

AZ IPAR SZEREPE VIDÉKI NAGYVÁROSAINK RENDSZERVÁLTOZÁS UTÁNI FEJLŐDÉSÉBEN

Kukely György¹ – Zábrádi Zsolt²

A tanulmány bemutatja az ipar szerepét a vidéki nagyvárosok gazdasági-társadalmi életében, valamint foglalkozik az ipari területek városon belüli területi allokációjával, struktúraváltásával és a jövőbeli iparfejlesztés potenciális tereivel.

Az elmúlt 15 évben a nagyvárosokban megerősödött a terciér szektor szerepe, s mindenhol vezető ágazattá vált mind a foglalkoztatásban, mind a jövedelemtermelésben. Azonban a vidéki nagyvárosok esetében a terciérizálódás nem volt olyan mértékű, mint Budapesten.

Az 1990-es években vidéken elsősorban a jelentősebb foglalkoztatás-bővítésre képes ágazatoknak volt dinamizáló hatásuk a gazdasági fejlődésre, s ez a legtöbb térségben a feldolgozóipart jelentette (Kiss, 1998). A vidék gazdasági szerkezetének változásában elsősorban az ipar, azon belül pedig a gépipar játszotta a legfontosabb szerepet. A nagyvárosokban, különösen az Észak-Dunántúlon nagyon jelentős ipari beruházások történtek, nagy multinacionális vállalatok hozták létre leányvállalatukat, s dinamizálták e térségek gazdaságát. Győr és Székesfehérvár különösen kiemelkedett a külföldi működőtőke vonzásában. Az ország keleti és déli térségeiben lévő nagyvárosok vonzóereje már jóval gyengébb volt, új beruházások is kisebb számban történtek. Azonban az országnak e térségeiben megvalósuló új beruházások jelentős része elsősorban a nagyvárosokban történt (pl. Kecskemét, Nyíregyháza).

Nagyvárosok

Magyarországon Budapesten kívül nyolc város népességszáma haladja meg a százezer főt – az öt regionális centrum (Debrecen, Miskolc, Szeged, Pécs, Győr), valamint Nyíregyháza, Kecskemét és Székesfehérvár. A nyolc magyarországi (vidéki) nagyvárosban ma közel 1,2 millióan laknak, de a rendszerváltás óta népességszámuk összességében 15 ezer fővel csökkent. Miskolc népessége már az 1980-as évek közepe óta fogy, de 1990 óta Győr, Kecskemét és Nyíregyháza kivételével az összes nagyváros veszített lakónépességéből. Különösen Miskolc és Pécs esetében történt jelentős népességvesztés: a két jelentős bányászati-nehézipari központban mind a természetes fogyás, mind az elvándorlás nagy volt, előbbi lakosságszáma 6, utóbbié 4%-kal csökkent a rendszerváltás óta. A két alföldi város pedig a növekvő munkaalkalmaknak köszönhetően jelentős vándorlási többlettel bír, s itt még a természetes szaporodás is pozitív. Ugyanakkor mindegyik nagyvárosban jelentős számú ingázó is dolgozik, s habár számuk lecsökkent a rendszerváltás óta, még ma is a Székesfehérváron dolgozók 40%-a, Győrben egyharmada, Miskolcon és Nyíregyházán egynegyede, de a többi nagyvárosban is a foglalkoztatottak egyötöde bejáró. Természetesen a nagyvárosok foglalkoztatási struktúrájában ma már a terciér szektor a legjelentősebb, a foglalkoztatottak 60-75%-a dolgozik itt, míg a mezőgazdaság szerepe minimális. Igazából az ipar súlyában mutatkozik különbség a nagyvárosok foglalkozási szerkezetében. Míg Székesfehérváron és Győrött az iparban dolgozók aránya 40% körüli, Kecskeméten 30%, addig a többi nagyvárosban mindössze 25%. Igaz, ez is magasan meghaladja a budapesti arányt, mely jelzi, hogy vidéken továbbra is meghatározóbb súlya van a termelő ágazatoknak, mint a fővárosban.

¹ Ph.D. hallgató, ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, 1117 Budapest, Pázmány Péter sétány 1/C, gyurrgy@ludens.elte.hu

² Ph.D. hallgató, ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, 1117 Budapest, Pázmány Péter sétány 1/C, zabradizs@ludens.elte.hu

Nagyvárosok ipara

A nagyvárosok az ország ipari foglalkoztatásában és ipari termelésében egyaránt kiemelkedő szerepet játszanak (Kiss, 2001), A legjelentősebb ipari potenciállal rendelkező települések körében találhatók, de közöttük is jelentős differenciák vannak. A hazai export több mint egyharmadát a vidéki nagyvárosokban termelik meg, de ennek négyötöde Győr és Székesfehérvár vállalataitól származik (tehát e két város adja a magyarországi export 30%-át!). Ezzel szemben, Nyíregyházán és Kecskeméten az össztermelés egy nagyságrenddel kisebb, s a külföldi tőke volumene is ezekben a nagyvárosokban a legkisebb. A helyi ipar volumenét jól jellemzi az iparüzési bevételek nagysága és aránya az önkormányzat bevételeiben. Győrben az önkormányzat összbevételeinek több mint 20%-át, helyi adóbevételeinek több mint háromnegyedét az iparüzési adó adja, mely 2003-ban már közel 5 milliárd Ft bevételt jelentett a városnak. Kecskeméten és Nyíregyházán az önkormányzat helyi adóbevételei együtt sem érik el a székesfehérvári értéket, ahol az egy lakosra jutó helyi adóbevétel 2-2,5-szer nagyobb – Győr kivételével – bármelyik nagyvárosénál.

A nyolc nagyvárosban alig több ipari nagyvállalat központja található, mint a fővárosban. Vizsgálatunkban az összehasonlíthatóság végett a 200 főnél nagyobb iparvállalatokat nevezzük nagyvállalatnak (a megszokott 250 fős határt azért vittük lejjebb, hogy mindegyik város esetében legyen értékelhető elemszám), így 109 helyett 135 vállalatot elemeztünk. A nagyvállalatok közel négyötöde Székesfehérváron és Győrött található, míg Nyíregyházán mindössze 6 db található. A nagyvállalatok ágazati szerkezete is sok eltérést mutat. Érdekes módon a nagyvárosok átlagához éppen Budapest hasonlít leginkább (de ez elsősorban a nagy elemszámú fővárosi mintának köszönhető). Győrben a textil- és bőripar, Debrecenben az élelmiszeripar, Miskolcon a kohászat és fémfeldolgozás, valamint az energiaipar, Pécsen az energiaszektor, Kecskeméten és Székesfehérváron pedig a gépipari nagyvállalatok száma haladja meg jelentősen az átlagot, mely jelzi e városok specializálódását is az adott ágazatra. Nyíregyháza és Szeged esetében a nagyvállalatok döntően az élelmiszeriparban és a gumiiparban található. Győr esetében a gépipari specializáció a nagyvállalatok számából nem tükröződik, de természetesen más a helyzet az árbevételt vizsgálva.

