

2211

A Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatócsoportja
Gazdaságföldrajzi Részlegének Kiadványsorozata

**GAZDASÁGFÖLDRAJZI
DOKUMENTÁCIÓ**

6

MTA FÖLDRAJZ
KIADÁS

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADEMIA FÖLDRAJZTUDOMÁNYI KUTATÓ INTÉZETE
Gazdaságföldrajzi részlegének kiadványsorozata

G A Z D A S Á G F Ö L D R A J Z I D O K U M E N T Á C I Ó

A KÖZPONTI IPARVIDÉK

A körzetelhatárolás szempontjai

Szerkesztő: Dr. Bencze Imre

Szerzők: Dr. Abella Miklós, Dr. Bencze Imre, Dr. Borsy Zoltán,

Dr. Palotás Zoltán, Dr. Ruisz Rezső, V. Tajti Erzsébet

6. SZÁM

Budapest

1967

MTA FÖLDRAJZ
KÖNYVTÁR

2317/68

7 2211

A Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutató Intézetének munkatársai - néhány külső szakértő bevonásával - széles körű vizsgálatot indított be a gazdasági körzetesítés gyakorlati feladatainak céljai érdekében. Célul tűzték ki, hogy a gazdaságföldrajz tudományos módszereivel feltárják a Központi Iparvidék jellegzetességeit, és megkísérelik a különböző ágazatok sajátos szempontjainak figyelembevételével a körzet határainak leírását. Azok a határvonalak, amelyeket a különböző tényezők másként és másként determinálnak - a dolog természete miatt - nem esnek egybe, mégis csomósodásuk, fonódásaik alkalmat adnak ahhoz, hogy egyrészt a jelentkező szubjektív elhatárolásokból eredő vitákat eldöntsék, másrészt a határ kijelölésénél a szükséges elvi megegyezéseket megkönnyítsék, növelve az objektív érvek érvényesülésének lehetőségeit.

A széles körű, komplex munkafeladat sok nehézséget rejtett magában, eredményei közel sem teljesek, és sok vonatkozásban vitathatók. Az egyes tanulmányok közzététele - jelentős mértékben összevonva, rövidítve - mégis érdemes, mert mint kísérlet is világosan kifejezi a gazdaságföldrajz nyújtotta módszerek alkalmazási lehetőségeit.

A gazdasági körzetesítés feladatainak megfelelően nyolc tanulmány készült, amelyek

- a körzetesítés általános módszertani kérdéseivel,
- a vizsgált terület településföldrajzi adottságaival,
- a vizsgált terület népességföldrajzával,
- a vizsgált terület energia ellátási kérdéseivel,
- a vizsgált terület iparföldrajzával,
- a vizsgált terület kereskedelemföldrajzával,
- a vizsgált terület közlekedésföldrajzával és
- a vizsgált terület élelmiszer ellátó övezetének kérdéseivel

vel foglalkoznak.

E tanulmányok mindegyike

- felvázolja a vizsgált terület jellegzetességeit,
- megkísérli ezek közül kiemelni azokat, amelyek homogenitása a körzet gazdaságföldrajzi egységére utal,
- keresi azokat a pontokat és vonalakat, ahol a homogenitás értéke jellegzetesen csökken, mintegy utalva arra, hogy más jellegű körzetbe tartozó jelenségekkel állunk már szemben, és a határt elértük.

A következőkben az elkészült tanulmányoknak csak kivonatát közöljük - nemcsak terjedelmi okok miatt, hanem jórészt azért is, - mert elkerülhetetlen volt a vizsgálat első szakaszában az érintkező felületeknek nem ritkán történő átfedése.



I. A gazdasági körzetesítés általános kérdései^{1./}

a/ A körzetesítés célja, fogalma, tartalma

A nemzetközi gazdaságföldrajzi szakirodalom egyik leginkább vitatott elméleti és gyakorlati problémája a gazdasági rayonizáció kérdése. Az egyes országok kisebb gazdasági egységekre történő felosztásának szükségességét, illetve az ebből fakadó gazdasági előnyöket egyik álláspont képviselői sem tagadják, a további kérdésekben azonban a gazdasági geográfusok néha egymással homlokegyenest ellenkező nézeteket vallanak.

A gazdasági körzetesítés alapvető, első látásra csupán filozófiai jellegűnek tetsző kérdése a gazdasági körzetek /rayonok/ szubjektív vagy objektív létét érinti. Egyes, főleg amerikai geográfusok és közgazdászok, akik ugyan elismerik a gazdasági egységek kisebb körzetekre történő felosztásának szükségességét és célszerűségét, úgy vélik, hogy tekintettel a körzetek kijelölésénél számbajöhető kritériumok sokaságára, azok alá-, illetve mellérendelésének bonyolult voltára, az egyes tényezők értékelésénél szóba jöhető szubjektív szempontokra, a tényezők gazdasági jelentőségének és súlyának időben és térben történő változékonyosságára és érzékenységére, a gazdasági számításokkal nehezen, vagy alig mérhető tényezők /politikai, gazdaságpolitikai, stratégiai stb./ befolyására - a kijelölt gazdasági körzetek szükségképpen szubjektív fogantatásúak lesznek, határaik megvonásával kisebb vagy nagyobb mértékben a gazdasági vezetők és gazdaságpolitikusok, vagy jobbik esetben a körzetesítés problémáival foglalkozó kutatók szubjektív szemlélete érvényesül.

A másik álláspont szerint a gazdasági körzetek egy-egy ország vagy országcsoport gazdasági fejlődése során spontán módon, a körzetesítéssel foglalkozó kutatók és gazdasági vezetők "segédkezése" nélkül és attól függetlenül objektíve léteznek és alakulnak ki. Ennek a, főleg a szocialista országokban fokozatosan térthódító, szemléletnek eredményeképpen alakult ki az az általános vélemény, hogy a gazdasági geográfusok és területi tervezéssel foglalkozó közgazdászok elsőrendű feladata nem a gazdasági körzetek és azok határainak kijelölése /ami óhatatlanul szubjektív elképzelések forrásává válhat/, hanem egy-egy ország gazdasági fejlődése során kialakult gazdasági egységek felkutatása, gazdasági természetük feltárása és területük nagyságának meghatározása.

