 | 94,5 | 90,6 | 11,2 | 21,9 | 33,3 | 58 | 72,6 | 57,3 |
| Magyarország | 72,4 | 103,1 | 101,6 | 13,6 | 25,6 | 37,4 | 58,8 | 77,5 | 64,2 |
| Vidék (Bp. nélkül) | 63,4 | 86,7 | 84,4 | 9,8 | 17,6 | 26,0 | 53,6 | 69,1 | 58,4 |
| Városok Budapesttel | 88,2 | 126,7 | 129,1 | 18,7 | 34,3 | 51,0 | 69,5 | 92,4 | 78,1 |
| Városok Budapest nélkül | 78,6 | 107,9 | 109,2 | 13,9 | 24,6 | 36,2 | 64,7 | 83,3 | 73,0 |
| Megyeszékhelyek | 88,9 | 127,8 | 131,6 | 18,9 | 34,2 | 50,1 | 70,0 | 93,6 | 81,5 |
| Többi város | 71,1 | 94,4 | 95,0 | 10,3 | 18,1 | 27,4 | 60,8 | 76,3 | 67,6 |
| Községek | 45,8 | 61,9 | 62,7 | 5,0 | 9,4 | 14,9 | 40,8 | 52,5 | 47,8 |

Forrás: KSH

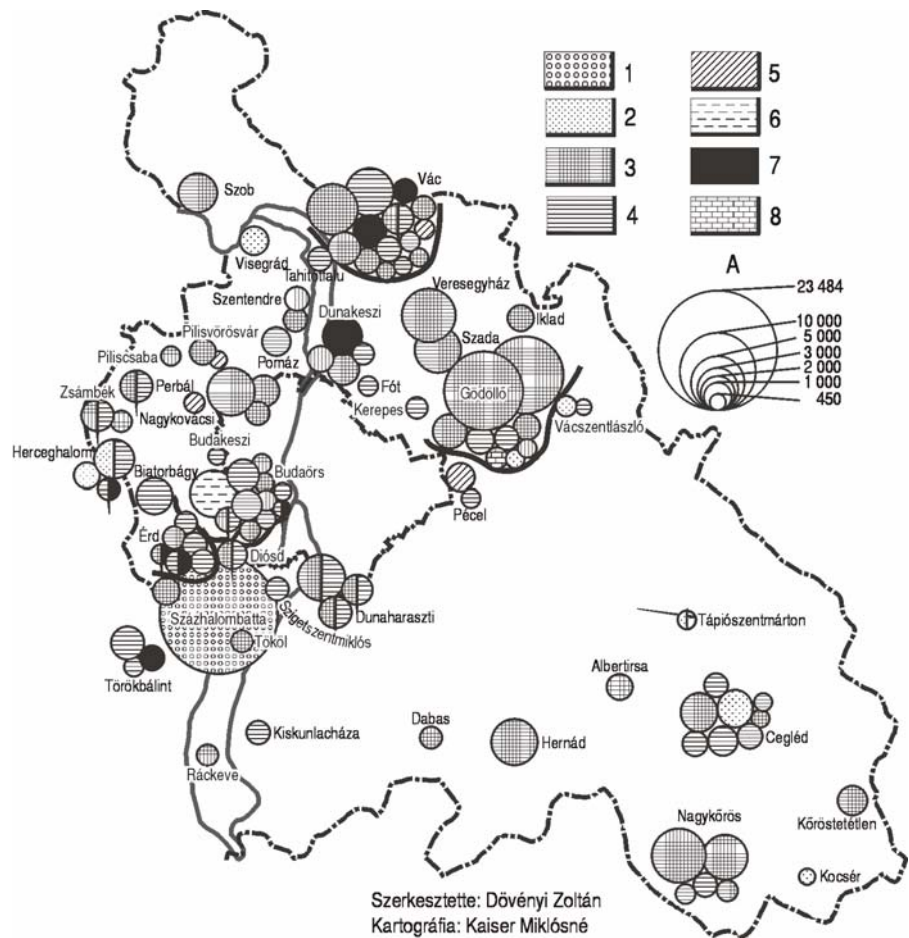
A nagy telephelyek a termelés és/vagy szolgáltatás olyan növekedési tereit jelentik, ahol az elmúlt évtized fejlődése minőségileg újat hozott. Az indikátorok hasonlóak mint a kisformák esetében, de nagyobbak a dimenziók. Mivel pontos statisztikai adatok (pl. az új munkahelyek száma) nem mindig álltak rendelkezésre, a kategóriák kialakítása részben becsléssel történt.

Az új növekedési pólusok területi elhelyezkedését nézve is egyértelműen kitűnik, hogy a városrégió kompakt városon kívüli részén a gazdasági fejlődés dinamikus terei meglehetősen aránytalanul helyezkednek el. Az agglomerációban a telephelyek sűrűsödése alapján négy növekedési teret lehetett lehatárolni:

- Budaörs–Törökbálint,
- Szigetszentmiklós–Dunaharaszti,
- Dunakeszi–Fót,
- Gödöllő térsége.

A vizsgálat azt is kimutatta, hogy a főváros peremterületein is akadnak dinamikus pólusok, így a rendszerváltozás utáni jelentős leépülés ellenére sem tekinthető ez a térség „holt” vidéknek. Az ún. egyedi vállalkozások között főleg a nagy gyógyszergyárak, a General Electric számít jelentős méretű telephelynek, de ide sorolható a Ferihegyi repülőtér is (4. ábra).

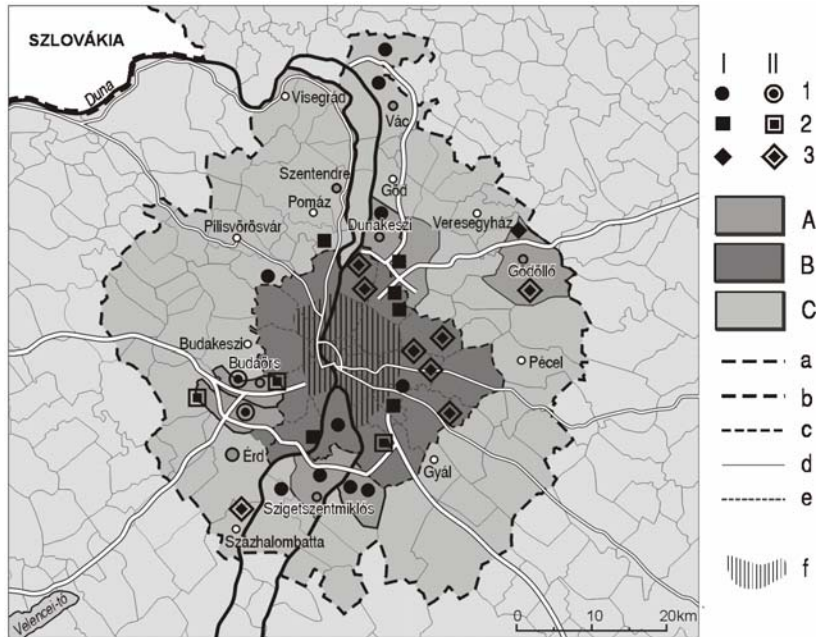
Mindez azonban nem fejezi ki kellő árnyaltsággal az agglomerációs gazdaság sokszínűségét, a megindult térbeli specializációt, a régió gazdaságának kapcsolódását a fővároshoz és a kialakulóban lévő belső térkapcsolatokat. Ezért mindezek feltárásához konkrét empirikus vizsgálatokra volt szükség.



