

Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon

A Savaria University Press kiadása
(294 oldal terjedelemben)
Szerkesztette *Csapó Tamás* és *Kocsis Zsolt*

2005 decemberében rendezték meg Szombathelyen a II. Településföldrajzi konferenciát, amely az agglomerációkkal és a szuburbanizálódás témakörével foglalkozott. A konferenciát az MTA Vas Megyei Tudományos Testülete, a Magyar Földrajzi Társaság Nyugat-dunántúli Osztálya, a Szombathelyi Tudományos Társaság és a Berzsenyi Dániel Főiskola Társadalomföldrajz Tanszéke rendezte. A konferencián 22 szerző mutatta be húsz tanulmányát.

Az előadások a választott téma különböző aspektusait tárgyalták: elméleti vonatkozásait, konkrét térségek agglomerálódási és urbanizálódási folyamatait, a folyamatok megfigyelésének és értékelésének módszertani kérdéseit.

Az első – „Az agglomerálódás stádiumai” c. – előadás szerzője *Tóth József*, a Pécsi Tudományegyetem tanára volt. Előadásában két alapvető témával foglalkozott: az urbanizációs folyamat értelmezésével és sajátosságaival, valamint az urbanizáció és a területi koncentráció kérdésével. Az urbanizációs folyamat értelmezését a következőkben foglalta össze: Szakadatlan és mindent átfogó folyamat, amely a termelőerők fejlődésével párhuzamosan bontakozik ki, a magános településtől a nagyvárosi agglomerációig egyaránt értelmezhető; magába foglalja a népesség más jellegű tevékenységsoportokba, foglalkozásokba történő átrétegződését, területi koncentrálódását, életmódváltozását. Az urbanizáció és a területi koncentráció legfontosabb összefüggését az előadó úgy jellemezte, hogy „az urbanizációs folyamat előrehaladtával a települések társadalmi-gazdasági szférái átalakulnak, és átforgatódnak természeti környezetük is. Az egyes települések között horizontális és vertikális kapcsolatok jönnek létre, melyek egyre erőteljesebbek és sokoldalúbbak”.

Köszegfalvi György előadásában a közel három évtizeden át folytatott, témához kapcsolódó kutatásai alapján a magyarországi agglomerálódási folyamatokat elemezte. Kiemelte a KSH Területi statisztikai osztályának és személy szerint – a körülmények két éve eltávolított – *Kovács Tibornak* közreműködését ezekben a kutatásokban. Ez a fe-

letőbb eredményes együttműködés nagyon sokat jelentett a téma széles körű szakmai bemutatásában. *Köszegfalvi György*, valamint *Kovács Tibor* és munkatársai 2003-ban végzett együttes munkája alapján hazánkban 386 településnek – a településrendszer strukturális átalakulásának következményeként kialakult – közvetlen együttélése figyelhető meg. A kutatás eredményeit a KSH megyei igazgatóságainak 2003-ban megjelent – saját megyéjük településstruktúráit bemutató – kiadványai átvették és publikálták.

Kovács Zoltán tanulmánya Budapest elővárosi övezetének a rendszerváltás utáni átalakulását vizsgálta. Átfogó értékelésként megállapította, hogy „rendkívül dinamikus, ugyanakkor markáns földrajzi jegyekkel jellemezhető folyamat rajzolódik ki Budapest peremén”. A főváros „1990 utáni fejlődése visszatérést jelent a fejlett országok urbanizációs pályájához, amit lényegében a globális tőke mozgása, a lokális politika és az új gazdaságon megerősödött társadalmi rétegek lakóhelyi preferenciája együttesen határoz meg” – írja a szerző vizsgálatának végső következtetéseként.

Tímár Judit gazdag szakirodalmi forrásmunkák és saját vizsgálatok alapján elméleti igényességgel tárgyalja munkájában a „tértermelést” a poszt szocialista Magyarországon. Kiemelt figyelmet fordít olyan kérdés bemutatására, mint az agglomerációtól a szuburbanizációig terjedő folyamat. A szuburbanizációt mint a materiális tér formálóját elemzi. „A piacgazdaság körülményei közt zajló szuburbanizációt megismerni szándékozó kutatásaink azok mellé állítottak, akik e folyamat okait keresve a fogyasztói igények változása helyett a termelés fontosságára helyezik a hangsúlyt, s különösen, akik a tőke szerepének tulajdonítanak meghatározó jelentőséget” – írja *Tímár Judit*. Absztrakt térről szól az elővárosi fejlődés kapcsán, a mai folyamatokat elemelve. Markánsan fogalmazza meg kérdését és javaslatát: „Kinek áll hatalmában az absztrakt terével kolonizálni a materiális teret?” „A kultúraidegen lakóparkok terjedése kapcsán érdemes elgondolkozni.”