Ha most itt eltekintünk a szubjektív szemléletű gazdasági körzetesítés bírálatától, és nem térünk ki bővebben a gazdasági körzetek objektív létét valló nézetek alátámasztására sem, hanem bizonyítottnak fogadjuk el, hogy a gazdasági körzetek, mint olyanok, objektíve, akaratunktól függetlenül léteznek, - még akkor is a gazdasági körzetesítéssel foglalkozó geográfusnak egy sor olyan kérdésben kell állást foglalnia, melyek a későbbiek során meghatá-

^{1.} Dr Bencze Imre tud. munkatárs munkája.

rozzák a kutatási módszereket is.

Ezek a kérdések a következők:

1. A gazdasági körzetesítés célja;
2. A gazdasági körzet fogalma és tartalma;
3. A gazdasági körzetek nagyságrendje;
4. A gazdasági és közigazgatási egységek kölcsönkapcsolata;
5. A távlati tervezés szerepe a gazdasági körzetesítésben;
6. A termelési-gazdasági kapcsolatok szerepe a gazdasági körzetesítésben;
7. A gazdasági körzetesítés és a természetföldrajzi tájbeosztás kapcsolata;
8. A gazdasági körzetesítés és a nemzetközi munkamegosztás.

- - -

1. Az első kérdésre adandó válasz olyan magától értetődő, hogy - gondolom - azzal minden gazdasági geográfus egyetért. A gazdasági körzetesítés célja egy adott ország / esetleg országcsoport/ természeti erőforrásainak gazdasági körzetek keretében történő hasznosítása, oly módon, hogy ezáltal a lehetőségekhez és adottságokhoz képest maximális gazdasági hatékonyságot érjünk el. Ennek a célnak érdekében a gazdasági geográfus feladata, hogy egy adott gazdasági rendszeren belül részben spontán módon, részben tervszerűen kialakuló gazdasági kapcsolatokat feltárja, értékelje, azokat megfelelő módon csoportosítsa, megállapítsa az egyes kapcsolatok ok- és okozati viszonyát, valamint azok alá- és fölérendeltségi fokát, majd kutatásainak mintegy eredményeképpen - a vezető és döntő jelentőségű gazdasági kapcsolatok figyelembevételével, illetve azokra támaszkodva - feltárja a gazdasági körzetek lényegét, meghatározza a körzetnek az ország gazdasági életében jelenleg betöltött és a távlatban betöltendő szerepét, és mindezek alapján kijelölje a gazdasági körzetek határait.

2. A gazdasági körzet / rayon/ igen tágan értelmezhető gazdaságföldrajzi fogalom, illetve kategória. Ezzel a terminus történeti felosztás folyamatát éppúgy, mint e folyamat végső produktumát, végeredményét /a körzetbeosztás elkészítése, a körzet határok kijelölése/. A fogalomnak azonban mélyebb értelme is van mégpedig az, hogy egy adott ország területi-gazdasági sokrangságát földrajzi módszerekkel próbáljuk feltárni, illetve kifejezni. Ezt úgy kívánjuk megoldani, hogy a népgazdasági tervezés céljainak érdekében, a konstruktív változatos tásokat elősegítendő, kijelöljük az egymással szoros egységet alkotó ún. területi-termelési komplexumokat.

Közismert, hogy a területi munkamegosztás alapját a termelés társadalmi jellege képezi. A szocializmusban a társadalmi-területi munkamegosztás az egyes körzeteknek a természeti viszonyok, a nyersanyag- és energiaforrások, valamint a történelmileg kialakult társadalmi-termelési viszonyok különbözőségén alapuló

termelési lehetőségein alapul. Ezek külső megnyilvánulási formái: a népesség száma és összetétele, munkakészsége és szakképzettsége, az anyagi-műszaki fejlettség stb. Az ezekben mutatkozó eltérések lényeges különbségek forrásaivá válhatnak, minthogy azok az egyes termelési ágazatok, illetve az egész gazdasági komplexum gazdasági mutatóiban egymástól eltérő módon jelentkeznek. Az egy adott termékegység előállítására fordított társadalmilag szükséges munka mennyiségének az egyes körzetekben megmutatkozó különbözősége ösztönöz leginkább e körzetek termelési specializációjának kialakítására, és az ezzel együttjáró körzetközi gazdasági /cseré-/kapcsolatok fejlesztésére és bővítésére.

Egy adott körzet termelési specializációját jelentő termelési specializáció végeredményben a termelőerők telepítésének minden tényezőjét felöleli. Ezeket a tényezőket azonban összességükben kell vizsgálni, és komplex rendszerként kell kezelni, mivel külön-külön a termelőerők telepítésének csak egyes kiragadott kérdéseire tudnak választ adni, és képtelenek megmagyarázni annak összes sajátosságát. A polgári szellemben végzett gazdaságföldrajzi kutatásoknak volt egyik alapvető hiányossága az a törekvés, hogy a termelőerők telepítési elméletét egyetlen tényezőre próbálta visszavezetni, s csak bizonyos kiegészítések céljából vett igénybe más tényezőket is. A hangsúly tehát a telepítési tényezők rendszerén van, minthogy azok együttesen és kölcsönösen, egymással összefonódva hatnak.

Summázva a fent elmondottakat megállapítható, hogy a gazdasági körzetesítés azt jelenti, hogy a jelenlegi történelmileg kialakult termelés sokoldalú elemzése, illetve a távlati tervek térben történő hatékonyabb megvalósítása gazdasági egységek kijelölését teszi szükségessé. A szükségyszerűség felismerésével egyidőben a gazdasági körzetek kijelölésére /feltárására/ irányuló kutatómunka során a kutatók vagy kutatócsoportok - részben az előző pontban kifejtett ellentét következményeként és mintegy vetületeként - szembetalálkoztak a körzetek gazdasági tartalmának, az ország gazdasági életében betöltött szerepkörének problémájával. Egyesek a gazdasági körzetek alapismérvének a komplexitást tekintik, míg mások a termelési-gazdasági specializációt tartják a gazdasági körzet fő ismérvének, s a komplexitást csak az egyes országok vagy a gazdasági körzetnél nagyobb területek /pl. országrészek, vagy ún. gazdasági nagykörzetek/ számára tartják elengedhetetlen ismérvnek. A körzethehatárolás egyik nehézsége, módszertani oldalról közelítve meg a kérdést, abban rejlik, hogy a különböző termelési-gazdasági specializációval rendelkező körzetek között a valószínű és tudományosan is alátámasztható határvonalat /határsávot/ megtaláljuk. Ugyanis két egymással szomszédos, de különböző specializációjú /pl. ipari és mezőgazdasági jellegű/ körzet közös határát ott kell keresnünk, ahol az egész körzetre jellemző és adatokkal igazolható termelési-gazdasági specializáció megszűnik, és a szomszédos körzetre jellemző specializálódási folyamat kisebb vagy nagyobb mértékben érezhetővé válik. A valóságban azonban az ilyen éles és a lehatárolás szempontjából kedvező helyzet csak kivételesen áll fenn, az esetek többségét az átmenetnek kétféle formája jellemzi:

a/ Az egyes körzetek termelési-gazdasági specializációját képező ágazat vagy ágazatok a körzeten belül csak a magterületre jellemzőek, vagyis a két szomszédos körzet között /esetenként elég kétes/ "senki földje" van, mely területen sem az egyik, sem a másik körzet specializációs jellegi nem érvényesülnek, illetve nem mutathatók ki. Ebben az esetben, a terület hovatartozandóságát eldöntendő, nyilvánvalóan kiegészítő /másodlagos/ mutatórendszerrel kell keresnünk, azonban az így kialakított mutatórendszer nem fogja tükrözni /vagy csak áttételesen/ a körzet jellegét meghatározó ágazatok termelési kapcsolatait.

b/ A termelési-gazdasági specializációját meghatározó ágazatok kapcsolatai áthatolnak a feltételezett körzethatáron is, egybefonódnak a szomszédos körzet gazdasági arculatát alakító ágazatok kapcsolataival, vagyis a két körzet között, az előbbivel ellentétben, olyan övezet alakul ki, ahol mindkét körzet különböző intenzitású termelési-gazdasági kapcsolatai megtalálhatók. A problémát itt is az elhatárolás okozza; amennyiben a körzetek gazdasági arculatát jelentő ágazatok termelési-gazdasági kapcsolatait vizsgáljuk, szinte lehetetlen feladat a szubjektív "megérzések" kiküszöbölése, míg kiegészítő /másodlagos/ termelési kapcsolatok figyelembevétele esetén ellentmondás jönne létre a körzet gazdasági jellegét meghatározó, valamint a körzet határait megszabó ágazatok között.

3. Az előző ponthoz szorosan kapcsolódik a gazdasági körzetek nagyságrendjének kérdése. Vajon a gazdasági körzetesítés törvényszerűségei általános érvényűek-e, vagy az egyes országok fejlettségi fokának, nagyságának, népességszámának stb. függvényei, másszóval a körzetek nagyságát, belső tartalmát befolyásolja-e az adott ország nagyságrendje. Elképzelhető-e, hogy egyes kisebb országok nem oszthatók fel gazdasági körzetekre, hanem mint önálló gazdasági egység, a gazdasági körzet szerepét játsszák /vagy játszani fogják a jövőben/ az egyre határozottabb körvonalakban formálódó gazdasági csoportosulások /KGST, EGK/ rendszerében. Ha ugyanis az előbbi álláspontot tekintjük helyesnek, vagyis azt, hogy az egyes országok gazdasági körzetei jellegükben nem különböznek egymástól, akkor az egyes körzetek komplexitásának illetve specializációjának meghatározásánál minőségileg azonos mutatórendszerrel kell operálnunk. Vagyis, logikusan továbbvive a gondolatsort, ha egy nagy kiterjedésű, iparilag és mezőgazdaságilag egyaránt fejlett országban a gazdasági körzet fő ismérve az esetek többségében saját energiabázissal is rendelkező ipari /közlebről nehézipari/ termelés, akkor ezt általános érvényűnek kell tekinteni, s a kisebb országok gazdasági körzeteinek kijelölésénél is azonos ismérveket kell alkalmazni.

Ha viszont a másik nézetet fogadjuk el kiindulási alapként, vagyis azt, hogy egyes kisebb országok a szocialista gazdasági együttműködés keretében egy gazdasági körzetnek tekintendők, akkor ebből az elfogadott hipotézisből további fontos feladatok származnak. Megemlítjük a két legfontosabbat:

a/ A gazdasági körzetek /vagy gazdasági nagykörzetek/ kijelölésére irányuló kutatásoknak ki kell lépniük a szűk nemzeti keretből, és az eddigieknél sokkal határozottabban kell a jelenlegi és a távlatban kialakítandó sokoldalú országközi termelési-gazdasági kapcsolatokat figyelembevenni. Ebben az esetben egy-egy ország gazdasági körzeteinek kijelölését a nemzeti határok által bezárt területre korlátozni - anakronisztikus tevékenység.

b/ Ha helyesnek tekintjük azt a hipotézist, hogy a szocialista gazdasági közösség kisebb tagállamai /pl. hazánk is/ a KGST szemszögéből nézve egy gazdasági egészet, egy komplex termelési együttest, röviden szólva egy gazdasági körzetet /nagykörzetet/ alkotnak - minthogy az adott országok népgazdasági profilját jelentő ipar /ill. iparágak/ termelési-gazdasági kapcsolatai országos méretűek - akkor ebből az is következik, hogy ezen országok gazdasági körzeteinek kijelölésénél és határainak megvonásánál nem az ipar területi kapcsolatai a döntőek, hanem esetenként más-más szűkebb vagy bővebb értelmezésű termelési ágazat /mezőgazdaság, közlekedés, népesség, település, idegenforgalom, üdülés stb./.