3. ábra. A Pest megyei cégek top-listája a 90-es évek közepén. - 1 = energiagazdaság; 2 = mezőgazdaság; 3 = ipar; 4 = kereskedelem; 5 = szállítás, logisztika; 6 = távközlés; 7 = szolgáltatás; 8 = építőipar
 The top-100 companies in Pest county in the mid-1990s. - 1 = energy sector; 2 = agriculture; 3 = industry; 4 = trade; 5 = transport and logistic; 6 = telecommunication; 7 = services; 8 = building industry

Az egész agglomeráció gazdaságának felmérésére természetesen nem vállalkozhattunk, ezért vizsgálatainkhoz kisebb mintaterületeket kellett lehatárolni. Ezt egyrészt terepbejárások során gyűjtött vizuális jegyek, másrészt a sajtóban, szakirodalomban rendelkezésre álló információk és adatok alapján végeztük el (KOVÁCS Z. 1999). Alapvető rendező elv volt, hogy a kiválasztandó mintaterületek:

1. Ideális méretűek legyenek (sem túl nagy, sem túl kicsi, könnyen bejárható);
2. Kitűnjenek gazdasági dinamizmusukkal;
3. Egymáshoz képest eltérő gazdasági profillal rendelkezzenek;
4. Földrajzilag is markánsan elkülönüljenek egymástól.



Szerkesztette: Dóványi Zoltán és Kovács Zoltán
Kartográfia: S. Dutzmann és Kaiser Miklósné

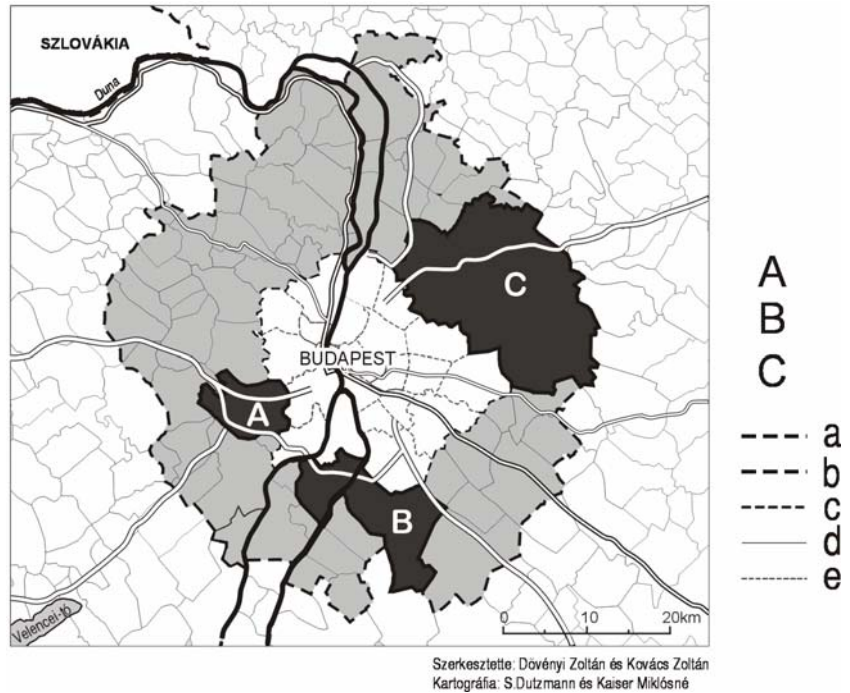
4. ábra. Új gazdasági növekedési pólusok a budapesti nagyvárosi régióban. – 1 = üzleti és szolgáltató központok; 2 = bevásárlóközpontok; 3 = egyedi vállalkozások. A = növekedési terek; B = Budapest; C = budapesti agglomeráció; a = államhatár; b = agglomeráció határa; c = Budapest határa; d = településhatár; e = kerülethatár; f = kompakt város

New economic growth-poles in the Budapest urban region. – 1 = business and service centres; 2 = shopping centres; 3 = single companies. A = growth spaces; B = Budapest; C = agglomeration of Budapest; a = national boundary; b = boundary of agglomeration; c = boundary of Budapest; d = boundary of settlements; e = boundary of districts; f = compact city

A fenti szempontoknak megfelelően végül három vizsgálati mintaterület került lehatárolásra: egyrészt a Budapest–Bécs M1-es folyosó „nyugati kapuja” (Budaörs–Törökbálint), amely közismerten hazánk egyik legdinamikusabban fejlődő térsége, másrészt az agglomeráció D-i, M0-ás melletti szektora (Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Alsónémedi településekkel), amely az autópálya átadását követően a 90-es évek közepétől indult gyorsabb fejlődésnek, valamint az M3-as Budapestre bevezető szakasza, amely Gödöllővel a központjában 10 települést foglal magában (5. ábra).

A három kiválasztott mintaterület történeti fejlődése, településszerkezete és gazdasági profilja, a kétségtelenül tapasztalható gazdasági dinamizmusuk ellenére, markánsan eltér (BELUSZKY P. 1999).

Budaörs és Törökbálint gazdasági felvirágzásában meghatározó szerep jutott a szolgáltató szektornak, azon belül elsősorban a vevőorientált szolgáltatások (kis- és nagykereskedelem, vendéglátás) súlya jelentős, de emellett megfigyelhető a nagyvárosi fogyasztópiacra települt modern ipar (pl. Tetra-Pak, Schöller) és irodai funkció (pl.



5. ábra. A kérdőíves cégfelmérés területei (2000. július). – A = Budaörs, Törökbálint; B = Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogyoród, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = államhatár; b = agglomeráció határa; c = Budapest határa; d = településhatár; e = kerülethatár

The areas of questionnaire firm-survey (July 2000). – A = Budaörs, Törökbálint; B = Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogyoród, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = national boundary; b = boundary of agglomeration; c = boundary of Budapest; d = boundary of settlements; e = boundary of districts

Pannon GSM) jelenléte is. A térséget a lakossági szuburbanizáció is az átlagnál erősebben érintette, gyors térbeli növekedést, helyenként az észak-amerikai városokhoz hasonló „edge-city” típusú spontán fejlődést hozva magával (DÖVÉNYI Z.–KOVÁCS Z. 1999).