Csapó Tamás tanulmánya a budapesti agglomerációban fekvő városok településmorfológiáját vizsgálja Budaörs és Érd példáján. A budapesti agglomeráció városainak beépítése és funkcioná-

lis szerkezete eltér a hazai vidéki városokétól, ez azonban, mint vizsgálatait összegezve megállapítja, elsősorban az alvóvárosokra igaz. Ezek beépítése – a szerző véleménye szerint – horizontálisan kevésbé zárt és vertikálisan kevésbé tagolt. A városok szerkezetét domináns szerepkörük, a lakófunkció határozza meg. A központi üzleti negyedük kicsi és fejletlen, ipari szerepkörük általában nem jelentős, ezért az ipari terület kiterjedése kicsi.

Kocsis Zsolt tanulmánya a szombathelyi agglomeráció kialakulását mutatja be történelmi áttekintésben. Vizsgálja az agglomerációt az ókorban, a középkorban, a XX. század első és második felében. „Szombathely terjeszkedése leállt, újabb falvak lenyelése nem valószínű” – fogalmaz következtetéseiben. A szuburbanizáció azonban nem állt meg. A népesség dekoncentrációja tovább tart. Szombathely, mint nagy város, továbbra is a térség vonzásközpontja. „Az urbanus térség még nem érte el azt a méretet, amikor már kényelmetlenül nagy lenne, hogy aztán kihülő csillagként magába zuhanjon” – írja befejező mondatában a szerző.

Zábrádi Zsolt a hazai agglomerációk lehatárolását tárgyalva arról számol be, hogy a KSH Területi statisztikai osztályának megbízásából 2002 nyarán egy olyan matematikai módszert dolgoztak ki, „amely egyszerre alkalmas a Magyarországon található agglomerációk térbeli lehatárolására és típusainak meghatározására”. Részletes elemzések alapján a hazai településcsoportok három típusát különítették el, melyek 23 településcsoportot képviselnek.

Bajmócy Péter „A hazai szuburbanizációs folyamatok trendjei 2000 után” című témát tárgyalta előadásában. A kutatás céljainak, adatbázisának, módszereinek bemutatását követően a szuburbanizáció trendjeit elemezte a múlt század kilencvenes éveiben és napjainkban. Többek között azt a következtetést fogalmazta meg, hogy „...a szuburbanizáció nemcsak az 1990-es évek átmeneti jelensége volt Magyarországon, hanem jelenleg is folytatódik, sőt még egy kicsit gyorsult is”. Budapest fölényét tartja döntőnek: a szuburbán népességnövekedés 70–75 százaléka jut a környékére. Főlénye e tekintetben 15–30 szoros a regionális centrumokhoz képest. A Dunántúl, különösen Nyugat- és Közép-Dunántúl fölénye egyre nyilvánvalóbb e vonatkozásban is, míg az ország keleti, északkeleti részén a szuburbanizáció megtorpanni látszik.

Bokor Péter Szigethalom területfejlesztési koncepcióit vizsgálja írásában. A rendszerváltás után Szigethalom új funkcióval gazdagodott: az ingázók városa, azaz bolygóváros lett, de helyes az alvóváros megnevezés is. A várost a nyugdíjasok városának és a vállalkozók városának is nevezi. Szerinte a szociális intézmények városa is lehetne. A város fejlesztésében meghatározó szerep juthat földrajzi fekvéséből következően az üdülőfunkciónak is.

Borsos Árpád sajátos, eddig kevésbé vizsgált témát tárgyal munkájában. Arra keresi a választ, milyen a kulturális szolgáltatások elérhetősége az agglomerációs térségekben, különös tekintettel a mozira. Vizsgálataiban a mozi elérhetőségét (távolság, utazási idő, tömegközlekedési, térkapcsolati jellegzetességek), a személygépkocsi birtoklását és jövedelemviszonyokat tekintette meghatározónak. 19 központ – 18 megyeszékhely és Sopron – köré szerveződő agglomerációban 5 város és 6 község esetében volt mód 2004-ben moziba járni, az itt működő mozik kihasználtsága azonban rendkívül alacsony volt. Lényegében arra a következtetésre jutott, hogy „az urbanizálódási folyamat előrehaladottsága és a centrumok által vonzott települések moziba járási potenciálja között nem mutatható ki ok-okozati összefüggés...”.