1. táblázat: A 200 főnél többet foglalkoztató, 1 milliárd Ft-nál nagyobb árbevételű iparvállalatok ágazati szerkezete a vidéki nagyvárosokban (db)

	élelm. ipar	könnyű- ipar	vegyp- ipar	kohászat, fémfeld.	gépipar	egyéb feld.	bányász- zat és energia- ipar	ipar össz.
Győr	5	7	1	0	6	1	4	24
Debrecen	8	3	1	1	5	1	2	21
Kecskemét	2	2	1	0	9	0	1	15
Miskolc	3	0	1	5	2	0	4	15
Nyíregyháza	2	1	2	0	0	0	1	6
Pécs	4	0	0	1	2	1	6	14
Szeged	3	2	3	0	1	1	3	13
Székesfehérvár	4	0	3	2	15	1	2	27
Nagyvárosok	31	15	12	9	40	5	22	135

Forrás: Cég-kód-tár, 2003

Differenciált ipari/gazdasági fejlődés a nagyvárosokban

A rendszerváltás után a nagyvárosok különböző fejlődési pályát jártak be. Például az 1990-es évek elején hasonló mély válságba került Miskolc, vagy Székesfehérvár gazdasága is, nagyvállalataik elvesztették piacukat, gazdálkodásuk összeomlott, mely az egész várost depresszióba sodorta. Azonban az eltérő adottságok, a helyi vezetők képességei stb.

következtében a két város fejlődése teljesen más utat járt be. Míg a korábban is jelentős ipari potenciállal rendelkező városok közül Győr és Székesfehérvár megújult ipari struktúrával, a high-tech ágazatok egyre jelentősebbé válásával rendkívül dinamikusan fejlődött, addig Miskolc és Pécs esetében a leépülő domináns bányászati és kohászati iparágak helyét nem tudta átvenni más iparág. Csak egy-két jelentősebb új külföldi beruházás történt (Elcoteq, Shinwa, Bosch), de e városok jelentős üzemei továbbra is a túléléssel küzdenek (Diósgyőri Acélmű, Zsolnay porcelán, Bórgyár). A négy alföldi nagyváros ipara a rendszerváltás előtt kisebb jelentőségű volt, de az elmúlt 15 évben iparosodásuk üteme is jelentősen eltért egymástól. Míg a fővároshoz közel fekvő, autópályán is elérhető Kecskemétre sok új ipari beruházás érkezett, addig például Szegeden alig történt új ipartelepítés, sőt a meglévő (elsősorban könnyűipari) vállalatok is sorra leépültek. A nagyvárosok egyik érdekes színtestje Nyíregyháza, mely a rendszerváltás óta rendkívüli fejlődésen ment keresztül, s a városban egyre jelentősebb ipari beruházások történnek. A közeljövőben valósul meg két hatalmas projekt, az Electrolux, valamint a Michelin egyenként tíz-tíz milliárd Ft nagyságrendű beruházása, melynek köszönhetően két dinamikus ágazat, a háztartási gépgyártás és a személygépkocsi-abroncs gyártás megjelenésével Nyíregyháza ipari potenciálja megerősödik, s Kelet-Magyarország fejlődési pólusává válhat.

2. táblázat: A nagyvárosok csoportjai az ipari dinamika és volumen alapján

	Jelentős iparral rendelkezők	Kevésbé jelentős iparral rendelkezők
Gyorsan iparosodók	Székesfehérvár, Győr	Nyíregyháza, Kecskemét
Az ipari fejlődés lassabb, vagy visszafejlődés zajlik	Miskolc, Pécs	Szeged, Debrecen

Az iparterületek szerepe a nagyvárosokban

A települések térszerkezete folyamatos változásban van. Az elmúlt tíz-tizenöt évben ezek a folyamatok felgyorsultak Magyarországon. Az ipari funkciójú területek városon belüli elhelyezkedése alapvetően megváltozott. A közel száz éves iparfejlődés során kialakult ipari telephelyeket egyre inkább körbenötte a város, amely több problémát is felvetett. Az ún. barnamezős területek a városfejlesztés központi kérdésévé váltak, hatékony újrahaznosításuk érdekében beavatkozásra van szükség (Barta, 2003).

E területek hasznosítása nem könnyű. A talaj szennyezettsége, a tulajdonviszonyok rendezetlensége, az általános spekuláció a telekkel és épületekkel, illetve az alacsony ingatlanpiaci árak stb. mind taszító tényezőként jelentkeznek. A környezetszennyezésért nem az okozó felel, hanem – miután felfedezte a problémát – az új tulajdonos feladata a kármentesítés. Mindezek az okok távol tartják a lehetséges beruházókat is a barnamezős területektől, s inkább a kedvezőbb, biztonságosabb zöldmezős területeket választják (Barta, 2003).

A rozsdaovezetek taszító hatása a lakosság, illetve a gazdasági tevékenység elköltözését is maga után vonhatja. Ezek új telephelyválasztásában azon területek értékelődnek fel, ahol korábban nem volt beépítés. Új ipari és lakóövezetek jönnek létre a település peremén zöldmezős beruházásként (pl. ipari ill. lakóparkok). Itt alacsonyabbak a költségek, kisebb a kockázat, sőt még az engedélyezés is gyorsabb, s a tervezésnél nem kell igazodni a meglévő adottságokhoz. Általában ezek a területek jó közlekedési kapcsolataik révén sokkal kedvezőbbek a vállalkozások számára a beszállítókkal és a messzebb lévő piacokkal való kommunikáció szempontjából is (Koszorú, 2001). Ezzel azonban a természeti erőforrások igénybevétele is megnövekszik, csökken az érintetlen természeti környezet nagysága, a termőterület mérete, a helyi egyéb erőforrások (pl. víz) kitermelése, a szép tájak és ökológiai értékek eltűnhetnek, s a települések horizontális terjeszkedése jelentősen megnövekszik. A városok gazdasági helyzete is romlik, hiszen az elköltözésekkel csökkennek az adóbevételek (pl. ipari parkba való beköltözés általában különböző adókedvezményekkel jár), mely a

városok fenntartása szempontjából súlyos problémákhoz vezethet, ugyanakkor hatalmas területek állnak kihasználatlanul a települések belső, értékes területein, melyek további hanyatlásnak indulnak. A fejlett országokban, de már Magyarországon is felismerték a települések, hogy a környezet védelme és a gazdasági fejlődés között szoros kapcsolat van, s a gazdaság fejlesztésével, szerkezetváltásával összefüggésben meg kell valósítani a szennyezett ingatlanok helyreállítását is (Alvarez, 2001, Priemus, 2001).