Az M0-s autópálya menti településekre ezzel szemben főként a raktározási és logisztikai funkció dominanciája jellemző.² Az elmúlt években megnyílt, valamint épülőfélben levő logisztikai beruházások jóvoltából a magyar főváros D-i szektorában kiraj-

² Logisztika: a logisztikai szolgáltató központok a termelői-fogyasztói hálózatok összekötésével a gyártók és felhasználók közötti, térben és időben elkülönült kapcsolatok optimális szervezésére alakultak. Koncentrálják az igényeket, információkat és a speditóri szolgáltatásokat, biztosítják a különböző szállítási módok közötti átjárhatóságot, valamint a termelés-előállítás folyamatát optimalizálják azzal, hogy annak végső fázisát (szortírozás, csomagolás, tárolás, szétosztás) a fogyasztás közelébe helyezik.

zolódóban van Közép-Európa egyik legnagyobb logisztikai központja, amely már ma is fontos állomás a Balkán és Ázsia Ny-i része, valamint Nyugat-Európa között zajló áruforgalomban. Mivel a logisztika jelentősége egyre nagyobb lesz a szub- és dezurbanizációs folyamatokban (HESSE, M. 2000), e funkció jelentősége a jövőben bizonyára még nagyobb lesz a budapesti városrégióban is.

A harmadik, Budapesttől K-re elhelyezkedő területre ezzel szemben a high-tech ipar, kisebb mértékben a nemzetközi idegenforgalom (Hungaroring, gödöllői királyi kastély, veresegyházi termálfürdő) és a gyorsan kiépülő kereskedelmi funkció („főti kapu”) dinamikus fejlődése jellemző. A térség központja a 30 ezer lakosú Gödöllő, amely a rendszerváltozást megelőzően szerény kisvárosi funkciókkal rendelkező, járási székhely jellegű központ volt. A város szűkebb vonzáskörzetén egyedül talán az 1950-től idetelepített Gödöllői Agrártudományi Egyetem (ma Szent István Egyetem) mutatott túl. Gödöllő ipari bázisa néhány kis- és közepes üzemtől pl. Ganz Árammérő Gyár, Autó- és Szivattyújavító Vállalat (később GÖFÉM), gépgyár (1950-es évektől, harcokszialkatrészigyártás), Humán Oltóanyagtermelő és Kutató Intézet (1966 részleg, 1973 központ is), Gyógyáru Értékesítő Vállalat telepe 1969, Közép- Magyarországi Közút- és Mélyépítő Vállalat (1971 részleg, 1974-ben központ is ide települt), Híradótechnikai Üzem stb. eltekintve a szocializmus során nem tudott nagyobb jelentőségre szert tenni. Az utóbbi tíz évben azonban egycsapásra felfedezte magának a várost a modern csúcstechnológiai ipar, ahol mind több és több modern ipari üzem létesült, s olyan vállalatóriások vetették meg lábukat mint a japán Sony, vagy az amerikai Caterpillar és Lear Corporation stb. Az agráregyetem bázisán korszerű biotechnológiai kutatócentrum jött létre, ezáltal Gödöllőben egyre inkább a francia mintájú – tudásorientált iparra és K+F tevékenységre épülő – technopoliszok ritka hazai példáját láthatjuk megtestesülni.

A három kijelölt mintaterületen 2000 júliusában részletes kérdőíves cégfelmérést végeztünk. A felmérés alapjául a Hoppenstedt-Bonnier adatbázisa szolgált, amelyből kigyűjtöttük a három mintaterület 15 településén működő valamennyi (589) cég adatait. Vizsgálatunk szigorúan csak a profitszerzés céljából létrejött vállalkozásokra vonatkozott, állami intézmények és non-profit cégek, ill. szervezetek kívül ezek a felmérés hatósugarán. A kérdőíves vizsgálat során az adatbankba felvett cégeket először „kopogtató” egyenlevéllel kerestük meg, közreműködésüket kérve a felmérésben. A pozitív visszajelzés után időpont egyeztetésre került sor, amikor a kérdező-biztosok (ELTÉ-s diákok) felkereshették a vállalkozás vezető beosztású dolgozóját (nem egy esetben tulajdonosát), aki személyesen segédkezett a kérdőív kitöltésénél.

A kérdőív az általános kérdések (pl. cégalapítás ideje, profil, dolgozók létszáma) mellett kiterjedt a cégek üzleti kapcsolataira, különös tekintettel ezek földrajzi aspektusaira, az önkormányzatokkal való kapcsolatokra, a munkaerő képzettségére, a foglalkoztatás esetleges problémáira, s végezetül a vállalkozás jövőjére vonatkozó elképzelésekre.

A kéthetes felmérés során összesen 110 céggel sikerült személyes érintkezésbe lépni és a kérdőívet kitölteni, ami az eredeti „merítéshez” képest közel 20%-os találatarányhoz felel meg. Természetesen ilyenkor joggal merül fel a reprezentativitás kérdése. Becsléseink szerint a kijelölt mintaterületek valamennyi „fajsúlyos” vállalkozását sikerült a kérdőíves felmérésbe bevonnunk, a szűrőn csak egy-két kisebb és/vagy újabb alapítá-

sú vállalat jutott keresztül, akik értelemszerűen még nem szerepelhettek a Hoppensted-Bonnier cégekatalógusban. Nehezítette a felmérést, hogy jóllehet az adatbázis alig fél-éves volt, a cégek nem elhanyagolható része időközben jogutód nélkül megszűnt vagy új telephelyre költözött. Ez egyben jelzésértékű is lehet, mutatva az agglomerációba települt vállalatok nagyfokú tér- és időbeli dinamikáját.

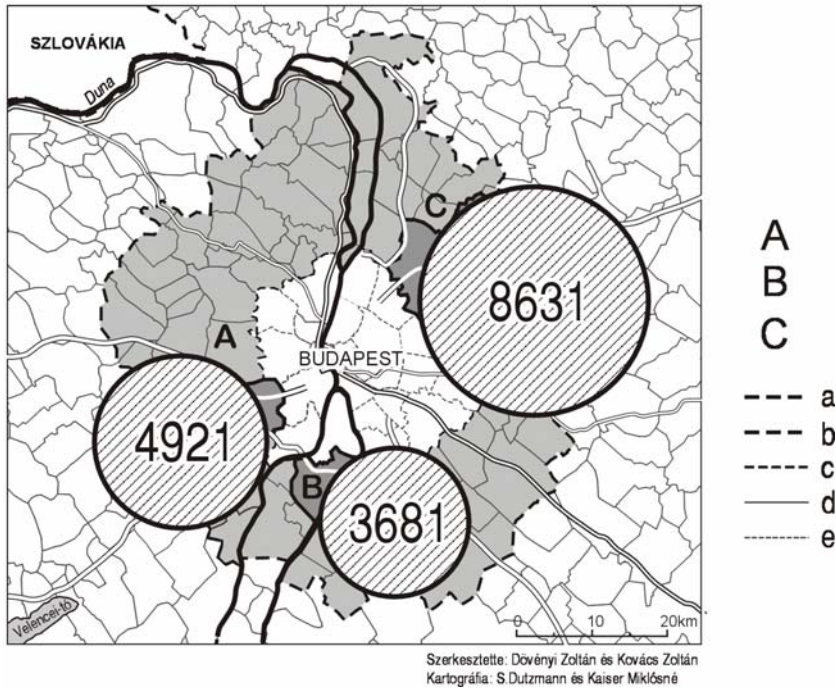
A 110, vizsgálatba bevont vállalkozásnál összesen 17 233 fő dolgozott, 50,0%-uk a gödöllői, 28,5%-uk a budaörs–törökbálinti és 21,5%-uk a D-i mintaterületen (6. ábra). Ez a minta becslésünk szerint a térségben működő vállalkozások foglalkoztatottsági létszámnak mintegy 27%-át fedi le, s ezáltal alkalmasnak tartjuk a cégek összetételének, térbeli magatartásának tükrözésére.