4. Sokat vitatott kérdés a gazdasági és közigazgatási egységek kölcsönviszonya. Egyes geográfusoknak az a véleménye, hogy a történelmileg kialakult és az utolsó 20 évben egyszer, esetleg többször módosított közigazgatási beosztás, illetve az ily módon kialakított közigazgatási egységek egyben megfelelnek a gazdasági tervezés alapegysége, a gazdasági rayon /körzet/ fogalma követelményeinek. Ilyen jellegű hipotézisek napvilágot láttak többek között Lengyelországban, ahol a vajdaságokat, az NDK-ban, ahol a körzeteket /Bezirke/, Jugoszláviában, ahol a szövetségi köztársaságokat tekintik egyesek a gazdasági rayonirozás alapegységének. Más országokban /pl. hazánkban is/ az az általános vélemény alakult ki, hogy a jelenlegi közigazgatási beosztás nem felel meg a gazdasági körzetesítés elmélete által támasztott követelményeknek, és ezért szükség van a termelőerők földrajzi megoszlását és a kialakult termelési-gazdasági kapcsolatokat figyelembevevő gazdasági körzetek kialakítására. Az ily módon felkutatott gazdasági körzetek után egyes országokban /pl. Csehszlovákiában/ közigazgatási reform folytán a közigazgatási körzetek szerepkörét is megkapták, míg más országokban /pl. Magyarországon/ a tervezési körzetek egyelőre csak a tervezésben kaptak szerepet. A hivatalos álláspont szerint a tervezési körzetek kialakításánál úgy kell eljárni, hogy a megyehatárokat semmiképpen, a járások határait pedig a lehetőség szerint ne változtassák meg. Ennek a - véleményünk szerint - helyes elv kimondásának az az oka, hogy az államigazgatási szervek nézete szerint a mélyreható közigazgatási reform, jelen viszonyok között, több gazdasági hátránnyal, mint előnnyel járna.

5. Egy ország gazdasági körzeteinek kijelölésénél nem elhanyagolandó ismérv az ország, illetve az adott körzet távlati fejlesztésének terve sem, annál is inkább, mert a távlati tervek alapján a szocialista országok mindegyikében a termelési szint a mostaninak többszörösére fog emelkedni, ami egyben azt is jelenti,

hogy a termelés jelenlegi földrajzi megoszlásában szükség esetén gyökeres változásokat is végre lehet hajtani. Ilyeténképpen a gazdasági körzetesítés során sajátos ellentmondást kell leküzdeni. Egyrészt, a távlati tervek összeállítási munkájuk végzése során támaszkodni kívánnak a gazdasági geográfusok és területi tervezéssel foglalkozó közgazdászok által elkészített /pontosabban felkutatott/ gazdasági körzetbeosztásra, míg a körzetesítés problémáival foglalkozó geográfusok és nem-geográfusok részleteiben is igénylik a távlati elképzeléseket és terveket, mert enélkül munkájuk a legjobb esetben is csak a termelőerőknek jobbjára a jelenlegi, semmint távlati megoszlását tükrözi. A távlati terveket összeállító szakember azonban csak akkor tud területre bontott távlati terveket is adni, ha rendelkezésére állnak egyrészt az elfogadott és jóváhagyott gazdasági körzetek, másrészt a szocialista országok hasonló jellegű terveivel összehangolt távlati tervek.

6. Szintén olyan kérdés, amely régóta foglalkoztatja a gazdasági körzetesítéssel foglalkozó szakembereket. Már a termelési-gazdasági kapcsolatok mibenlétét illetően is megoszlának a vélemények. Egyesek e kapcsolatokat leszűkítik a szűkebb értelemben vett termelés kapcsolataira /nyersanyag, fűtőanyag, energiaellátás, kooperációs kapcsolatok/, míg mások a termelés folyamatát szélesebben értelmezik, és ideszámítják a nem-termelési szféra /közlekedés, kereskedelem, közigazgatás, egészségügy, oktatás stb./ kapcsolatait is. Ez utóbbi nézet elterjedtségét /különösen hazánkban/ két oknak köszönheti:

a/ Az esetek többségében nem áll rendelkezésünkre esetlegeségektől, változásoktól mentes, a távlati tervekben tudományosan megalapozott, megfelelő részletességű adat a szűkebb értelemben vett termelési-gazdasági kapcsolatokra vonatkozólag, míg a nem-termelési szféra egyes ágazataiban az ilyen jellegű, nagyfokú precizitással számított adatok a jelenre és a távlatra vonatkozólag egyaránt megvannak, míg a termelési-gazdasági kapcsolatok nagysága és iránya gyakran nemcsak a távlatra vonatkozólag bizonytalan, hanem még a jelent illetően is nemegyszer esetleges és nem állandó jellegű.

b/ A közlekedési és szállítási eszközök tökéletesedése és olcsóbbodása következtében a termelési-gazdasági kapcsolatok nemegyszer országos méretűek, illetve a jövőben országos méretűekké válhatnak. Emiatt a műszaki szakemberek zöme általában csak kevés figyelmet fordít a termelési-gazdasági kapcsolatok térbeli kiterjedésének csökkentésére és ésszerűsítésére, mert az ilymódon nyert költségmegtakarítás vagy munkaerőrafordítás csak kis hányadát képezi az egyéb módon /pl. új technológia bevezetése, automatizálás, korszerű nagyüzem kialakítása stb./ elérhető költség- és beruházáscsökkentéseknek. Egyébként is a specializálódás egyre növekvő folyamata szükségszerűen maga után vonja a gazdasági kapcsolatok kiterjedését és intenzitásának fokozódását. Vagyis a gazdasági körzetek kialakításánál /amennyiben a termelési-gazdasági specializációt tekintjük a gazdasági rayonizálás fő ismérvé-

nek/ a jelenlegi helyzetből kiindulva, de a távlati elképzeléseket számbavéve, arra a következtetésre kell jutnunk, hogy a specializáció a gazdasági-termelési kapcsolatok kiterjedését, az pedig az adott gazdasági körzet megnagyobbodását eredményezi.

7. A gazdasági körzetek és a természetföldrajzi környezet illetve tájbeosztás közötti kapcsolat szintén vita tárgyát képezi a geográfusok körében. Egyesek /főleg az ún. rayon-iskola képviselői/ a gazdasági körzetek kialakításánál nagyobb mértékben kívánnak támaszkodni a természeti viszonyokra, míg mások a termelési /közgazdasági/ momentumoknak döntő jelentőséget tulajdonítanak, és ennek következtében a természetföldrajzi tájbeosztást nem tartják megfelelő alapnak a gazdasági körzetek kialakításánál.