A telephelyet kereső cégek a barnamezős területek hasznosítására a legtöbb esetben kevésbé motiváltak. A városközpontokhoz közel eső területek telekára magas, ráadásul a talajszennyezés elhárításának költsége is jelentős összegeket emészt fel. Azonban a környezeti károkról általában nincsenek információk, így a felmerülő költségek is bizonytalanok. A barnamezős területek image-e sokkal rosszabb, mely részben valós (általában ezeken a területeken magasabb a bűnözési ráta, nagyobb a szegénység, gyenge a lakáspiac, fennállnak környezeti problémák), részben előítéleteken alapszik. Mindezek miatt a megtérülés bizonytalan és túl alacsony. Ezért szükséges, hogy állami/önkormányzati és a magánszféra közötti együttműködés (PPP, Public-Private Partnership), mely révén csökkenthető a pénzügyi kockázat. Fontos a befektetések ösztönzése. Fejleszteni kell a városi infrastruktúrát, javítani a városi környezet minőségét és a lakosság szociális összetételét, valamint az ingatlanfejlesztéshez közvetlen támogatást kell nyújtani, mely a beruházók számára is ésszerű nyereséget eredményez. (Priemus, 2001)

A barnamezős rehabilitációt a fenntartható fejlődés szélesebb perspektívájában kell áttekinteni: a barnamezős fejlesztés egyszerre gazdasági és városfejlesztési feladat, melyben fontos szerepet kap a várostervezés, a földhasználat-szabályozás, a környezetvédelem és a társadalmi átalakulás vizsgálata is. Ebből az is következik, hogy a barna övezet újrahasznosítása, a városi földhasználat, az ingatlanpiac és a város gazdasági fejlődése komplex egységként kezelendő. A cél az, hogy a korábbi ipari területet nagyobb hozzáadott értéket termelő, vagy a környezethez jobban illő tevékenységgel kell megtölteni, amely nem feltétlenül ipari, sőt sok esetben inkább szolgáltató, vagy lakófunkció (Barta, 2003). A barnamezős rehabilitáció segítséget ad a városok környezetbarát módon való újjáélesztésére, a zöldterületek megővésére, a környezetvédelmi és a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére. A rehabilitációt végző vállalkozások számára üzleti lehetőséget biztosít, mellyel a helyi vállalkozások megerősödése is segíthető. Eredményeként mérséklük a szociális és környezeti problémákat, csökkenhet az elhagyott ingatlanok száma, nő a foglalkoztatás és az adóbevételek mennyisége.

Összegzésként megállapítható, hogy a nagyvárosok belső területeibe integrálódott barnamezős területek által okozott környezeti és gazdasági konfliktusok megoldása, nem feltétlen a települések külterületét elfoglaló iparterületek számának és területének növekedése kellene legyen (amely tájképromboló, természeti környezetet megzavaró stb.), bár egyes településrészekben ezek a megoldások is a fenntartható fejlődést segítik elő. Mégis sokkal inkább javasolható a barnamezős területek rehabilitációja, esetleges funkcióváltással történő fejlesztése, de ipari hasznosításuk sem elképzelhetetlen. E problémakör azonban a vidéki Magyarországon eddig igencsak háttérbe volt szorítva, a nagyobb települések is inkább körbevették magukat új ipari zónákkal, és a belső, leromlott állapotú településrészekre nem születtek átfogó megoldások – hiszen az elsődleges szempont a munkahelyteremtés, a gazdasági növekedés biztosítása volt, és a legtöbb nagyvárosban még ma is az.

A VÁTI Kht. az EU Strukturális Alapok keretében barnamezős rehabilitációra kiírandó pályázatok szakmai megalapozásához írt előkészítő tanulmányban saját adatbázisára támaszkodva feltárta a magyarországi barnamezős területek térbeli elterjedését. Ebben ugyan nem tudták feltárni az összes számba jöhető területet (különösen Székesfehérvár és Győr esetében tűnik alulbecsültnek a végeredmény), de mivel az eddigi barnamezős vizsgálatok kizárólag Budapesttel foglalkoztak (Barta 2002a, 2002b, Koszorú 2001), ezért a vidéki barnaövezetekről ez az első átfogó tanulmány. Általánosságban elmondható, hogy a

jellemzően a nagyvárosokban található a legnagyobb barnamezős iparterületek. A barnamezős területek nagy része ipari telephely, de nem elhanyagolható (különösen Székesfehérvár vagy Szeged esetében) a katonai területek nagysága sem.

3. táblázat: *Barnamezős ipari és katonai területek a nagyvárosokban (ha)*

	ipar- terület	katonai terület	összesen
Szeged	415	112	527
Miskolc	235	20	255
Nyíregyháza	199	31	230
Pécs	191	15	206
Debrecen	169	0	169
Győr	77	9	86
Székesfehérvár	59	260	319
Kecskemét	40	40	80
Nagyvárosok	1385	487	1872
Budapest	n. a.	n. a.	4074

Forrás: VÁTI (2003)

A nyolc nagyváros régi iparterületeit vizsgálva megállapítható, hogy a régi telephelyeken sok esetben teljesen megszűnt vagy összezsugorodott a termelés. Ennek következtében elodázhatalanná vált e – várostestbe ékelődő – területek valamilyen módon való hasznosítása. A következőkben néhány példát hozva bemutatjuk ennek módjait:

1. A korábbi iparterületen ugyanaz az ipari tevékenység folyik (pl. Graboplast, Hejőcsabai Cementgyár, Michelin) – ez a ritkább eset, a legtöbb esetben lecsökkent termelési volumen már nem igényli a korábbi terület teljes egészének használatát.