Horváth Béla „Mobilitási index számítása a budapesti agglomerációban” című tanulmánya azt a hipotézist kívánta ellenőrizni, amely szerint a szuburbanizációnak jelentős hatása van a vizsgált településcsoportokra, illetve kísérletet tett egy mobilitási index kiszámítására. Naturális mutatók (mint például a lakosság, a vállalkozások számának változása, a gépkocsiszám változása) és a Bennett-módszer alkalmazásával számolta ki az agglomeráció egyes szektoraiban fekvő települések szintetikus mutatóját, „mobilitási indexét”. Ez az adott település mobilitási potenciálját jelenti. A mobilitási index és az adott település Budapesttől való távolsága között szoros összefüggést állapított meg: minél messzebb fekszik egy település a fővárostól, annál kedvezőtlenebb a mobilitási potenciálja.

Kokai Sándor munkájában a nyíregyházi településcsoport (12 település + Nyíregyháza) szuburbanizációs folyamatainak vizsgálatához szolgáltatott adalékokat (a népességszám-változás, a térbeli elrendeződés, az ingázás, a jövedelemviszonyok alakulása, a személygépkocsi-állomány változása, a lakásállomány, a munkanélküliség, a vállalkozások vonatkozásában). A vizsgált 12 településből ötöt az első csoportba,

ötöt a másodikba sorolt a szuburbanizációs folyamatban való részvételüket illetően, két település kimarad a folyamatok zöméből.

Lenner Tibor Veresegyháza fejlődésnek vázlatát mutatja be. Elsőként a budapesti agglomeráció településrendszerében végbemenő változásokat értékeli, majd a vizsgált város funkcióinak változásairól és a település szerkezet kialakulásáról szól. Következtetése: „a város évek óta javítja urbanizációs minőségét, úgy hogy előnyt kovácsol környezete mezőgazdasági tradíciójából, kedvező közlekedés-földrajzi helyzetéből. Elsősorban a környezetkímélő vállalkozásokat telepítette le, miközben megőrizte kertvárosias lakóterületi jellegét is”.

Szebényi Anita tanulmányában a szuburbanizáció sajátosságait vizsgálta Pécs környékén 2005-ben. Elsőként a demográfiai folyamatokat vizsgálta Pécssett és környékén (nagyobb földrajzi kiterjedésben), majd az agglomerációba sorolt 21 településnek a szuburbanizáció szempontjából fontos jellemzőit. Munkájának harmadik részében öt Pécs környéki települést vizsgált esettanulmányi jelleggel (Bogád, Nagykozár, Kozármisleny, Keszű és Cserkút), a szuburbanizáció Pécs környéki sajátosságainak bemutatására. Ezek a települések a Pécsről történt kiköltözések által egyformán preferáltak tűntek, de a részletes vizsgálatok a hasonlóságok mellett kisebb-nagyobb különbségeket is feltártak. Ennek révén differenciált és tanulságos megítélésre nyílt lehetősége a folyamat sajátos jellemzőinek bemutatása során.

Nagy Gábor „Városteréségek és gazdasági versenyképesség” című munkája elemzi a nagyvárosi térségek szerepét a gazdasági fejlődésben, a városi versenyképesség tereit. Röviden foglalkozik a neofordista modell előnyeivel és hátrányos vonásaival, az „új gazdaság” által kínált lehetőségekkel és veszélyekkel. Véleménye szerint „az új gazdaság” felé való elmozdulás újrapozicionálhatja Magyarországot helyét és szerepét az átalakuló globális gazdasági rendszerben. Az a modell „egyértelműen városközpontú fejlődési pályát rajzol ki” az alapvető tényezők révén, amelyek a hazai nagyvárosi térségekben találhatóak meg (koncentrált piac, humán erőforrások, kutatás-felsőoktatási kapacitás stb.).

Hegy Barbara írása a Budapest pozícióját meghatározó tényezőket tárgyalja a közép-európai nagyvárosok versenyében. A főváros XIX. század második felében kivívott helyzetének rövid összefoglalását követően a versenyhelyzetet

vizsgálja a rendszerváltás után. Elemzi Budapest pozícióját a globális és európai városhierarchiában, a közép-európai térségben, a magyar városhálózatban. Bemutatja innovációs potenciálját, majd a szociális polarizációval és a migrációs folyamatokkal foglalkozik. A szerző következtetéseiben megállapítja: Budapest sikerrel integrálta azokat a nagyvárosi folyamatokat, amelyekről sokáig izolálva volt. Egyre növekvő innovációs potenciállal és tudományos teljesítménnyel rendelkezik, új kihívásokkal kell szembenéznie a globális városversenyben. Budapest pozíciója a hazai városhálózatban „főként történelmi előnyök megszorozásával magyarázható, amelyek a vidéki nagyvárosok számára behozhatatlanok”.