A három mintaterületre vonatkozó „cégpiramis” elég szabályosra sikerült. 1000 főnél több alkalmazottat 4 cég foglalkoztatott (jórészt a gödöllői körzetben), további 24 vállalkozás alkalmazotti létszáma 100–1000 fő között volt. Ugyanakkor a cégek 63%-a az 50 fő alatti kisvállalati kategóriába esett. A vállalati méretstruktúrára tehát a kis- és közepes méretű (SME típusú) vállalkozások túlsúlya a jellemző, ami arra utal, hogy a térséget elsősorban már a posztfordi gazdaság szereplői uralják.

A cégek alapítási évét megvizsgálva kitűnik, hogy túlnyomó többségüket 1991-ben, a rendszerváltozást követő első évben hozták létre, amikor egyrészt a többpárti demokrácia politikai intézményrendszere megszilárdult (működő parlamentarizmus, döntésképes önkormányzatok stb.), másrészt a piacgazdaság törvényi, szabályozási rendje is működésbe lépett (7. ábra). A keletkezés jellegét figyelembe véve az is kiderül, hogy a 90-es években létrejött vállalkozások körében jelentős számban vannak a zöldmezős, döntően külföldi csoportok által végrehajtott beruházások: a megkérdezett vállalkozások 37%-a ide tartozott. Tehát a fiatalabb cégek körében egyre inkább felülreprezentáltak a korszerű technológiát alkalmazó, egyszersmind nagyobb teret igénylő zöldmezős vállalkozások.

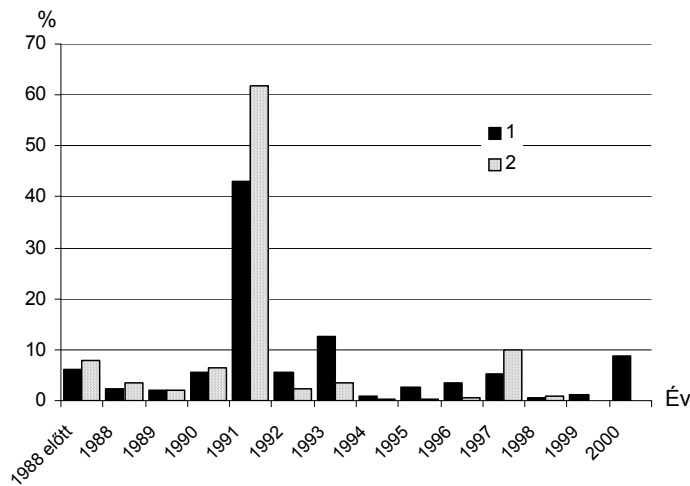
A cégek tulajdonosi összetételét vizsgálva szembevetendő, hogy a tisztán magyar érdekeltiségű és a magyar többségű vegyes vállalatok (munkaerőre vetített) súlya mindhárom területen elenyésző (8. ábra). A külföldi tőke dominanciája, annak formája azonban eltér az egyes vizsgálati területek között. Gödöllőn a tisztán külföldi tulajdonban levő vállalatok vannak túlsúlyban, míg a Ny-i és D-i szektorban a külföldi többségű vegyes vállalati forma az uralkodó. Ebből arra következtethetünk, hogy a multik által az iparban eszközölt nagyértékű, zöldmezős beruházások inkább eredményeztek tisztán külföldi tulajdont, míg a szolgáltató szektor esetében (kereskedelem, logisztika stb.) nagyobb szerep jutott a vegyes vállalati formáknak.

A cégek gazdasági ágankénti megoszlása sokat elárul a most formálódó területi specializációról is (9. ábra). A mezőgazdasági tevékenység az általunk vizsgált területeken már alig van kimutatható formában jelen, a mintába került kevés számú mezőgazdasági szövetkezet és kft. is inkább jelent átmenetet a mezőgazdasági szolgáltatások (pl. vegyszeres növényvédelem, kutatás), ill. az élelmiszeripar felé, mint tisztán mezőgazdasági termelésre szakosodott vállalkozást. Az ipar elsősorban Gödöllő körzetében játszik domináns szerepet, az itteni cégek munkaerejének több mint háromnegyedét ez a szektor foglalkoztatja. Az ipar jelenléte – ha jóval csekélyebb mértékben, de – kimutatható a Ny-i és D-i szektorban is.



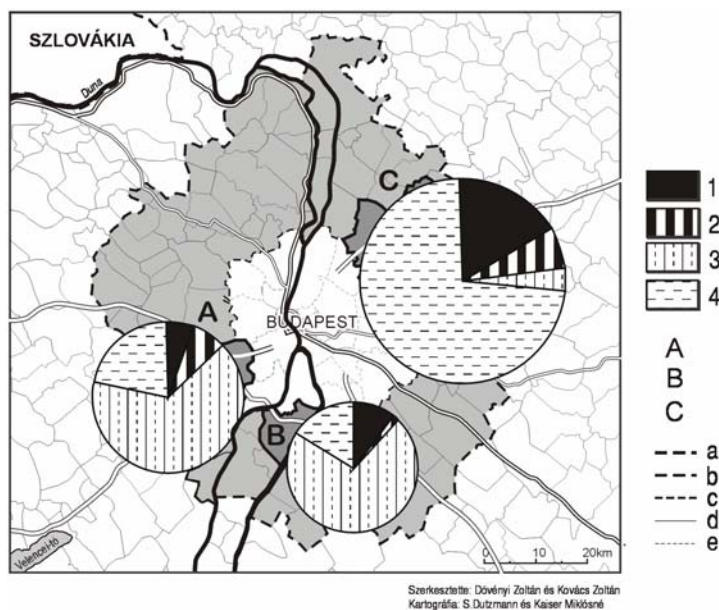
6. ábra. A foglalkoztatottak létszáma a vizsgált területeken. – Jelmagyarázatot l. az 5. ábránál

Number of employees of firms involved in the survey (Legend see at Fig. 5)



7. ábra. A munkaerő megoszlása a vállalat alapítási éve szerint, %. – 1 = összes vállalat; 2 = zöldmezős beruházások

Distribution of labour force by the year of establishment of firms, %. – 1 = all companies; 2 = green-field investments