2. A korábbi iparterületen, vagy annak egy részén az ipari tevékenység megszűnt, a felszabaduló területek hasznosítására pedig különböző kísérletek történtek:

a) a felszabaduló iparterületen ipari parkot alakítottak ki (pl. SZEKO, DIGÉP, Heavytex)

b) a felszabaduló iparterületet bérbe adták, vagy értékesítették egy-két ipari vállalkozás számára,

- melyek a korábbi profiltól (részben) eltérő termelő tevékenységet folytatnak (Shinwa, Ross Mould, Visteon)

- a korábbi tevékenységet továbbvivő vállalkozások jelentek meg a telephelyen (jellemzően az egykori építőipari vállalatok telephelyei)

c) a felszabaduló telephelyen nem ipari tevékenység jelent meg, funkciója megváltozott: pl. nagy bevásárlóközpontok, esetleg lakó- és szabadidős funkciók jelentek meg (pl. Győrött, Nyíregyházán, Pécssett)

3. A korábbi iparterület ma kihasználatlan, hasznosításra vár – „rozsdadóvezet” (pl. a Rába egyes telephelyei, a Diósgyőri Acélmű telephelyrészei)

Már nemcsak Budapesten, hanem a vidéki nagyvárosokban is van rá példa, hogy némely cégek a város belső területein lévő „rozsdás” telephelyeket hátrahagyva termelésüket a város peremére, a szuburbán zónába, a jó közlekedéscsoporthoz adottságú terekbe helyezik át (pl. a Rába Győrött, a CH Rt. Miskolcra Alsószolcára).

Új iparterületek

Az 1990-es évek második felétől nagy hangsúlyt kapott a gazdaság- és településfejlesztésben az ipari parkok létesítése. Az úttörő győri ipari park sikerein

felbuzdulva az ország szinte minden nagyobb településén kialakítottak egy vagy több ipari parkot. A nagyvárosokban lévő ipari parkok jelentős része sikeresnek tekinthető, hiszen sok cég megtelepedett, melyek jelentős beruházásokat hajtottak végre, és így az adott város gazdasági növekedésében is komoly szerepet játszott (pl. Győr, Székesfehérvár, Kecskemét). Az ipari parkok egy része korábbi iparterületen jött létre, célja azok hasznosítása. A zöldmezős ipari parkok szerepe azonban sokkal jelentősebb. Az ipari vállalkozások telephelyválasztásuk során előszeretettel választják azokat a területeket, ahol korábban nem folytattak ipari termelést. A helyi önkormányzatok által kijelölt új ipari területek (általában ezek ipari park címet is nyertek) jellemzően a városok peremi, logisztikailag kedvező helyzetű térségeiben találhatóak (pl. Győr, Nyíregyháza, Kecskemét, Székesfehérvár).

Az ipari parkok kezdetben jellemzően zöldmezős, vagy félig zöldmezős területen jöttek létre, majd csak később került előtérbe a barnamezős területek hasznosítása (kivéve a Videoton és a DIGÉP esetében).

A nagyvárosok az ipari parkok száma alapján két csoportra bonthatók:

- Győr-típus: az adott településen csupán egy terület rendelkezik ipari park címmel, jellemzően korábbi iparterületen (Miskolc), vagy annak közvetlen közelében (Győr, Nyíregyháza, Pécs). Az ipari park jellemzően az önkormányzat tulajdonában áll. Az új ipari beruházások zöme a parkba koncentrálódik (Miskolc kivételnek tekinthető ebből a szempontból, ott új ipari fejlesztési területet jelöltek ki a város délkeleti részén)

- Székesfehérvár-típus: a település több ipari parkkal is rendelkezik, melyek között a korábbi ipari telephelyek hasznosítására létrejött barnamezős (SZEKO, Ikarus, Videoton, Heavytex), valamint a város peremén, korábban mezőgazdaságilag hasznosított területen zöldmezős parkok is találhatóak. Ezzel a befektetők számára szélesebb választási kínálatot nyújtanak. A parkok többsége magántulajdonban van, jellemzőek a „tematikus” parkok, azaz a parkba költöző cégek tevékenysége additívan kapcsolódik egymáshoz, mint pl. a Videoton ipari park esetében.

4. táblázat: Nagyvárosok ipari parkjai

	Ipari parkok száma (db)	Zöldmezős ipari park	(Részben vagy egészben) Barnamezős ipari park
Győr	1	Győri IP (1997)	
Debrecen	4	Regionális és Innovációs IP (1997), Logisztikai (1999)	Egyetemi (1999), Nyugati (2000)
Kecskemét	3	Kecskeméti IP (1998)	KÉSZ (1998), Technik-Park Heliport (1999)
Miskolc	1		DIGÉP (1997)
Nyíregyháza	1	Nyíregyházi IP (1997)	
Pécs	1		Pécsi (1997)
Szeged	5	Első Szegedi IP (1998)	Kálvária (2000), Heavytex (2000), SZEKO (2002), DÉLÉP (2002)
Székesfehérvár	6	Alba (1997), Sóstó (1997), Déli IP (2000),	Videoton (1997), Ikarus (2001), Visteon (2002)

(zárójelben az ipari park cím elnyerésének időpontja)

Iparterületek a nagyvárosokban

Győrben az iparfejlesztés már több mint száz évvel ezelőtt megkezdődött, de igazán az 1930-as évek végétől, a háborús készülődés, majd a szocialista iparfejlesztés révén gyorsult fel. Győr iparvárossá vált, de iparstruktúrája diverzifikált volt, melyben a gépipar, az élelmiszeripar és a textilipar a vezető ágazat. Az osztrák határ közelségéből fakadó előnyöket kihasználva a rendszerváltás után a városba sorra érkeztek a külföldi befektetők, akik

privatizálták a korábbi üzemeket, valamint új zöldmezős beruházások létrehozásával új, high-tech tevékenységeket teremtettek meg Győrben. Ma a városban kiemelkedő szerepet játszik a járműipar (Audi, Rába, VAW), az elektronika (Philips), az élelmiszeripar (Ringa, Pannon Baromfi, Győri Keksz stb.), valamint a könnyűipar (Graboplast, Uniontext, Skinny, Pannonflax). Az iparterületés a városban koncentráltan zajlott, az ország első ipari parkjába, valamint a korábbi telephelyekre érkeztek a befektetések. Ma már a város keleti részén összpontosul a győri ipari termelés jelentős része, míg a város belső területeiről megkezdődött az ipar kitelepülése. A Gyárvárosban található korábbi Rába-telephelyeket sorra ürítik ki, s a cég a közeljövőben teljesen ki fog költözni városperemi telephelyére. Ugyanez a tendencia jellemző a növényolajgyárra is.