Kovács Balázs „Versenyképességi pólusok fenntartható fejlesztésének magyarországi esélyei” c. tanulmánya áttekintést ad az Európai Unió strukturális és kohéziós politikájáról és a fenntarthatóságról, a fenntartható fejlődés magyar értelmezéséről, hazai stratégiájáról, területi értelmezéséről. Részletesen bemutatja az Országos területfejlesztési koncepciót a fenntartható fejlődés szempontjából. Összefoglalóan megállapítja: „a fenntarthatóság szempontrendszere megjelenik a hazai jogalkotásban és a legfontosabb országos fejlesztési dokumentumokban is. A fenntartható fejlődéssel kapcsolatos problémák gyakorlati megoldása főként helyi vagy regionális szinten hatékony...”.

Sipos Erika a regionális és területi identitást vizsgálja munkájában a versenyképesség és az innovatív fejlődés tükrében. Gazdag témakört mutat be, a kutatásai alapján elemzi az identitás koncepcióit, tisztázza a város fogalmát. Tárgyalja a városkutató módszereit. Vizsgálja a tájak, régiók, települések identitását, a sikeres város kritériumait, a mentális térképeket mint kutatási módszert, a városok innovációs potenciálját. A városi identitás megosztottságának egyik példaként Tatát mutatja be. Következtetéseit az egyes szerzők munkássága, egymást erősítő kutatási eredményei értelmében kísérte meg levonni. Írásában bemutatott kutatását úgy tekinti, hogy alapvető hipotézise megerősítést nyert.

Nagy Erika tanulmányában a városperemi szolgáltatótömrületek kialakulásának várostervezési és ingatlanpiaci mozgatórugóit vizsgálja Kelet-Közép-Európában. Elemzésében arra keresi a választ, hogy „a városi terek átalakulásában kulcsszerepet beöltöztető nemzeti és lokális (szak)politikák milyen módon ösztönözték a szolgáltatások városperemi tömrülésének növekedését”.

Ennek érdekében elemzi az ingatlanpiaci folyamatokat, a termelői szolgáltatásokat (irodapiac, irodai és logisztikai parkok), a kereskedelmet. Részletesen tárgyalja a kereskedelmi-szolgáltató tömörülések neoliberais tervezési-szabályozási kereteit.

Dávid Lóránt – Bujdosó Zoltán – Németh Andrea közös írása Gyöngyös és a „mátrai agglomeráció” fejlődési tendenciáit, turisztikai fejlesztési lehetőségeit mutatja be. Elsőként „Miért együtt?” címmel Gyöngyös szerepét tárgyalják a „mátrai agglomerációban”. Ennek kapcsán megfogalmazzák: „nehéz egyértelműen állást foglalni abban, hogy milyen előnyökkel és hátrányokkal járna gazdaságilag a települések különválása (a „mátrai agglomerációban” – a recenzor megjegyzése), ugyanakkor a városrészek és Gyöngyös egymástól való függése – nem csupán gazdasági

értelemben – megkérdőjelezhetetlen. Az írás második részében „Miért külön?” címen Mátrafüred önállóvá válásának gondolatával, gyakorlatával a térség fejlesztési lehetőségeivel foglalkozik. A szerzők megítélése szerint „az idegenforgalmi kínálat piacra vitelében egyértelműen a közös megjelenés a kívánatos és célravezető”.

Gondosan szerkesztett, olvasmányos, felettébb gazdag információtartalmú és szép kiállítású munka a bemutatott kiadvány. Ez egyaránt dicséri a szerkesztők és a nyomda dolgozóinak lelkiismeretes munkáját. Hasznos lehet a könyv mindazon olvasóknak, akik érdeklődnek a magyarországi településrendszerben kibontakozó új folyamatok iránt.

Ismertette: *dr. Kőszegfalvi György*

Az infrastruktúra elemeinek változó szerepe a területi fejlődésben Magyarországon

Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, 2006

Szerző: Abonyiné Palotás Jolán

Az infrastruktúra gazdag irodalma újabb könyvvel bővült. Abonyiné Palotás Jolán, aki a témakörből már korábban is számos írást jelentetett meg, művével összefoglaló munkára vállalkozott. Szavai szerint: „A szűkös források relatíve elmaradott infrastrukturális ellátottságot eredményeztek. Ezeket a jellemzőket, ezek következményeit vizsgálom dolgozatomban”. A szerző könyvét 12 fejezetre tagolja.