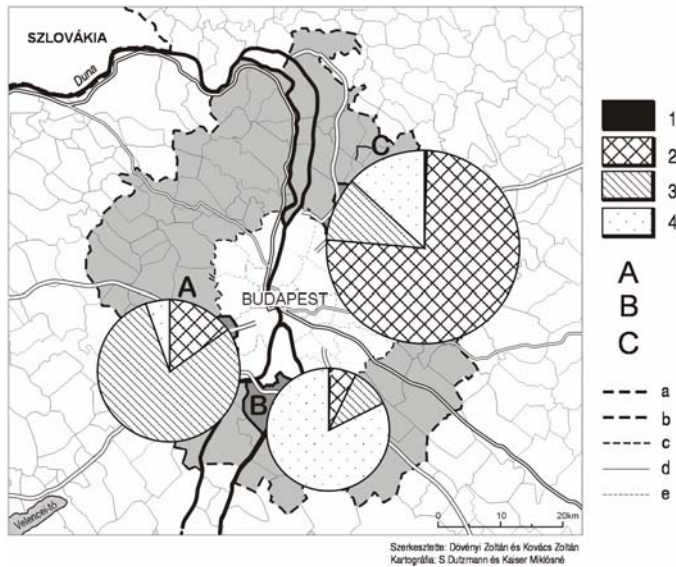


8. ábra. A munkaerő megoszlása a cég tulajdonosi helyzetére szerint. – 1 = tisztán magyar; 2 = magyar többségű vegyes; 3 = külföldi többségű vegyes; 4 = tisztán külföldi; A = Budaörs; Törökbálint; B = Szigetszentmiklós; Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogyoród, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = államhatár; b = agglomeráció határa; c = Budapest határa; d = településhatár; e = kerülethatár

Distribution of labour force by the ownership structure of companies. – 1 = purely Hungarian companies; 2 = joint-ventures with Hungarian majority; 3 = joint-ventures with foreign majority; purely foreign companies. – A = Budaörs, Törökbálint; B = Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogyoród, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = national boundary; b = boundary of agglomeration; c = boundary of Budapest; d = boundary of settlements; e = boundary of districts

Budaörs–Törökbálint esetében legegyértelműbb a szolgáltató szektor túlsúlya, míg Szigetszentmiklós körzetében inkább a vegyes szolgáltató-ipari profil jellemzi a vállalatok többségét. Ez utóbbi azzal hozható összefüggésbe, hogy számos helyi vállalkozás a logisztikai, raktározó, áruelosztó tevékenység mellett – az átmenő áru feldolgozását végző – ipari tevékenységet is folytat.

A munkaerő szakképzettségében megnyilvánuló különbségek szoros összefüggésben állnak az egyes körzetek tevékenységi profiljával (10. ábra). A diplomások aránya messze a Ny-i szektorban (Budaörs–Törökbálint) a legmagasabb, amit az irodai funkció és a vevőorientált szolgáltatások fokozott jelenléte indokol. Ugyancsak magas a nem diplomás „irodai dolgozók” aránya is, s a fehérgallérosok együttesen a munkaerő több mint 60%-át teszik ki ebben a körzetben. A szigetszentmiklói és a gödöllői térségben viszont egyértelműen a fizikai foglalkoztatottak túlsúlyban. Csakhogy amíg az M0-ás mentén a szakmunkások számbeli fölénye tapasztalható, addig Gödöllőn és környékén a betanított- és segédmunkásoké a legnagyobb részesedés. Ez egyben jelzi azt is, hogy a helyi „modern” (high tech) ipar elsősorban alacsony presztízsű, futószalag jellegű munkára épül.

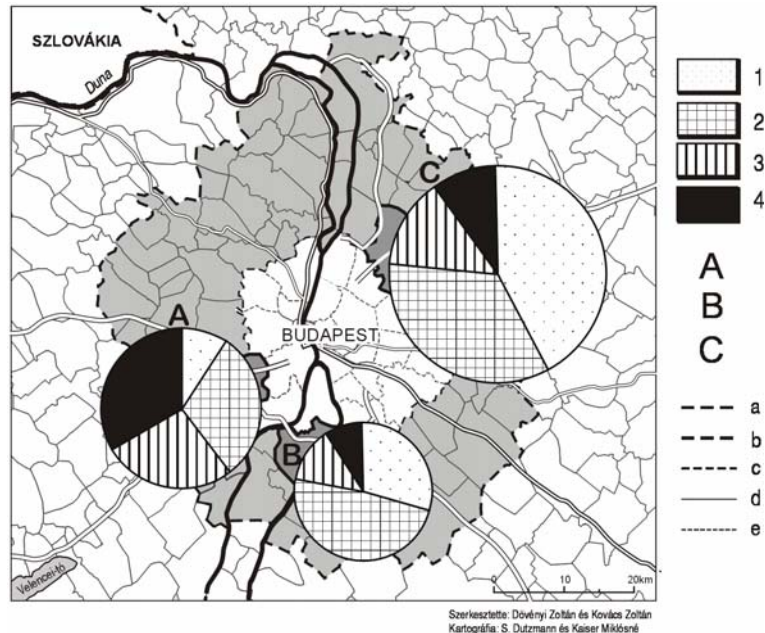


9. ábra. A munkaerő megoszlása gazdasági áganként. – 1 = mezőgazdaság; 2 = ipar; 3 = szolgáltatások; 4 = vegyes; A = Budaörs; Törökbálint; B = Szigetszentmiklós; Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogorósd, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = államhatár; b = agglomeráció határa; c = Budapest határa; d = településhatár; e = kerülethatár

Distribution of labour force by economic sectors. – 1 = agriculture; 2 = industry; 3 = services; 4 = mixed. – A = Budaörs, Törökbálint; B = Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogorósd, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = national boundary; b = boundary of agglomeration; c = boundary of Budapest; d = boundary of settlements; e = boundary of districts

Végül érdemes megvizsgálni azt is, hogy az agglomerációban működő cégek milyen üzleti térkapcsolatokat építettek ki az elmúlt időszakban. Ennek felmérése során arra kértük a válaszadókat, hogy üzleti partnereik (beszállítók, vevők stb.) száma alapján rangsorolják az ország egyes régióit egy 0-tól 5-ig terjedő skálán. A felmérés földrajzi háttéréből fakadóan a szóba jöhető válaszok között Budapest, a budapesti agglomeráció és Pest megye külön figyelmet kapott, míg az ország többi részét három nagy téregységbe (Dunántúl, Alföld, Észak-Magyarország) vontuk össze.

Vizsgálati eredményeink szerint az üzleti kapcsolatok terén mindhárom mintaterületen Budapest, valamint a budapesti agglomeráció áll az első, ill. második helyen (11. ábra). A főváros vezető szerepe – vélhetően a logisztikai, „áruelesztő” funkcióból fakadóan – a szigetszentmiklói M0-ás körzetben a legerősebb. A fontossági sorrend harmadik helyén azonban két szektorban is (Budaörs–Törökbálint, M0) meglepetésre a gazdaságilag dinamikus dunántúli régió áll, s csak a gödöllői körzet vállalatai rangsorolták Pest megyei kapcsolataikat a Dunántúl elé. Jellemző, hogy a sor végén mindenütt Észak-Magyarország és az Alföld található. A helyi cégek üzleti térkapcsolatai tehát elsősorban a főváros, annak agglomerációja, ill. a Dunántúl felé irányulnak.