8. Egy-egy ország gazdasági közzeteinek kialakításánál egyre nagyobb szerepet játszik a nemzetközi munkamegosztás. A továbbiakban elsősorban az ipari termelésben végbemenő nemzetközi munkamegosztásról szólunk. A termelőerők a gazdaságilag fejlett tőkés országokban, de - a gyors fejlődés eredményeképpen - az európai szocialista országokban is, túllépték a nemzeti határok szabta kereteket. A termelő berendezések és a tudományos kutatások rendkívüli "tőkeigényessége" miatt ugyanis általában csak akkor rentabilis a termelés, ha az a korábbiaknál lényegesen nagyobb sorozatnagyságban történik. Vagyis a nemzetközi méretű munkamegosztás objektív folyamat. Ugyanis ha a szocialista országok lépést kívánnak tartani a tőkés országok gazdasági fejlődésével, sőt, azt - viszonylag rövid időn belül - túl is akarják szárnyalni, csak úgy tehetik meg, ha felhasználják az együttműködés eredményeit. Enélkül ugyanis nyilvánvaló hátrányba kerülnének a fejlett tőkés országokkal szemben, amelyek között - a tőkés rend természetéből fakadó ellentétek ellenére is - igen erőteljesen fejlődnek a nemzetközi gazdasági együttműködés különféle formái, melyek éppen a termelőerők fejlettségének magasabb foka következtében helyenként előrehaladottabb stádiumban vannak, mint a szocialista országokban. A KGST-országok gazdaságának magasabb szintű tervezése, a műszaki tudományos együttműködés eredményeinek közös felhasználása, az erőforrások nemzetközi szintű optimális elosztása a viszonylag tőkeszegény tagországok gazdasági növekedését is meggyorsíthatja.

Milyen összefüggésben van a nemzetközi gazdasági együttműködés a gazdasági körzetesítéssel? Minthogy a nemzetközi munkamegosztás csökkenti az egyes tagállamok által kibocsátott termékek számát és nomenklaturáját, illetve növeli az egyes országok termelési specializációját, lényegesen meggyorsítja az egyes körzetek termelési szakosodását.

b/ A gazdasági körzetek kialakításának elvi-módszertani kérdései

A gazdasági körzetek kialakításánál szem előtt kell tartanunk azokat a nemzetközi irodalomból ismert elveket, melyek a gazdasági körzetesítés elméletének alapjait képezik. Ezek az:

sokévtizedes tapasztalatok alapján kialakított alapelvek részben megkönnyítik a gazdasági körzetek kijelölésére irányuló kutatásokat, részben azonban - paradox módon - meg is nehezítik azt, mert ezeket az elveket jobbra a Szovjetunió körzetesítési tapasztalataiból merítjük, s ezek esetenként - tekintettel a két ország között meglévő nagyságrendi, népességi, bizonyos társadalom- és gazdaságpolitikai stb. különbözőségekre - eltérnek a hazánkban meglévő társadalmi-gazdasági adottságoktól. Ennek ellenére leszögezhetjük azokat a gazdasági körzetek kialakításánál számbajöhető általános elvi-módszertani alapelveket, melyek minden szocialista ország körzetesítési problémáinak megoldásánál iránymutatóul szolgálnak.

A gazdasági körzetesítés elméletének legfontosabb elve a gazdasági körzetek objektív alapjainak felkutatása, ami a körzet gazdasági egységét jelentő, reálisan létező területi-termelési komplexumok formájában nyilvánul meg. Természetesen a gazdasági rayonizálás objektív /a szubjektumtól elvonatkoztatott/ alapjainak felkutatása és számbavétele nem jelenti egyben azok passzív szemléletét, illetve nem zárja ki az aktív beavatkozás lehetőségét. A gazdasági fejlődés törvényeit és törvényszerűségeit a szocialista társadalom aktívan kihasználja a népgazdasági tervezés során, hiszen a szocializmusban az emberek nemcsak felismerik, hanem szolgálatukba is állítják az objektív törvényszerűségeket. Következésképpen, a gazdasági körzetesítés nem passzív, hanem aktív folyamat.

A gazdasági körzetesítés másik alapelve annak távlati volta. Minthogy azonban hosszabb távlatban szinte lehetetlen előre meghatározni a várható műszaki fejlődés menetét, az új természeti erőforrások felbukkanási helyeit, a nemzetközi helyzet alakulását stb., e tekintetben nehéz helyzetben vagyunk. A gazdasági körzetesítés távlati elve helyes alkalmazásának egyik követelménye, hogy olyan körzetrendszer alakítsunk ki, melyben minden gazdasági körzet vonatkozásában ugyanazokat a távlati határidőket szabjuk meg.

A gazdasági egységet képviselő gazdasági körzet mindennek-előtt a termelési specializáció egységében mutatkozik meg. A több mezőkörzetet magába foglaló gazdasági körzet országos jelentőségű meghatározott termelési feladatot old meg az egész országra kiterjedő területi munkamegosztás elve alapján.

Egy ipari vagy mezőgazdasági üzem specializációjával ellentétben, ahol a kibocsátott termékek számának - a lehetőségek adta kereteken belül - a minimálisra történő lecsökkentése a cél, egy gazdasági körzet specializációja nem zárja ki az adott körzet sokoldalúan specializált gazdasági fejlesztésének lehetőségét. Ennél fogva egy-egy gazdasági körzet kijelölésénél általában 2-3, a körzet gazdasági arculatát meghatározó ágazati vagy ágazatközi területi-termelési komplexumot vesznek számításba. A jelenleg fennálló fejlett, sokoldalú területi munkamegosztás viszonyai között egy-egy gazdasági körzet nem jelölhető ki csupán egyetlen termelési ágazat mutatói alapján.

A fentiekből következik, hogy egy gazdasági körzet gazdasági egységét, a termelési specializáción kívül, a körzeten belüli és a munkamegosztásból fakadó belső gazdasági kapcsolatok is meghatározzák. Következésképp, a gazdasági körzetesítés további alapelvét a körzet belső termelési-gazdasági kapcsolatainak számbavétele, illetve annak egységes népgazdasági komplexumaként való fejlesztése képezi.

A gazdasági körzet, mint népgazdasági komplexum, abban különbözik az ágazati vagy több ágazatot magába foglaló területi-termelési komplexumtól, hogy az elvben magába foglalja a körzet egész gazdaságát. Természetesen, ezeknek a termelési komplexumoknak egyes alapelemei hozzájárulnak az adott körzet meghatározott keretek között történő kijelöléséhez. A körzetkijelölés, a körzeten belüli egységes tervezés megteremtése lehetőséget nyújt egy olyan népgazdasági komplexum kifejlesztésére, amelynek minden egyes összetevője azt célozza, hogy az adottságokhoz és lehetőségekhez képest a leggazdaságosabban hasznosítsuk a meglévő természeti erőforrásokat, munkaerőtartókat, műszaki lehetőségeket.