Az **I. fejezetben** bemutatja a különböző szerzők által definiált infrastruktúra-fogalmat, majd maga is kísérletet tesz az előbbieket szintetizálására. A szakemberek által adott – gyakran divergáló – definíciót az egyetemi hallgatók egy csoportjának (kérdőíves felmérés alapján megszerzett) véleményével kiegészítve megállapítja, hogy „a fogalom értelmezése terén nagy a bizonytalanság, a (kérdőíves) válaszokban nagyon magas a hibaszázalék, és sokan hajlamosak a fogalom szűkebb értelmezésére, vagy kimondottan leszűkíteni egy-egy területre. A tiszta fogalom kialakítását sem az oktatási intézmények, sem a média nem segíti elég hatékonyan”. Ezt követően a szerző tárgyalja az infrastruktúra elemekre bontásának különféle változatait, hangsúlyozza annak rendszerjellegét,

és megadja az elemek általa javasolt csoportosítását. Eszerint az infrastrukturális rendszerek két, egymást kis részben átfedő alrendszere egy oldalról a termelői, műszaki alrendszer, más oldalról a szociális, humán, települési alrendszer, továbbá mindkét alrendszer részben anyagi, részben nem anyagi elemeket tartalmaz. Meg kell jegyezni, hogy a szerző nem vizsgálja teljes körűen a definiált infrastruktúra-elemeket, kimaradt például a közigazgatás.

A **II. fejezet** az „Infrastruktúránk fejlődése a termelési tényezők szemszögéből” címet viseli. Ebben tájékoztatást kapunk az infrastruktúra fejlesztésére (mindenekelőtt annak gazdaságosságára) ható természeti tényezőkről, a szolgáltatásokban foglalkoztatottak számarányának időbeli alakulásáról, a „nemzetgazdasági” beruházások külföldi és hazai tőkeforrásainak arányváltozásáról 1867 és 1913 között. A szerző különös figyelmet szentel az I. világháború végétől az ezredfordulóig tartó általános tökehiánynak, amelynek az infrastruktúra fejlesztésére gyakorolt kedvezőtlen hatását a tervgazdálkodás időszakának meghatározó részében a korszerűtlen gazdaságpolitikai szemlélet is erősítette.

A **III. fejezet** az infrastruktúra fejlődésének néhány jellemző vonását tartalmazza a kapitalizáció kezdetétől 1938-ig, kiemelve a hazai sajátosságokat, és helyenként kitekintve a nemzetközi

viszonyokra is. Ebben a fejezetben fejt ki egyértelműen a szerző, hogy az infrastruktúra nemcsak a társadalmi-gazdasági fejlődés egyik alapfeltétele, hanem annak következménye is, tehát a szűkebb értelemben vett gazdaság (termelés) és az infrastruktúra fejlődése között kölcsönhatás van. Külön-külön, és a terjedelmi korlátok miatt is vázlatosan foglalkozik a közlekedés, a hírközlés fejlődésével, a pénzügyi, a lakás- és kommunális, az egészségügyi, az oktatási ellátottság alakulásával, valamint a kereskedelemmel. Lehangoló képet fest a két világháború közötti magyarországi viszonyokról, amelyekben azonban nemcsak a fejlődés „belső” logikájának, hanem külső, véletlenszerű tényezőknek (világháború, az ország felbomlása, gazdasági válság) hatása is megmutatkozott.

A könyv **IV. fejezete** a hazai infrastruktúra elemeinek az utóbbi fél évszázadban bekövetkezett változását foglalja össze. A szerző abból indul ki, hogy az egyes elemek viszonylagos szerepe a területi szerkezet átalakulásában időről időre változott. Ezt a megállapítást hét elem (lakás- és kommunális ellátás, egészségügyi infrastruktúra, művelődés, oktatás, kereskedelem, közlekedés-hírközlés, környezetvédelem) fejlődésének egymással párhuzamos bemutatására alapozza. Az elemzésben helyet kap (különösen a tergvagdálkodás időszakára vonatkoztatva) a fejlesztési tevékenység időbeli hullámzása és az ellátottság megyei szintű területi különbségeinek érzékeltetése. Infrastrukturális elmaradásunk jól jellemezhető a bőséges adatokkal illusztrált helyzetkép néhány részének kiemelése révén. Mindenekelőtt a szennyvízkezelés hiányosságai említendők, amelyekből általában a csatornahálózati ellátottságot szokták bemutatni, és többnyire figyelmen kívül marad a szennyvíztisztítás helyzete. Erről a könyv sem tájékoztat, minden bizonnyal az adatok megszerzésének problémái miatt. A közlekedés mint infrastruktúra-hálózati elem minden részét tekintve súlyos problémákkal küzd, amelyek döntő részben a tergvagdálkodás időszakára vezethetők vissza. Minden közlekedési ágazatot súlyos elmaradás terhel, ezt az írás egyes részletek feltárással érzékelteti.