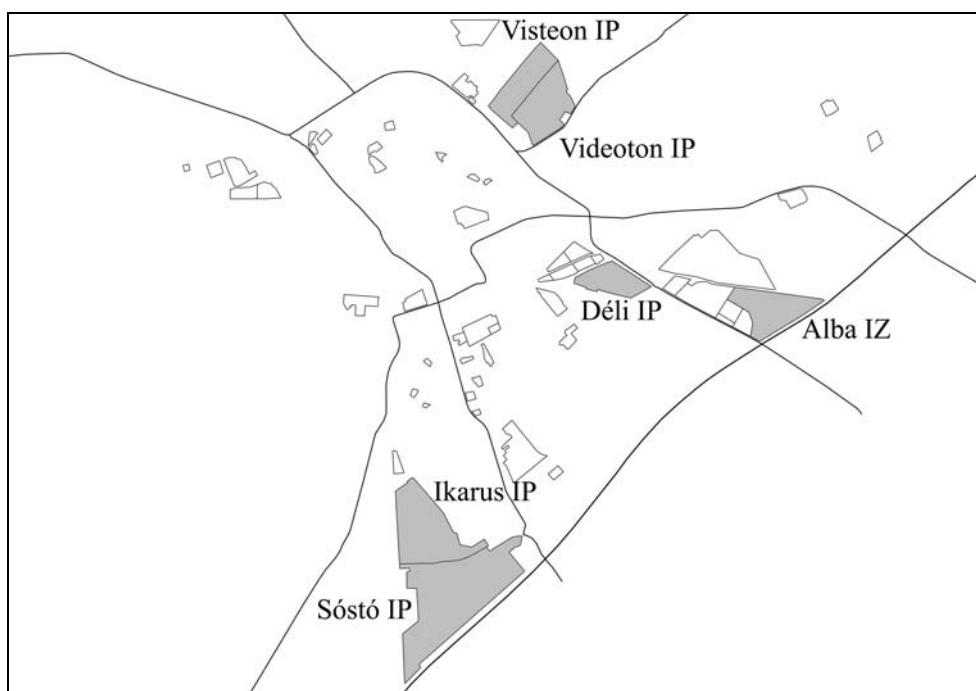
1. ábra: Győr iparterületei is ipari parkja



Székesfehérvár iparosodása csupán a II. világháborút követően indult meg, köszönhetően a főváros közelségének. A városban jelentős volumenű, innovatív ipar épült ki (járműgyártás, híradástechnika, számítástechnika, alumíniumipar, élelmiszeripar), az 1970-es közepén több mint 30 ezren dolgoztak a város ipari üzeimében (ma 19 ezren). A rendszerváltás után a piacát vesztett nagyvállalatok sorra válságba jutottak (Videoton, Ikarus, Könnyűfémmű), de a megjelenő külföldi beruházások (Visteon, IBM, Denso, Philips, Alcoa stb.) révén a város ipara új erőre kapott, s az 1990-es évek második felére a világ egyik leggyorsabban fejlődő városává vált. A városba 2 milliárd dollár külföldi tőke érkezett, s az ipari termelés értéke már meghaladja a 4 milliárd dollárt. Az ipari területek, infrastruktúra hasznosítására a városban több ipari parkot alakítottak ki az egykori nagyvállalatok telephelyén, illetve a város kedvező közlekedéscsodrajzi adottságú peremterületein. Már 6 területe nyert ipari park címet, ahol több mint 120 vállalkozás működik 15 ezer fős létszámmal közel 400 hektáron.

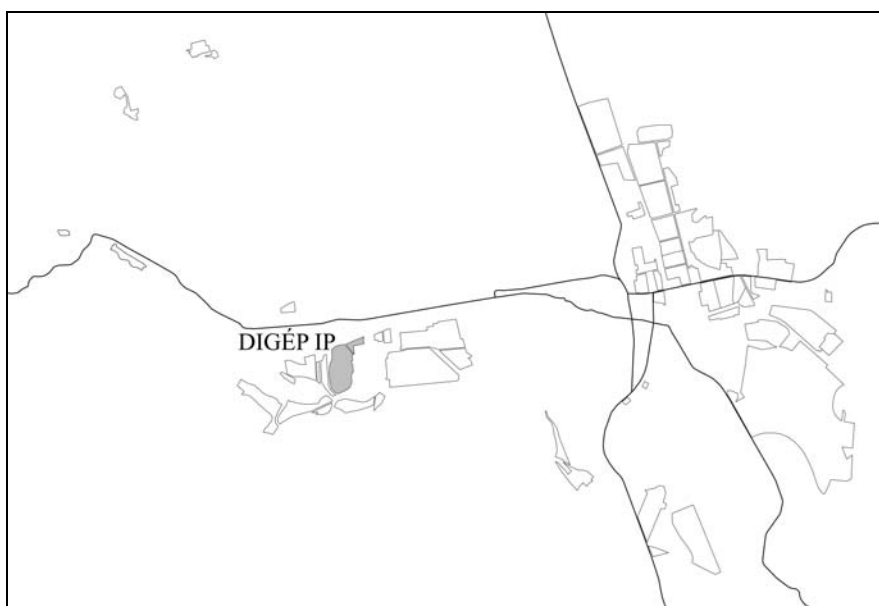
Miskolcon a gyáripár kialakulása több mint kétszáz éves múltra tekint vissza, s a szénbányászatra és a vaskohászatra alapozva a város iparvárossá fejlődött (az előbbieken kívül fémfeldolgozás, cementipar, üveggyártás, papíripár, gyógyszeripár, élelmiszeripár). Az 1980-as évektől jelentkező, majd a rendszerváltás után teret nyerő válság következtében a legnagyobb ipari üzemek tönkrementek, vagy jelentősen leépültek, s a város máig nem tudott kilábalni a depresszióból.

2. ábra: Székesfehérvár ipari területei és ipari parkjai



A város hatalmas ipari területekkel rendelkezik, melyek nagy része ma is alulhasznosított. A közel 200 hektáron elhelyezkedő kohászati és a 45 hektáros DIGÉP-telephely a város belsejében helyezkedik el, nagy része kihasználatlan, de a terület funkcióváltását megnehezíti, hogy a terület igen szennyezett, sűrűn beépített, utakkal feltáratlan („város a városban”). A hatalmas terület hasznosítása azért is nehéz, mert az önkormányzatnak nincs tulajdonjoga a területen, a termelést folytató kohászati cégek – az óriási állami támogatások ellenére – rövid időn belül sorra csődbe jutottak, s nincsenek pénzügyi eszközeik még a részleges rehabilitációra sem. A DIGÉP-telephely hasznosítására ipari parkot hoztak létre, azonban ez csak az ingatlanok használatát segíti elő, rehabilitáció nem történt. A város keleti részein található Sajó menti iparterületen ezzel szemben dinamikusan fejlődő vállalkozások jelentek meg (Ross Mould, Bosch, Delco Remy), s az épülő M30-as gyorsforgalmi út is segíti e térség fejlődését.