Egy körzet gazdasági potencia-értéke az alábbi mutatókkal jellemezhető: népességszám, az ipari és mezőgazdasági termelés mértéke, a nemzeti jövedelem nagysága, a legfontosabb termelőerők jelenléte stb. Közülük az egyik legáltalánosabb, az adott körzet gazdasági erejét leghivebben tükröző mutató a körzet népességszáma. A Szovjetunió jelenlegi viszonyai között egy-egy gazdasági körzet lakosságszáma 6 és 20 millió fő között ingadozik; a körzetek zömében azonban 8-14 millió lakos él.

A fenti mutatókon kívül jelentős még az adott körzet területi nagyságrendje, miután a gazdasági körzetet úgy kell kialakítani, hogy kiküszöböljük a tömegáruknak körzeten belül nagy távolságra történő szállítását. Ezt az elvet jól lehet alkalmazni a kis területű, sűrűn lakott, gazdaságilag viszonylag arányosan fejlett Magyarország gazdasági körzeteinek kijelölésénél is. Gazdaságilag kevésbé fejlett területeken /pl. a Szovjetunió egyes körzeteiben/ ettől az elvtől el kellett térni.

A legtöbb gazdasági körzetben hatalmas ipari góccok, gazdasági nagy centrumok találhatóak, melyeknek gazdasági, kulturális stb. hatása túlmutat azokat közvetlen környezetén, és gyakran az egész gazdasági körzet /főváros esetében legtöbbször az egész ország/ területére kiterjed.

Az ezekhez a centrumokhoz való gazdasági vonzódás egyik legjobb bizonyítéka a gazdasági körzet gazdasági egységének és egyike a legpregnánsabban kifejezett körzetképző tényezőknek. Ebből következik az az alapelv, hogy lehetőség szerint a gazdasági körzethez kell csatolni a körzet centrumának gazdasági vonzókörébe tartozó területeket.

Jellemző, hogy pl. a Szovjetunió 10 legnagyobb, egyenként 800 ezer főnél több lakost számláló nagyvárosa, egy-egy gazda-

sági nagykörzet természetes centrumává vált, Magyarországon pedig a 6 legnagyobb városunk /Budapest, Miskolc, Pécs, Debrecen, Szeged, Győr/ egyben a hipotetikus gazdasági körzetbeosztásnak is vezető centruma.

Az általános gazdasági körzetesítés - nem öncélú "terület-szabdalás", hanem a népgazdaság területi irányításának és a tervezés megjavításának fontos eszköze. Ebből következik, hogy a gazdasági körzetesítésnél helyesebb inkább a tervezés és a termelésirányítás szempontjait figyelembe venni, semmint mesterségesen kigondolt szigorú sémákhoz ragaszkodni. Egyetlen, előre kifundált séma, legyen bár elméletileg a legjobban megalapozott, nem lesz képes megfelelni az élet és egyedi esetek mindazon /ezernyi/ követelményeinek, amelyek a körzetesítés során felmerülnek. Éppen ezért ebben a felelősségteljes elhatárolásban gyakorta meghatározott rugalmasságra, a sémáktól való merész eltérésre is szükség van.

II. A körzet településföldrajzi sajátosságai^{2./}

A körzet jellegzetességének meghatározásánál és határainak megvonásánál figyelembe kell venni az adott terület települési viszonyainak jellegét is. Feltehető, hogy egyrészt a foglalkozási megoszlás térbeli vetületének az ismerete, másrészt a munkahely-lakóhely és az ember térbeli együttesét jelentő települések jellege, nagysága és térbeli megoszlásának rendje is tájékoztatást nyújt a komplex vizsgálat számára abban a kérdésben, hogy melyek a térben a népességi-települési alapon is összetartozónak vélhető területek.

Adott keretek között a településviszonyok és a népesség jellegének területi meghatározására

- a települések térbeli rendjének alakulását,
- a népsűrűség területi eloszlását és
- a településeknek foglalkozási összetételét

választottuk vizsgálatunk alapjául.

a/ A települések térbeli rendje a települések lélekszámának nagyságbeli kategóriái alapján

A települések lélekszámának alapján felvázolt településhálózati kép eligazító tájékoztatást nyújt számunkra abban a vonatkozásban, hogy melyek azok a területek, amelyek jelentős számú népesség hordozói, és melyek azok, ahol viszonylag kevés lakosságú településeket találunk.

A településekbe tömörült lakosság térbeli megoszlásának az ismerete - a települések lélekszáma alapján kifejezhető nagysága - felvilágosítást ad arról, hogy a gazdasági-történelmi fejlődés során hol alakultak ki jelentősebb népességű központok, amelyek a területi munkamegosztás következtében magasabbrendű funkciók ellátására /igazgatási, oktatási stb./ is alkalmasak. Ezek gyakorisága, Budapesttől való távolsága részben kifejezi azt a gazdasági-területi kapcsolatot is, amely az iparvidék központjához köti, és hozzásegít - más tényezők egyidejű figyelembevételével - ahhoz, hogy elhatároljuk a Központi Iparvidék jellegileg összetartozó területét.

E vizsgálatok első következtetése az, hogy a vizsgált területekhez tartozó öt megye együttes lakossága sem éri el a fővárosnak, mint a feltételezhető gazdasági körzet központjának, létszámát. A megyénkénti lakosságmegoszlás is nagyon egyenetlen; Nógrád és Komárom megye például a terület összlakosságának még 10%-át sem jelenti - ugyanakkor Pest megye lakosságtúlsúlya szembevetendő. Kétségtelen a népesség területi megoszlásának az alakulá-

^{2./} Dr Abella Miklós tudományos munkatárs munkája.

sában a térszíni adottságok /hegyvidéki táj stb./ is érvényesülnek, azonban ez egymagában nem meghatározó, csupán módosító tényező.

Ahhoz, hogy a települések nagyságrendi megoszlását eléggé differenciáltan tudjuk ábrázolni, a településeket tíz kategóriába osztottuk.