Ebben a fejezetben kaphatott volna helyet a közlekedésen belüli – egyes ágazatok közötti – munkamegosztás változásának elemzése, amelynek következményei napjainkig érezhetők. Az úgynevezett „közlekedéspolitikai koncepció”, amelyet az Országgyűlés az 1968. évi őszi ülésén fogadott el, számos fejlesztési feladatot

tartalmazott (a vasút korszerűsítése, hálózatának racionalizálása, a közúti közlekedés komplex fejlesztése, a nemzetközi szállítások fokozása, a gazdaságosság, a szolgáltatások színvonalának emelése stb.) E célokat – egyebek mellett – úgy kívánták elérni, hogy a vasúti forgalom jelentős részét közútra terelik át. Az előirányzat szerint az áruszállításban a vasút aránya 74%-ról 60%-ra csökken, a közúti fuvarozásé pedig 16%-ról 26%-ra nő. A nemzetközi tendenciáknak akkor valóban megfelelő előirányzat azonban csak a célokat tartalmazta, a kormányzat nem gondoskodott arról, hogy a koncepció megvalósításához az anyagi eszközök folyamatosan rendelkezésre álljanak. Ennek nyilvánvaló oka mindenekelőtt a tőkehiányban keresendő; így közelítve azonban a célok kifizetése volt voluntarista jellegű, és nélkülözötte a távlati szemléletet. A koncepció így csak részben és alacsony színvonalon valósulhatott meg. Elmaradt a lecsökkent feladatot ellátó vasúthálózat, benne a magisztrális vonalak korszerűsítése is; a közúthálózat és a járműállomány nem volt felkészítve a megnövekedett forgalmi igények színvonalas kielégítésére, és ez a helyzet a jelenre alig változott. Nemcsak a szükséges beruházások elmaradása, hanem szervezési hiányosságok is okolhatók a közlekedési infrastruktúra által okozott anomáliákért, mint pl. a levegőszennyezés, a közutak menti építmények károsodása stb.

A szerző az **V. fejezetben** összefoglaló áttekintést ad az infrastruktúra-elemek közötti arányok időbeli változásáról. 15 éves (1989 és 2004 közötti) dinamikát mutat be a számításba vont elemekről, ebből következtetni lehet a közöttük levő súlyeltolódásra. Általában pozitívan értékeli a rendszerváltás utáni változásokat. Következtetéseik között az alábbiakat írja: „Összességében a magyarországi infrastruktúra rendszerváltás utáni fejlődésére vonatkozóan megállapítható a nagymértékű pozitív elmozdulás. A rendszerváltás előtti tergvagdálkodási időszakban az infrastruktúrafejlesztést alárendeltük a termelőágazatok tőkeigényének, tulajdonképpen az infrastruktúra fejlesztésekor a maradékelv érvényesült”. Említést érdemelt volna az infrastruktúra elemeinek arányváltozásaiból, viszonylagos elmozdulásából eredő pozitív változások érzékeltetése mellett egyes mellékhatások bemutatása is. Így például a már jelzett közlekedési problémákon túl a nagy bevásárlóközpontok telepítése, amely koncentrált áru- és szórakozáskínálattal a belvárosok kiskereskedelmének depressziójához vezet; a felsőoktatásban részesülő hallgatók létszámának

megtöbbszörözése, amellyel nem tartott lépést a háttérfeltételek („oktatási infrastruktúra”) fejlesztése, illetve éppen ezért kérdéses a hallgatói létszámot infrastruktúra-elemnek tekinteni. Végül előfordul ebben a fejezetben olyan megállapítás, amelyből nem tűnik ki egyértelműen a szerző álláspontja. Az egészségügyi ellátásról – többek között – az alábbiakat írja: „sajnálatos azonban, hogy a régóta kívánatos egészségügyi reform, (ami nagymértékben befolyásolná az egészségügyi infrastrukturális állományát is) mindeztideig nem következett be”. Kérdés, milyen irányú korszerűsítésre gondol.

A könyv **VI. és VII. fejezetének** tárgya az infrastruktúra szerepe a gazdasági fejlődésben 1960-tól 1975-ig, illetve 1994-től 2003-ig. A szerző az első időszakra számszerűsíti a vizsgálatba vont infrastrukturális (lakás-, egészségügyi, oktatási, közlekedési-hírközlési és kereskedelmi) ágazatok által nyújtott ellátottság színvonalát külön-külön és összehasonlítva, illetve ezekből rangsorokat képez. A számítás 1960-ra és 1975-re is elvégzi, így megállapíthatja, hogy a megyék között a rangsorok hogyan változtak. Kimutatja továbbá – az iparban termelt, korrigált nemzeti jövedelem felhasználásával – az ipar és az összehasonított infrastruktúra-mutató közötti kapcsolatot, amelyet közepes értékű korrelációs együttható számszerűsít. Megállapítja, hogy az ipar (átvitt értelemben a gazdaság) a legszorosabb kapcsolatot a közlekedéssel realizálja; továbbá: „azok a térségek iparosodottabbak, amelyeknek infrastruktúrája fejlettebb, ... azokban a területegységekben fejlődött dinamikusabban a közlekedési infrastruktúra, amelyekben az ipar elvárásai nagyobb mértékben követelték meg, ahol jobban sürgette a szűk keresztmetszet a fejlődésüket”.