3. ábra: Miskolc ipari területei és ipari parkja



Pécs esetében a rendszerváltás után hasonló mély válsághelyzet alakult ki, mint Miskolcon. A város gazdaságának alapját képező bányászat (szén és urán) folyamatosan megszűnt, s ma már a legfontosabb iparág az élelmiszeripar (tej-, sör-, bor-, hús-, dohányipar), a könnyűipar (bőripar), a kerámiagyártás, valamint a legjelentősebb külföldi zöldmezős beruházásként megtelepedő távközlési berendezésgyártás (ELCOTEQ). A városban barnamezős ipari területek több helyen is találhatóak (pl. a bányatelepek és aknák), de a legnagyobb problémát a Siklói út menti terület és a Gyárváros-Pécsi erómű környéke jelenti. Előbbi a történelmi és az új város közé ékelődve kettészeli a város egységét, utóbbi pedig a környező lakóövezetekkel együtt alacsony presztízsű, rehabilitációra szoruló tér (VÁTI, 2003).

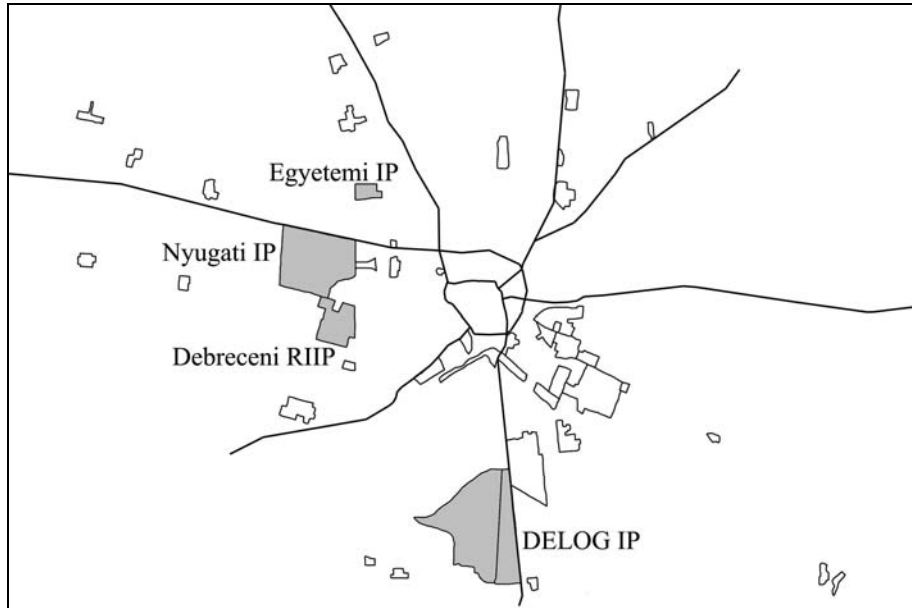
4. ábra: Pécs ipari területei és ipari parkja



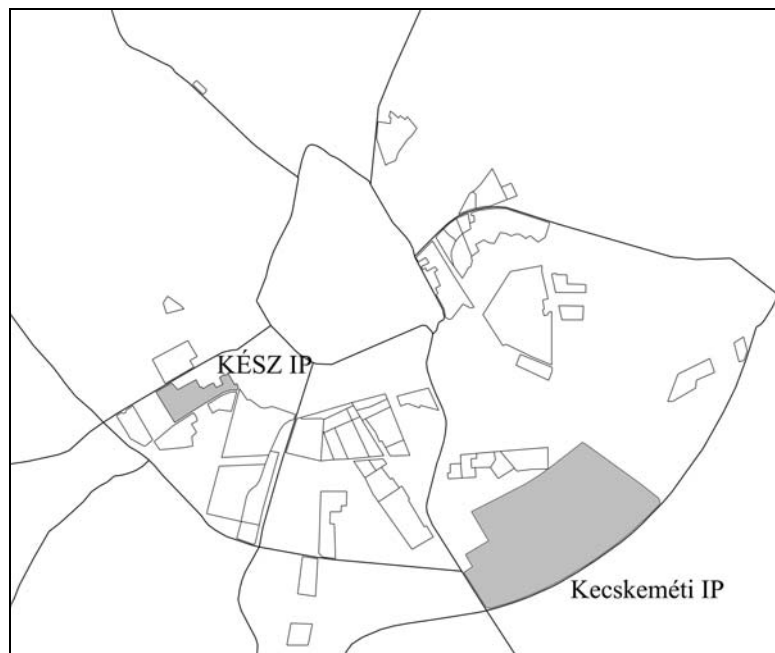
Debrecenben az 1960-as évektől kezdve folyt erőteljes iparosítás. A rendszerváltás után a városban is drasztikusan lecsökkent az iparban foglalkoztatottak száma és az iparterületek egy része barnamezős zónává vált. Két nagyobb, összefüggő, barnamezős iparterület található. A nyugati iparterület (itt található a volt házgyár, a gabonasilók, illetve építőipari telephelyek, bútorgyár, műanyagipari telephelyek) jó ideig kihasználatlan, rendezetlen volt, mára azonban két ipari park is létrejött ezen a területen. A dél-keleti iparterületen (kereskedelmi, mezőgazdasági, feldolgozó, raktározó, szolgáltató, építőipari cégek is találhatóak itt) a telephelyek lakóterületekkel keverednek, helyenként lakóterületeket fognak közre. Itt fontos teendő a rendezett tulajdonviszonyok létrehozása, a környezeti színvonal emelése, a környező lakóterületek felé elválasztó, védő zöldfelületek létesítése és a környezetterhelés csökkentése.

Kecskeméten szintén az 1960-as évektől kezdődött az iparosítás, előtte csupán élelmiszeripari üzemek (konzervipar, baromfifeldolgozás stb.) volt a városban. Az új ipari üzemek között a budapesti gépipari vállalatok (BRG, SZIM Fémmunkás Vállalat, Kéziszerszámgyár) gyáregységei, valamint az építőipar és a nyomdaipar emelkedett ki. A rendszerváltás után a korábbi üzemek privatizálásával, valamint zöldmezős beruházások révén több hazai és külföldi cég jelent meg Kecskeméten jellemzően a gépiparban (Knorr-Bremse, Thyssen, Phoenix-Mecano) és az élelmiszeriparban (Zwack, Nass, Hanwha, Fornetti). Három ipari park is található a városban. A városban lévő barnamezős területek közül a korábbi Zománc és Kádgyár – belvárosba ékelődő – telephelyén már megindult a rehabilitáció.