Adataink azt mutatták, hogy az 500 főnél kevesebb lakosságú községek zöme Heves és Nógrád megyében található. Határu a Zagyva folyó tekinthető, amelytől keletre már csak elvétve találunk törpe létszámú településekkel /Horpács, Pusztaberki, Debercsény, Szécsényke, Piliny, Kozárd, Alsóföld, Felsőföld, Kisbarkány, Bokor, Kutásó stb./.

Ritkul a számuk a Dunántúlra jutó területen /Telki, Ujbarok, Bodmér, Moha, Pilisszentlélek stb./, míg Pest megyében már csak mutatóban adódik egynéhány /Lórév, Váckisujfalu/.

A második kategóriát jelentő - 1000 főnél kisebb létszámú - települések általában a hegyvidéki tájakon jelentkeznek. Ezek nagyobb hányada - a domborzati adottságokból következőleg - ismét Nógrád és Heves megyék területén található.

Ha az alapul vett kategóriákat összevontabban szemléljük, akkor arra a következtetésre jutunk, hogy a terület településállományában a 4000 főig terjedő települések a leggyakoribbak. A területi megoszlásuk is jellegzetes - a Fejér megyei Mezőföld és Pest megye alföldi tájai a 4000 lakosnál nagyobb településeknek a vidékei.

Feltűnően jellegzetes övezetet alkotnak a főváros körül azok a települések, amelyek lakosság száma a hater ezer főt meghaladja.

Ezek közlekedésileg kedvező helyzetben, ez övezetnek - a főváros felé igyekvő közúti és vasúti vonalai mellett - gyorsan fejlődtek. Lakosságuk foglalkoztatottsága is részben a főváros-hoz kötött - a napi ingázást feltáró adatok erről tanuskodnak. Mezőgazdasági jellegük is - zöldség stb. termelésével foglalkozó községek - ezt bizonyítják. Hasonlóképp helyezkednek el azok a nagylétszámú /10 000 - 20 000/ települések is, amelyeket várossá ugyan nem nyilvánítottak, de szerepkörükben igen nagy jelentőségűek.

A vizsgált terület városhálózatát gyakorlatilag úgy tekinthetjük, mint a történelmi fejlődés folyamán kialakult /és mindenkor a kor igényeinek megfelelő és fejlődésre ma is alkalmas/ természetes népességi-gazdasági centrumokat. Mindegyiket a maga kisebb vagy nagyobb gazdasági vonzáskörzete élteti, de ugyanakkor megvannak a közelebbi-távolabbi központokkal is a kapcsolatai; amely viszont még nem jelenti egyidejűleg a szerves összetartozásukat is.

Ilyen szempontból Heves megye területének a központi körzethez való tartozását - már települési alapon sem - tartjuk magyarázhatónak, mert az itt kialakult városok egyértelműen az Északi Iparvidék jellegéhez igazodnak. Településföldrajzi alapon ugyancsak vitatható Balassagyarmatnak. Központi Iparvidékhez való tartozása éppúgy, mint Ceglédé vagy Nagykőrösé is, amely utóbbiak inkább kapcsolódnak a Duna-Tisza közti mezőgazdasági tájakhoz - gazdasági életükkel különösen - semmint a fővároshoz.

Városaink életképességét jelzik azok az adatok, amelyek lélekszámuk növekedéséről szólnak az 1869-től 1960-ig eltelt időszakban.

A száz évvel ezelőtti vezetőszeropét megtartó Székesfehérvár mellett Tatahánya és Dunaujváros, valamint Oroszlány lépnek a városok fejlődésének ütemében újonnan a sorompóba. Ezek mögött sorakoznak még mindig jelentős fejlődési ütemmel: Salgótarján, Komárom, Hatvan. Fejlődésüket vagy nyersanyag gazdagságuk ipartelepítő erejének, vagy forgalmi fekvésüknek köszönhetik - vagy mint Hatvan esetében - egy-egy mezőgazdasági ipari ágazat fejlesztési törekvései szerencsés egyezésének.

Az előbbiekben felvázolt településállományi kép, helyesebben a településeknek nagyságrendi osztályozása alapján az alábbi következtetések vonhatók le:

A településnagyságrendi kategóriák alapján a településállományban bizonyos tartományok körvonalai kirajzolódnak. Így

a/ A Nógrád megyei tájak és részben Heves megye nyugati része az aprófalvas településeket képviseli.

b/ Komárom és Fejér megye északi része a középnagyágú községek vidéke.

c/ A Mezőföld és Pest megye Duna-Tisza közti szakasza a 4000-nél nagyobb létszámú településeket adja.

d/ Külön övezetet alkot a főváros körül a 6000-nél több lakost számláló települések együttese.

Az előbbiekben összegezett települési együttesek gazdasági életükben is külön jelleget képviselnek és ez részben arra enged következtetni, hogy területünk - népességi és települési alapon - nem homogén.

A városok területi elhelyezkedésének aránya - nem a mechanikus geometriai alakzatokat véve figyelembe /távolsági sűrűségi arány/, hanem a számításba jövő tényleges telepítő erőket - arról tanuskodik, hogy bár igen nagy létszámbeli eltéréssel, de mindenkor a gazdasági igényeknek megfelelően helyezkednek el körzetünkben. A fővároshoz, mint központhoz való kapcsolódásuk mértéke nem állapítható meg az adatokból, csupán valamennyi vizsgálati anyag összevetése alapján lehetséges.

b/ A népsűrűség területi eloszlása

A vizsgált terület legsűrűbben lakott települései - a településhálózati képpel egyezően - Pest megye területén található. A népsűrűségi adatok is kirajzolják a főváros körüli lakosságtömörülést éppúgy, mint ahogy leolvasható egyrészt egy a fővároson áthaladó ÉNy-DK-i, másrészt a Duna vonalát a Duna-kanyartól Csepel-sziget D-i térségéig kísérő széles sáv.

Szemetűnő az alacsony népsűrűségi értékek jelentkezése Komárom és Fejér megyék nyugati és déli peremterületein /Csép, Császár, Aka, Csór, Füle, Mezőszilas/, Pest és Nógrád megyék találkozásánál a Börzsöny vidékén /Szokolya, Perőcsény, Nagybörzsöny, Ipolytölgyes/, valamint Heves megye Bükk-hegységi tájain /Sirok, Bátor, Felsőtárkány, Nagyvisnyó/.