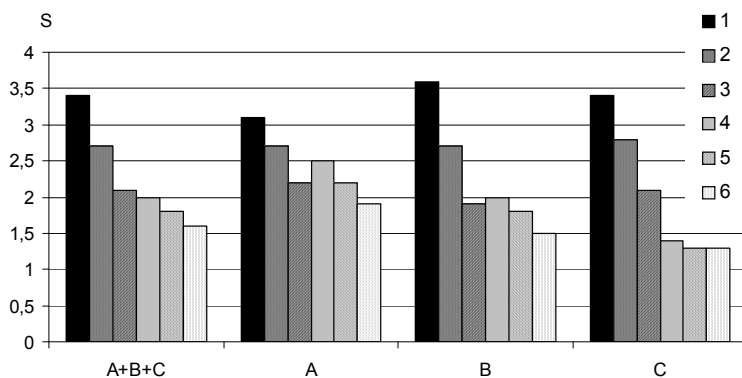


10. ábra. A munkaerő megoszlása szakképzettség szerint. – 1 = betanított és segédmunkások; 2 = szakmunkások; 3 = irodai dolgozók; 4 = diplomások; A = Budaörs; Törökbálint; B = Szigetszentmiklós; Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogyoród, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = államhatár; b = agglomeráció határa; c = Budapest; d = települések; e = kerületek

Distribution of labour force by professional skills. - 1 = unskilled manual; 2 = skilled manual; 3 = lower white collar; 4 = upper white collar. – A = Budaörs, Törökbálint; B = Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Alsónémedi; C = Gödöllő, Pécel, Isaszeg, Szada, Veresegyház, Fót, Mogyoród, Kerepes, Kistarcsa, Csömör; a = national boundary; b = boundary of agglomeration; c = boundary of Budapest; d = boundary of settlements; e = boundary of districts

Összegző megállapítások

A budapesti agglomerációban végzett vizsgálataink – jóllehet csak egy viszonylag szűk földrajzi és időbeli keresztmetszetre vonatkoztak – bizonyították a korábbiaktól eltérő, alapvetően új agglomerációs gazdaság létét. A Budapest körül az elmúlt évtizedben létrejött gazdasági szervezetek többsége tipikus posztfordi vállalkozásnak mondható, amelyek méretbeli megoszlása és tulajdonosi formája is megfelel a posztfordi gazdaság követelményeinek. Többségük kis és közepes méretű vállalkozás, döntően külföldi (multinacionális) érdekeltséggel. További jellemzőjük – ami ugyancsak utal posztfordi mivoltukra –, hogy előszeretettel „hálózatosodnak” (beszállítói hálózat stb.), s telephely-választásukban, valamint üzleti térkapcsolataikban is roppant rugalmasak.



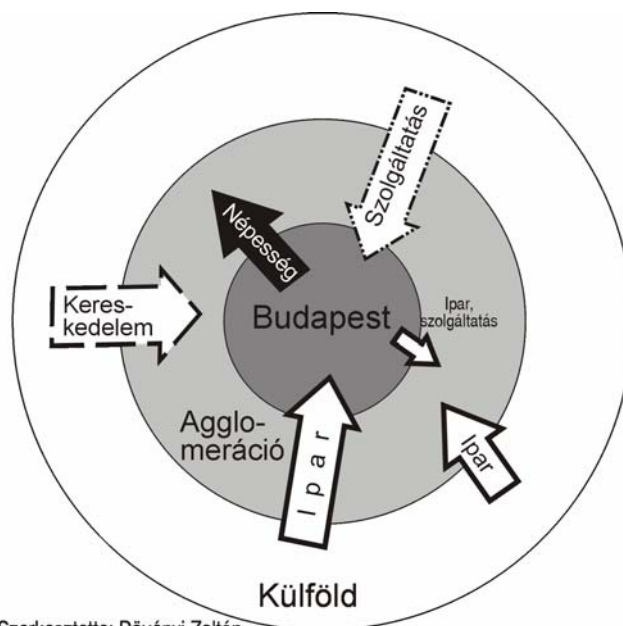
11. ábra. Az üzleti kapcsolatok területi jellemzői a beszerzés és értékesítés alapján. – 1 = Budapest; 2 = budapesti agglomeráció; 3 = Pest megye; 4 = Dunántúl; 5 = Alföld; 6 = Észak-Magyarország

Spatial characteristics of business relations based upon sources of supply and destination of goods. – 1 = Budapest; 2 = agglomeration of Budapest; 3 = Pest county; 4 = Transdanubia; 5 = Great Plain; 6 = Northern Hungary

Bebizonyosodott az is, hogy az itt található cégek megjelenése nem elsősorban budapesti vállalkozások „szuburbanizációs jellegű” kitelepüléséhez kötődik, hanem sokkal inkább kívülről (legtöbbször külföldről) ide irányuló beruházásokhoz, amelyek igen gyakran zöldmezős formában valósulnak meg. Ez némileg eltér a nyugat-európai és észak-amerikai gyakorlattól, ahol igen gyakran már létező vállalkozások dekoncentrációs (szuburbanizációs) mozgását figyelhettük meg korábban, s erre magyarázatul talán az szolgál, hogy nálunk a piacgazdasági átmenet (vállalatok tömeges megszűnése) és a gazdaság térbeli dekoncentrációja időben egybe esett.

A budapesti városregió gazdasági-társadalmi átalakulása a helyi sajátosságok miatt jelentősen eltér a Nyugat-Európában megszokottól. Az egyik fő jellemző, hogy a társadalmi mozgások esetében a dekoncentrációs folyamatok a lakossági szuburbanizáció formájában határozottan jelentkeznek, a gazdaságban azonban csak szórványosan. A gazdasági átalakulást meghatározó mértékben a külföldről beáramló mintegy 10 milliárd dollárnyi működő tőke alakította, s ennek területi vonatkozásait nem lehet figyelmen kívül hagyni (12. ábra).

Az agglomerációban működő vállalkozások többsége határozottan gazdasági szolgáltató profillal rendelkezik, amelyeket foglalkoztatottsági létszámuk alapján inkább a kis- és középvállalati kategóriába sorolhatjuk. A Budapest körül korábban oly markáns nagyvárosi (mezőgazdasági) ellátó öv mára jószerével felszívódott, s csak nyomokban fedezhető fel. Az agglomeráció iparára ugyanakkor az a jellemző, hogy viszonylag nagy létszámot foglalkoztató, just-in-time rendszerű csúcstechnológiával dolgozó, multinacionális vállalkozások zöldmezős telephelyeiről van szó. Az előállított termékek nem kis része a nagyváros fogyasztópiacára kerül, ezért gazdasági szempontból Budapest közelsége, valamint az autópálya-hálózat kínálta jó elérhetőség megtelepedésükben vezető szerepet játszott.