5. ábra: Debrecen ipari területei és ipari parkjai



6. ábra: Kecskemét ipari területei és ipari parkjai

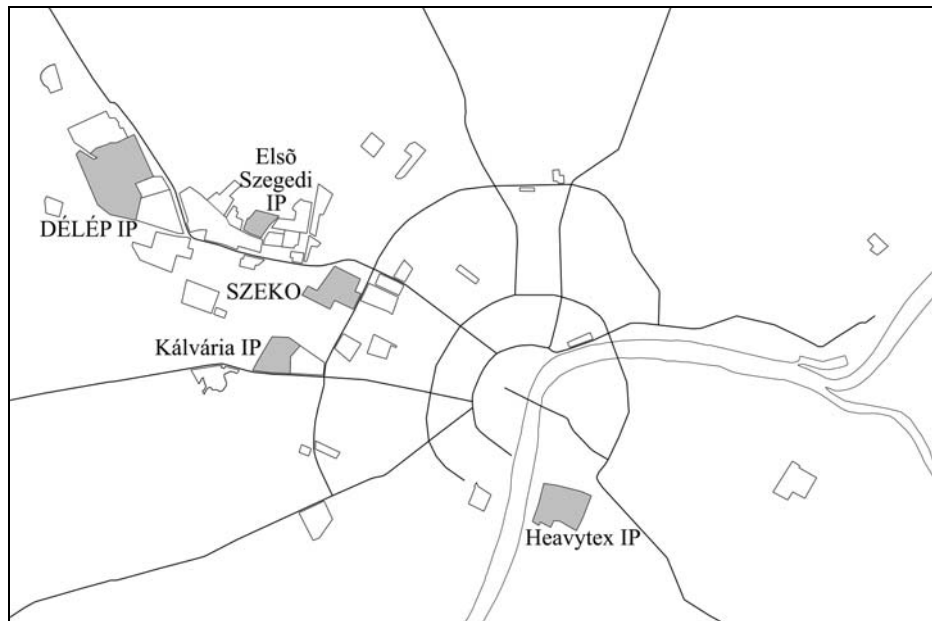


Szegeden az iparterületek többsége koncentráltan, a város nyugati, északnyugati területein, az 5-ös sz. főút városból kivezető szakasza mentén található. Az öt ipari park közül négy – a barnamezős DÉLÉP, Kálvária és SZEKO, valamint a zöldmezős Első Szegedi Ipari Park – is itt helyezkedik el. A legnagyobb területű a DÉLÉP Ipari Park, amelynek neve is sugallja, hogy a régebbi gyökerű, mára szétaprózott építőipari (pl. KÉSZ Kft.), valamint gumiipari és tejipari (ma SOLE Rt.) üzemekre épül. A hagyományos könnyű- és élelmiszeripari vállalatok közül több is saját ipari parkot hozott létre, ilyen a Heavytex Rt. textilipari és a Szegedi Konzervgyár (SZE-KO) élelmiszeripari dominanciájú ipari parkja. Az egyetlen kivételt a ma is virágzó Pick Szalámigyár Rt. jelenti, amely más szempontból is

elkülönül a többi vállalattól: egyik, igaz kisebb méretű telephelye lakóterületektől övezve, a Belvárosban található.

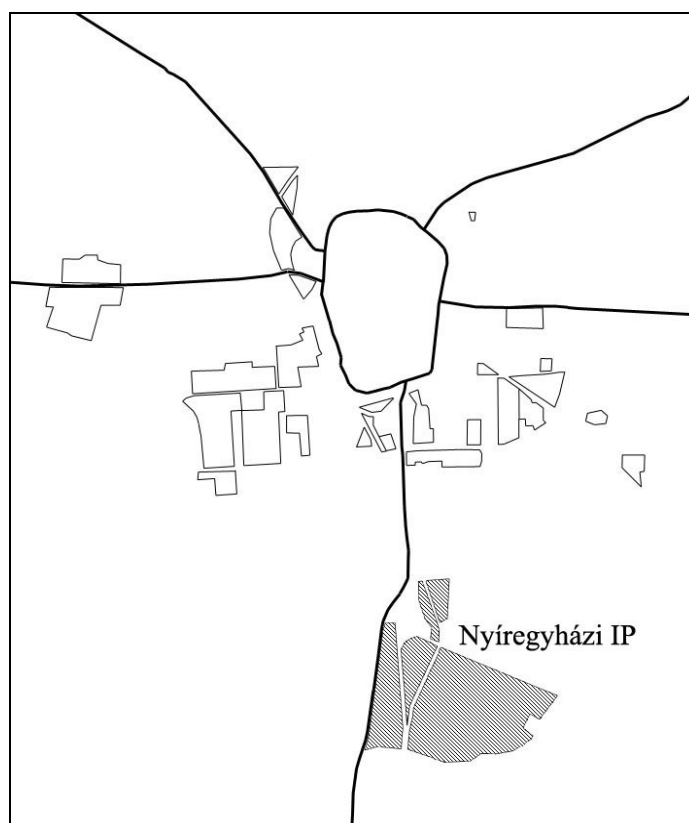
A város szerencsés helyzetben van, hiszen iparterületei kevés kivételtől eltekintve nem elhanyagoltak, kihasználtságuk kielégítő, barnamezőit ipari parkokkal, bel- és külföldi tőkével életre keltették, és további ipari területek iránt is mutatkozik igény (Első Szegedi IP). Ezen felül ezek az iparterületek a lakóterületektől határozottan elkülönülnek, megközelítésük – a Heavytex Ipari Park kivételével – jó, és ez a tervezett elkerülő út megépültével csak javulni fog. Egyetlen hátráltató tényezőként mutatkozik viszont, hogy a legdinamikusabb iparágak kevésbé képviseltetik magukat a város iparvállalatai között.

7. ábra: Szeged ipari területei és ipari parkjai



A szintén későn iparosodott *Nyíregyházán* a főutak és a vasúti területek mentén jelentős nagyságú, különböző kihasználtságú ipari területek találhatóak, de a várostól délre létrehoztak egy zöldmezős ipari parkot is. A külföldi működőtőke-befektetések révén a város ipara kiemelkedik elmaradott környezetéből, nagyvállalatai révén (Michelin, Flextronics, Phoenix, ULT, Dunapack, Benetton, Berwin) dinamikusabban fejlődik, és jelentős foglalkoztatónak számít. A város jövőbeli fejlődésében azonban a korábban már említett, közeljövőben megvalósuló Electrolux, illetve Michelin-óriásberuházások nagy szerepet fognak játszani. A városban a korábbi nagyobb méretű telephelyek felaprózódásával, elszórtan, mozaikosan több iparterület is található a vasútvonalak mentén (déli, délnyugati, északnyugati és a Bethlen Gábor út menti iparterület). Ezek korábban a város peremén helyezkedtek el, azonban a város növekedésével belső helyzetűvé váltak. A terület megváltozott helyzete az iparfejlesztés szempontjából kedvezőtlen a közlekedési nehézségek miatt, s mind az ipari, mind a megnövekvő közlekedési tevékenység a körülvevő lakóterületek számára is környezeti veszélyt jelent. A déli iparterület a legnagyobb, közel 200 ha területű, ahol a tervek szerint az iparterület kevésbé felszerelt, illetve értéktelenebb épületállományú részén – a szomszédos lakóterületekhez kapcsolódva – 12 hektárnyi kisvárosias lakóterületet alakítanak ki.