Az infrastruktúra gazdasági fejlődésben játszott szerepének vizsgálatára, második időszakként, az 1994-től 2003-ig tartó periódust választja a szerző, amely túl van a rendszerváltozáson, és folyamatai korszerűbb adatok alapján tárhatók fel. Minőségi ugrást jelez a statisztikai munkában, hogy 1994-től kezdődően évenként rendelkezésre állnak országosan és megyei bontásban is a GDP-adatok. Ebben a tekintetben tehát nincs szükség áthidaló becslések végzésére. Módosít a szerző az elemzésbe vont mutatók aggregáltságán is, az első időszakra alkalmazott, ágazati összehasonított infrastrukturális mutatók helyett 12 részmutatót közvetlenül használ fel, részben megváltozott tartalommal. Az infrastrukturális ellátottság ezekből összehasonított mutatóit az időszak kezdő és befejező

éve szerint összehasonlítva megállapítja, hogy milyen változások történtek a vizsgált jelenség megyei rangsorában. A részmutatók dinamikájának változása pedig arra utal, hogy mely szolgáltatási feladat változtatta meg (pozitív vagy negatív irányban) súlyát az összehasonított ellátási feladatok körén belül. Hasonlóképpen vizsgálja a szerző a megyék egy főre jutó GDP-jének (mint a gazdasági fejlettség egy mutatójának) az alakulását, ennek alapján a megyék közötti sorrendiség változását. Az infrastrukturális ellátottság és a gazdasági fejlettség területi változási tendenciájának egybevetése alapján következtet az infrastruktúra és a gazdaság térbeli kölcsönhatására. Ezt megerősítendő kiszámítja – a kezdő és a befejező évre – az infrastrukturális részmutatók és a gazdasági fejlettség (egy főre jutó GDP) közötti korrelációs szorosságot. Végül megállapítja, hogy: „A közlekedési és hírközlési infrastruktúra befolyásolja legintenzívebben a GDP-t, a fajlagos jövedelmeket, így a fejlettség területi differenciáltságát is. Ezért fejlesztése, az elmaradott térségek dinamikusabb felzárkóztatása a térség komplex fejlettségének a nivellálódását leginkább elősegíti”.

A **VIII., IX., X. fejezetek** kisebb terjedelmű írások; részben adalékok a termelői infrastruktúra fejlesztésének kérdéséhez, részben egyes kutatási vizsgálatokról tájékoztatnak (1 oldalban), végül a regionális repülőtér-fejlesztés térségfejlesztő hatásáról szólnak. Ez utóbbi fejezetet illetően néhány megjegyzés: A légi közlekedés, légi szállítás előnyeinek vázolása, valamint a hazai – a regionális repülőtereket illető – hiányok bemutatása után a szerző sokoldalúan érvel a szegedi regionális repülőtér kiépítése mellett. Érvelése figyelemre méltó, amelyet így zár le: „... ha Szeged a nemzetközi regionális repülőtér létrehozásával bekapcsolódik a nemzetközi légi forgalomba, az magasabb szintűvé, korszerűbbé, kényelmesebbé, gyorsabbá teszi a közlekedést, ami emeli az egyének, a családok, a lakosság életminőségét, növeli lehetőségeit, gazdasági növekedést generál. A beruházás gyors megtérülése, az igazi pozitív hatás azonban akkor érvényesül, ha a kifutópálya 2000 m-re épül ki...”. Némileg eltér az egy földrajzi pontra koncentrált elemzés a könyv általános tartalmi felfogásától, amely az infrastruktúra országos összefüggéseit tárgyalja.