Szerkesztette: Dövényi Zoltán
Grafika: Kaiser Miklósné

12. ábra. A szuburbanizáció modellje a budapesti agglomerációban az 1990-es években

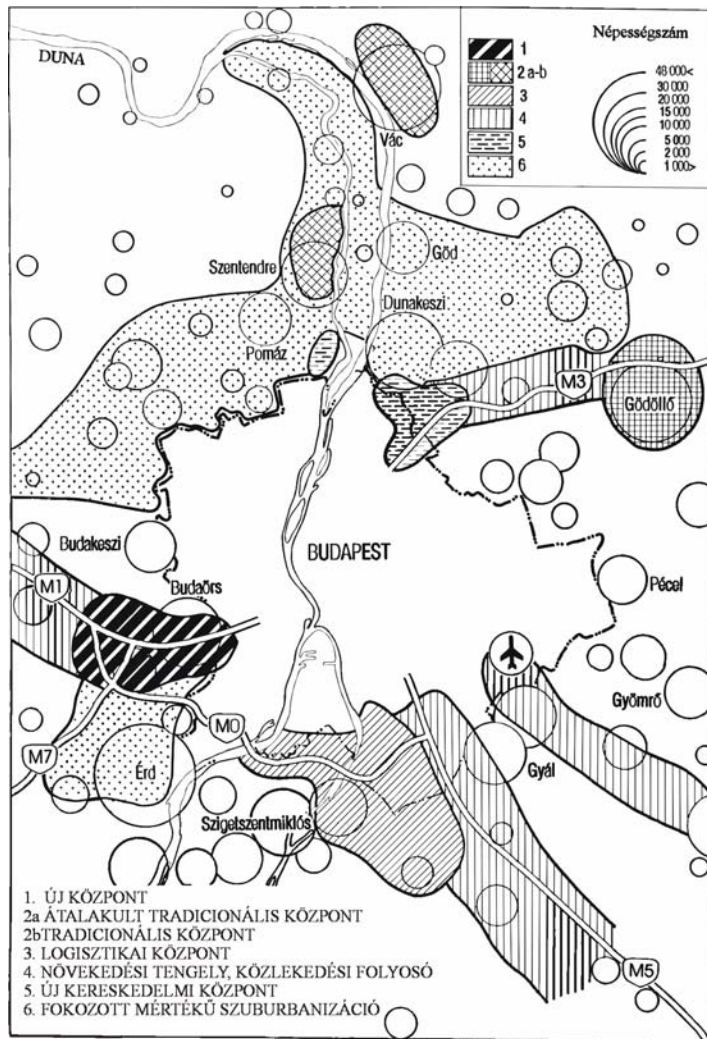
The model of suburbanisation in the agglomeration of Budapest in the 1990s.

Sajátosan alakul a vállalkozások üzleti térkapcsolata is. Sok közülük aktívan bekapcsolódik a nemzetközi forgalomba (pl. logisztika, ipar), ami ugyancsak szükségessé teszi a jó elérhetőséget (autópályák, repülőtér). Hazai térkapcsolataikat elemezve megállapíthatjuk, hogy az elsősorban a fővároshoz és agglomerációjához, valamint a fejlett dunántúli (ipari, kereskedelmi) hálózatokhoz kapcsolódik. A Budapest és agglomerációja jelentette 2,5 milliós felvevőpiac továbbra is az egyik legfontosabb telepítő tényező.

Az új agglomerációs gazdaság jellemzője továbbá, hogy funkcionálisan erősen szakosodott terekbe tömörül. Ez természetesen a budapesti nagyvárosi régió térszerkezetére nézve is számottevő következményekkel jár. A piacgazdaság egy évtizede is elegendő volt ahhoz, hogy az agglomeráció területi struktúrája jelentős mértékben, egyes részeken pedig alapvetően átalakuljon. Ennek következtében a várostérségben új, eddig ismeretlen funkcionális terek is megjelentek.

Ezek közül elsőként a Budaörs–Törökbálint települések körzetében kialakult, s „új központ” elnevezéssel illetett térszegmenst kell megemlíteni. A főváros Ny-i kapujában, a három autópálya találkozási területén az 1990-es években olyan mélyreható gazdasági átalakulás történt, ami alapvetően megváltoztatta a korábbi állapotokat. Így egy korábban alapvetően lakófunkcióval jellemezhető térség rövid idő alatt egy funkcionálisan sokszínű, rendkívül dinamikus fejlődő területté alakult át (13. ábra).

A gazdasági fejlődés esetenként azonban hagyományos központokat is képes volt dinamizálni, amire a legjobb példa Gödöllő. A tradicionális központok másik ré-



13. ábra. A budapesti agglomeráció térszerkezete

The spatial structure of Budapest agglomeration

szében nem történt ilyen mértékű átalakulás, ezek jórészt megőrizték korábbi tercier profiljukat, s az átalakulásból tulajdonképpen valamennyit profitáltak is (Szentendre, Vác).

Teljesen új térszerkezeti típust képvisel a Szigetszentmiklós–Dunaharaszti–Alsónémedi térségében kialakult logisztika zóna, s hasonlóképpen nincs szocialista előzménye az új kereskedelmi központok által meghatározott térszerkezeti egységeknek sem (Budakalász, ill. az M3 fővárosi kivezető szakasza – Fót).

Lényegében a rendszerváltozáshoz kötődő társadalmi folyamatok következtében alakult ki az a jelentős méretű lakossági szuburbanizáció, ami az agglomeráció jelentős területein az első számú térformáló folyamatnak tekinthető az 1990-es években.

A többé-kevésbé jól lehatárolható funkcionális térszerkezeti egységek egyelőre nem töltik ki maradéktalanul az agglomerációt: főleg a K-i oldalon találunk jelentős kiterjedésű „szürke” zónákat, ahol még nem egyértelmű az átalakulás iránya. Ezen túlmenően lehatárolhatók a jövőbeli fejlődés tartalékterületei, amelyek dinamizálása már a közeljövőben is várható. A három autópálya melletti növekedési tengelyek már meglévő fejlődési pólusokhoz kapcsolódnak, a 4-es út melletti pedig főleg a repülőtér miatt számít perspektivikus térségnek.

Az elkövetkező években a budapesti városrégió térszerkezetének alakulásában elsősorban az alábbi folyamatokra lehet számítani:

– A már meglévő dinamikus gazdasági terek – főleg a közlekedési folyosók mentén – tovább terjeszkednek. Ez a folyamat az M1-es autópálya zónájában már látványosan jelentkezik, de ez várható az M3 mellett Gödöllő és a főváros között is.