8. ábra: Nyíregyháza ipari területei és ipari parkja



Összegzés

Az ipari termelés a vidéki nagyvárosok fejlődésének ma is a meghatározója. A nagyvárosok közül azok tudtak a legdinamikusabban fejlődni, ahol az elmúlt évtizedben jelentős, új ipari beruházások zajlottak. Természetesen nem elhanyagolható a terciér szektor fejlődése sem, már csak azért sem, mert e nagyvárosok jelentős vonzaskörzettel rendelkeznek, s annak ellátásában fontos szerepet játszanak, de a gazdasági növekedés fő mozgatórugója az elmúlt években az exportra történő ipari termelés volt. Az ipari beruházások vonzására, fogadására a nagyvárosok is kialakították az infrastrukturális hátteret, jellemzően a város peremén, zöldmezős területen. Ezenközben azonban a város belső területein található iparterületek hasznosítása elmaradt, hiszen ezek kevésbé vonzották az új beruházókat. Az utóbbi években azonban a városfejlesztésben is célul tűzték ki a várostestbe ékelődő barnamezős területek hasznosítását, jellemzően már nem ipari, hanem egyéb (lakó, szabadidő, kereskedelmi stb.) funkciók megtelepítésével. A hasznosítás azonban éppen azokban a városokban ütközik a legnagyobb nehézségekbe, ahol a város belső területein hatalmas környezetszennyezést okozó nagyvállalatok ma már kihasználatlan telephelyei találhatók, mint például Miskolcon, Győrben. A későn iparosodott alföldi nagyvárosok esetében az ipari területek városon belüli elhelyezkedése sokkal kedvezőbb, hiszen azok többségében a peremterületeken találhatók.

A politikai akarat is megvan a barnamezők újrahasznosítására, ezt jelzi, hogy a Nemzeti Fejlesztési Terv Regionális Operatív Programjának keretében meghirdetésre került egy, a városi területek rehabilitációját célzó pályázat (1/2004/ROP 2.2). Ennek egyik része (az ún. 2. komponens) a barnamezőkre koncentrál, ahol a fent említett környezeti károktól való mentesítést és új – pl. szociális, kulturális, rekreációs – funkciók megjelenését támogatják. Azt is meg kell említeni, hogy bár a célok között a zöldmezős beruházások által elfoglalt területek arányának csökkentése szerepel, ha a rehabilitáció eredményeképpen a régi

barnamezős területen nagyrészt gazdasági funkciók jelennek meg, a projekt nem támogatható. E helyütt némi ellentmondás tapasztalható, hiszen napjainkban a zöldmezős beruházások jelentős része éppen ipari és logisztikai (vagyis gazdasági) célú. Ahhoz, hogy a pályázó megkapja a 125-1500 millió forint vissza nem térítendő támogatást, két fő kritériumot kell teljesíteni: a barnamező méretének legalább 40 hektárnak kell lennie, méghozzá nem szétaprózva a város területén, hanem egybefüggően. Véleményünk szerint a fent említett kritériumok és előírások nem segítik kellőképpen a barnamezők felszámolását vagy újrahaznosítását, hiszen ekkora egybefüggő barnamező kevés városban található, és a túlnyomóan nem gazdasági célú újrafelhasználás sem segít az önkormányzatoknak befektetőket találni.

A gazdasági növekedésben továbbra is meghatározó szerepe lesz az iparnak, s azokban a városokban, ahol az ipar eddig kevésbé volt jelentős – nagyrésztben a fejlődő infrastruktúrális háttérnek (elsősorban az elérhetőség javulásának) köszönhetően – a közeljövőben nagyobb beruházások várhatók, mely e városok gazdasági és regionális jelentőségét megnöveli (pl. Nyíregyháza, Szeged).

Az új iparfejlesztések terei most már elsősorban a kiépült ipari parkok lehetnek, csupán Miskolcon várható még, hogy az önkormányzat zöldmezős területen ipari parkot alakítson ki a beruházók fogadására. Egyébként a korábbi iparterületek hasznosítása válik egyre fontosabb kérdéssé a városfejlesztők, várospolitikusok szemében. E területek jó részén a jövőben funkcióváltás is várható, s az ipar elhagyja a városok belső tereit, helyét kereskedelmi-, szabadidő-, vagy lakófunkció veheti át.

IRODALOM

- Alvarez K.** (2001) A barnamezők és rozsdáövezetek gazdasági újjáélesztési programja az Egyesült Államokban. – in: **Éri V.** (szerk.) Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, Budapest, pp.75-79.
- Barta Gy.** (2002a) A magyar ipar területi folyamatai 1945-2000. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 272. p.
- Barta Gy.** (szerk.) (2002b) Gazdasági átalakulás Budapest barnaövezetében. Tanulmány a Fővárosi Önkormányzat megbízásából. MTA RKK, Budapest.
- Barta Gy.** (témavezető) (2003) Rehabilitációs megoldások az európai nagyvárosok rozsdáövezetében. MTA RKK KÉTI BO tanulmány. 2003. december.
- Kiss E.** (2001) A kiemelt regionális centrumok ipara az ezredfordulón. – Földrajzi Értesítő, 1-4. pp. 219-236.
- Koszorú L.** (2001): A budapesti rozsdáövezet kialakulása és perspektívái. – in: **Éri V.** (szerk.) Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? – Környezettudományi Központ, Budapest, pp.85-91.
- Priemus H.** (2001). Barnamezős területek felújítása és várospolitikai Nyugat-Európában – Hollandia példája. – in: **Éri V.** (szerk.) Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? – Környezettudományi Központ, Budapest, pp.80-84.
- Az EU Strukturális Alapok keretében barnamezős rehabilitációra kiírandó pályázatok szakmai megalapozása.** (2003)– VÁTI Kht. Településtervezési és Tájtervezési Iroda, Budapest.
- Városi területek rehabilitációja.** – 1/2002/ROP 2.2 sz. pályázat.
http://www.mtrfh.hu/palyazatok_reszletes.php?id_news=99&cat=