A **XI. fejezet** az ipari parkok térségfejlesztő hatásával foglalkozik, kiemelt tekintettel a délnyugati régióra. Az ipari park a XIX. század végén, Angliában kialakult intézmény. Tömegesen a II. világháború után kezdték alkalmazni. Magyar-

országban, az egykori Országos Tervhivatal kezdeményezésére, az 1960-as, 70-es évek fordulóján Dombóvárott és Mátészalkán létesítettek kísérleti jelleggel 1-1 ipari parkot. A kezdeményezésre nemzetközi tapasztalatsere ösztönzése alapján került sor. A külföldön prosperáló intézmény Magyarországon csak nehezen talált magára; hiányos volt a szolgáltatás, a betelepülés igen hosszú időt vett igénybe. A nehézség fő oka azonban a gazdaságossági szemlélet tervgazdálkodásra jellemző alacsony színvonala volt. Az ipari park ugyanis – mint a kis- és középvállalatok jellemző telephelyi együttese – fő vonzerejét a vállalkozási költségek relatív csökkentése, a gazdálkodás hatékonyságának emelése révén érvényesíti. A költségérzékenység szintje pedig rendkívül alacsony volt. A viszonyok mára jelentősen megváltoztak. A gazdaságilag hatékony működés, kis- és középvállalatok esetében különösen, elsődrendű követelmény. A gazdaságos működés előnyei azonban csak akkor használhatók ki, ha egyrészt az ipari parkok megfelelő felszereltséggel rendelkeznek, másrészt, ha megközelítő egyensúly van az ipari parkok telepítési kínálata és a kis- és középvállalkozások telephelyi kereslete között. A szerző rámutat a nagyszámú ipari park felszereltségében tapasztalható hiányosságokra; megjegyzendő azonban, hogy ezeket csak akkor indokolt pótolni, ha várható a szabad és a keletkező új kapacitások minimális szintet meghaladó kihasználása. Országosan ehhez a kis- és középvállalkozások erőteljes támogatására (részben a betelepülő multik helyett), illetve a vállalkozási kedv élénkítésére lenne szükség. A jó kihasználás feltétele természetesen az is, hogy az ipari parkok megfelelő helyen létesüljenek; ennek kiválasztásakor figyelembe kell venni a létesítési pontnak és vonzáskörzetének befogadóképességét, erőforrásait. Tisztában kell lenni azzal is, hogy az intézmény nemcsak, sőt talán nem is elsősorban a hátrányos helyzetű térségek fejlődésének indítékaként, hanem más feladatok ellátására is alkalmas (nagyvárosok tehermentesítése stb).

A könyv rövid **XII. fejezetében** az egykori mezőgazdasági melléküzemágak jelenleg kihasználatlan infrastruktúra-kapacitásainak elvi hasz-

nosítási lehetőségeit vizsgálja a szerző. Tájékoztató a kérdőíves felmérésre kapott válaszokról és egyebek mellett megállapítja, hogy „különösen alkalmasak lehetnek ezek az ingatlanok például a helyi, zömmel mezőgazdasági árualap begyűjtésére, tisztítására, osztályozására, csomagolására”. Az azonban túlzott igénynek tetszik (a hasznosítást illetően), hogy azok az ipari parkéhoz hasonló funkciót lássanak el.

Összefoglalóan a következők állapíthatók meg. A mintegy 160 oldalas elemzésben a szerző többoldalúan vizsgálja az infrastruktúra-elemek kapcsolatát egymással és a gazdasági fejlettséggel. Szemléletessé teszi ezt a korrelációs szoroságok mérése, azonban ez sem ad választ arra, hogy az infrastruktúra-fejlesztés gazdaságfejlesztést megelőző vagy követő jellegű-e. A munka egyik erénye, hogy az összefüggések továbbgondolására ösztönöz. Így például általános tendenciának értékelhető, hogy a mindenkori irányító szervek – azon túl, hogy felelősek az infrastruktúra viszonylagos fejletlenségéért – rendre annak művi kapacitását meghaladó termelés- és szolgáltatásfejlesztési célokat tűznek ki, az ebből eredő feszültségeket a társadalom érintett csoportjaira hárítva át. Ezek közé tartozik az említett közlekedéspolitikai koncepció, de a felsőoktatásban részt vevők számának többszörösre emelése is. Ez utóbbi aktus pozitív vagy negatív jellegének társadalmi megítélése azért is kétes, mert többszörös feszültséget hordoz, egyrészt az egyes szakokon végzett hallgatók elhelyezkedési nehézségeit, másrészt az oktatás tárgyi feltételeinek szűkösségéből adódót, harmadrészt azt a kérdést, hogy az adott körülmények között lehet-e a felsőoktatást egységes infrastruktúra-elemnek tekinteni.

A könyv mindazoknak ajánlható, akik elmélyülten, többoldalúan és összehasonlító jelleggel kívánják tanulmányozni az infrastruktúra rendkívül gazdag és időszerű problémakörét. Ajánlható továbbá a magyar gazdaság történelmi fejlődése iránt érdeklődő olvasóknak. Oktatási célra is eredményesen alkalmazható.

Ismertette: *dr. Bartke István*