– Ugyancsak növekszik a lakossági szuburbanizáció által jelentős mértékben érintett övezet, s ennek következtében a folyamathoz kapcsolódó problémák és feszültségek fokozódása is várható. A fővárosból történő kiáramlás el fogja érni a távolabbi területeket is, így a szuburbanizáció mellett a dezurbanizáció is érzékelhető méretű lesz. Ennek első jelei egyébként már ma is megfigyelhetők, pl. a Galga-völgy néhány településében.

– Várhatóan meg fognak jelenni új, eddig még nem regisztrált térszerkezeti típusok, pl. a dzsentrifikált falusi terek, vagy éppen sajátos szabadidőközpontok (Disneyland).

Még ha a folyamatok iránya, de főképp dinamikája nehezen prognosztizálható is, az biztos állítható, hogy a következő évtized során mind a népesség, mind a gazdaság súlypontja a budapesti városrégió belül tovább tolódik majd a periféria irányába. Ennek során az „agglomerációs övezet” határai tovább tágulnak.

Nagy talány, hogy milyen átalakulás megy végbe a „belső periférián” azaz a Budapest közigazgatási határán belül elhelyezkedő, nagy kiterjedésű szabad területekkel és alulhasznosított ipari, szolgáltató stb. területekkel rendelkező ún. „rozsdá övezetben”. Ennek feltárása, ill. a folyamatok nyomkövetése a hazai városföldrajz számára is nagy kihívást jelent majd az elkövetkező években.

IRODALOM

- BARTA GY. 1999. Gazdasági folyamatok a budapesti agglomerációban. – In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Bp., pp. 131–139.
- BELUSZKY P. 1999. A budapesti agglomeráció kialakulása. – In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Bp., pp. 27–67.
- BEREND T. I.–RÁNKI GY. 1961. A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez. – In: Tanulmányok Budapest múltjából 14 p.
- BIHARI ZS. 1999. Vállalkozási intenzitás a budapesti agglomerációban. – In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Bp., pp. 143–154.
- BURDACK, J. 2000. Neue peripherie Wachstumsräume: Kleinformen und Grossformen. – Manuskript. Leipzig, 8 p.
- DÖVÉNYI Z. 1998. A Pest megyei vállalkozások TOP-listája. – In: Pest megye kézikönyve, I. kötet. CEBA Kiadó, Bp., pp. 241–244.

- DÖVÉNYI Z.–KOVÁCS Z. 1999. A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. – Földr. Ért. 48. 1–2. pp. 33–57.
- FÓNAGY Z. 1998. Budapest gazdasága 1873–1944. – In: Budapest gazdaságának 125 éve. Bp. pp. 22–45.
- HESSE, M. 2000. Logistik im Prozess der Sub- und Desurbanisierung. Wegweiser zur Erkundung der postmodernen Stadtlandschaft. – Arbeitspapier Nr. 1 des Forschungsprojekts „Der Beitrag der Logistik...”. Berlin.
- KÓRÓDI J.–MÁRTON G. 1968. A budapesti és a Pest megyei ipar fejlődésének és fejlesztésének problémái. – In: A magyar ipar területi különbségei. Bp., pp. 88–104.
- KOVÁCS K. 1999. A szuburbanizációs folyamatok a fővárosban és a budapesti agglomerációban. – In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Bp., pp. 91–114.
- KOVÁCS Z. (szerk.) 1999. A szuburbanizáció jellemzői a budapesti agglomerációban. (Esettanulmányok). – Földr. Ért. 48. 1–2. pp. 93–126.
- KOVÁCS Z. 2001. A települések fejlődése. – In: BELUSZKY P.–KOVÁCS Z.–OLESSÁK D. (szerk.): A terület- és településfejlesztés kézikönyve. CEBA Kiadó, Bp., pp. 67–91.
- KRÄTKE, S. 1991. Strukturwandel der Städte. Städtesystem und Grundstückmarkt in der postfordistischen Ära. – Frankfurt a. M.
- KUNZMANN, K. 1993. Konsequenzen der Europäischen Integration für die Entwicklung von Städten und Regionen in der Bundesrepublik Deutschland. – Materialien zur Raumordnung, 57. pp. 79–85.
- KUNZMANN, K. 1996. Euro-megalopolis or Themepark Europe? Scenarios for European Spatial Development. – International Planning Studies 1 (2), pp. 143–163.
- NEMES NAGY J.–RUTTKAY É. 1993. A vállalkozások területi terjedése 1982–1991. – In: ENYEDI GY. (szerk.): Társadalmi-területi egyenlőtlenségek Magyarországon. Bp. pp. 127–142.
- SÁGI ZS. 2000. A külföldi tőke szerepe a budapesti agglomerációs övezet feldolgozóipari térszerkezetének kialakításában. – Földr. Ért. 49. 1–2. pp. 73–93.
- SÁGI ZS.–TRÓCSÁNYI A. 1998. Szegregáció a budapesti agglomerációban. – Földr. Ért. 47. 2.–3. pp. 235–248.
- TIMÁR J.–VÁRADI M. 2000. A szuburbanizáció egyenlőtlen területi fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. – In: HORVÁTH GY.–RECHNITZER J. (szerk.): Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. Pécs. pp. 153–175.

Horváth Gyula (szerk.): A régiók szerepe a bővülő Európai Unióban – MTA RKK, Pécs, 2000. 228 p.

Európa nyugati felében a térszerveződés különböző szintjei közül a régió szerepe értékelődött fel a leginkább az utóbbi évtizedben. Ez a tendencia az európai integráció előrehaladtával tovább folytatódik, ill. kiterjed a kontinens keleti felére is. Ugyanis az Európa Unióhoz csatlakozni szándékozó kelet-európai országok területi politikájában is a régiók pozíciójának és a regionális megközelítésnek az erősítésére, valamint a regionális autonómiák kiépítésére helyeződik a hangsúly. Hol tart jelenleg ez a folyamat és milyen eredményeket értek el eddig az egyes kelet-európai országok? E két kérdésre adandó válaszok jegyében készült ez a kötet, amely a hasonló címmel 1999. máj. 27–29 között Pécsen, a Friedrich Ebert Alapítvány támogatásával megrendezett konferencia előadásait tartalmazza. A tanácskozáson több neves hazai és külföldi szakember vett részt, amit a szerzőgárda összetétele is tükröz. Az is nyilvánvalóvá vált a megbeszélés során, hogy a regionalizmus térnyerése és intézményesülése az elkövetkező évtizedben, mint új, fontos differenciáló elem jöhet számításba a kelet-európai gazdasági fejlődőképesség alakulásában.

Az MTA RKK gondozásában kiadott könyv az Előszón kívül 18 tanulmányt foglal magába. Egyenkénti megemlítésük azért helyesebb, mert a maga nemében mindegyik rendkívül érdekes és figyelemre méltó, hiszen átfogó képet rajzolnak az egyes országokban az átmeneti időszakban a területi középszint (régió) megszervezése érdekében elvégzett munkáról, s az azt befolyásoló politikai, társadalmi és gazdasági tényezőkről, továbbá a fejlesztésüket elősegítő cél-, eszköz- és intézményrendszer