A külterületi népesség területi arányának a vizsgálata elsősorban a népesség településen belüli elhelyezkedésének a koncentráltságáról ad felvilágosítást. Ebből a szempontból az ipari körzet elhatárolásához is kiegészítő támpontokat nyújt, amennyiben tudomásul vesszük azt a tapasztalati tényt, hogy nagy külterületi lakosú települések nagy határukkal és települési szórtságukkal /pl. tanyavilág/ elsősorban mezőgazdasági és nem ipari körzetek. A Duna-Tisza közti tanyavilág itt Pest megye D-i, DK-i tájain /Buggyi, Cegléd vonalában/ már jelentkezik - ennek alapján e területeknek a Központi Iparvidékhez való kapcsolódása is kétséges. Hasonló megítélés alá esik a mezőföldi táj is.

A népesség számbeli csökkenésének jelenségével találkozunk - feltételezett körzetünk - majd minden sávjában. Területi koncentráltságában azonban a csökkenés elsősorban a legjellegzetesebb - főleg gabonatermő - mezőgazdasági tájakon mutatkozik. Így a Mezőföldön, a Duna-Tisza közti homokhátság Pest megyei szakaszán /Mikebud, Nyársapát, Kocsér stb./ és a Tisza menti vidéken /Tiszanána, Poroszló, Pély stb./. E vidékek a jól gépesíthető mezőgazdasági tájakat képviselik, és egyben a gyengén iparosodott területekhez tartoznak. De fogyó népességű községekkel jelentkeznek a Dunántúl és az északi körzet hegyvidéki tájai is /Vértessaca, Piliscsaba, Márianosztra, Becske, Etes, Somoskő stb./.

A növekedő létszámú települések területi elhelyezkedése pontosan körülhatárolható törvényszerűséget mutat, mely szerint - érthető okokból - iparosodó városaink körzetében, másrészt a főváros közvetlen peremén - a lakóhely övezetben - találkozunk jelentős lakosságszaporulattal. A tényleges szaporulat is azt igazolja, hogy a főváros körül - mint fán a sokasodó évgyűrűk - erősödik a nagyobb létszámú települések száma - feltehetőleg főleg azoknak soraiból adódva, akik munkaalkalmat a fővárosban nyernek, de letelepedési lehetőségeik már nem adódnak, és így a lakóhely-munkahely együttes - vagy legalább is a kívánatos közelség - nem jöhet létre. E szempontból igen figyelemre méltó a Csepel-sziget északi településeinek a fejlődése /Szigetszentmiklós, Halásztelek/, valamint a szomszédos Dunaharaszti, Dunavarsány és Délelyházi, folytatólag a Duna jobbparti Ercsőtől kiindulva,

III. A körzet elhatárolása népességi vizsgálatok alapján^{3./}

A gazdasági jelenségek és folyamatok területi-földrajzi összefüggéseinek vizsgálatát abból a célból végezzük, hogy az objektíve létező gazdasági körzetet felkutassuk, jellemezzük, és körülhatárolását megkíséreljük.

A gazdasági körzetek kialakítására ható sokféle tényező két csoportba osztható; mégpedig a termelőerők - természetesen beleértve a legértékesebbet, az embert is - területi elhelyezkedésére ható természetföldrajzi és társadalom-gazdasági tényezőkre.

Az anyagi termelés folyamatában a természetföldrajzi környezet passzív szerepet játszik, az aktív tényező a társadalom: az ember. A népesség számbeli alakulásában, foglalkozási és egyéb tagolódásában mutatkozó azonosságok és különbözőségek visszatükrözik a terület jellegét, mert a népesség területi eloszlása az adott időkben azoknak az anyagi termelőerőknek /a talaj, az ipar, a bánya stb./ elrendezésétől függ, amelyek a körzetek kialakulásának is előfeltételei. Tehát a népesség különféle viszonyainak tagolódásában tapasztalható azonosságok, ill. különbözőségek bizonyos fajta területegységeket fejeznek ki. De pusztán a népességi viszonyok vizsgálata alapján a gazdasági körzetek nem határozhatók meg, bár nélküle sem. Ha a népesség egyes viszonyait más - elsősorban gazdasági - jellegű mutatókkal együtt alkalmazzuk, akkor alkalmasak a körzetek kiterjedésének meghatározására is.

Ilyen mutató többek között a "terület népesség eltartó kapacitása", amelyet a népesség /összes népesség, mezőgazdasági népesség vagy mezőgazdasági keresők/ és a terület /összes terület, mezőgazdasági terület, vagy művelt terület/ összevetéséből kapunk meg. A népesség és a terület egybevetése azonban csak a legáltalánosabb összefüggésekre világít rá, szükség van emellett olyan kiegészítő mutatókra is, amelyek a társadalmi-gazdasági összefüggéseket jobban megvilágítják /pl. a népesség foglalkozási megoszlása, a keresők és az eltartottak aránya, a népesség városi és falusi megoszlása stb./. Másik ilyen mutató a munkahelyek és lakóhelyek térbeli eloszlása, illetve a munkahelyek koncentrációja és munkaerővonzásuk. Mivel mind a munkahelyek koncentrációja, mind a munkaerővonzás olyan összetett - több természeti és társadalmi-gazdasági tényező hatásától függő - jelenség, amely körzetek, ill. kisebb-nagyobb - bizonyos szempontból - azonos jellegű területegységek kialakulását okozza, vizsgálatuk hozzásegít ezeknek a körzeteknek, ill. területegységeknek a feltárásához.

a/ A munkahelyek koncentrációja és a munkaerővonzás

A munkahelyek területi koncentrációja a mezőgazdasági termelésben csak akkor ölt nagyobb méreteket, ha a művelésre alkalmas földek korlátozott mértékben állnak rendelkezésre.

3./ V. Tajti Erzsébet tudományos munkatárs dolgozata alapján.

Budakalász, Pilisborosjenő térségéig bezárólag. A pesti oldalon ugyanez a jelenség követhető /Kerepes, Gödöllő stb./. A főváros körüli népességnövekedés e körrel zárul, de ugyanakkor területünkön más ipari központok körül is hasonló tömörülésekkel találkozunk. Croszlány, Dunaujváros, Nagybátony, Gyöngyösoroszi, Almásfüzitő stb. ilyen központok.

E jelenségek egyben arról is vallanak, hogy a főváros központi szerepkörének erősödésével egyidőben az alközpontok fontossága is növekszik. Annak eldöntése, hogy a szerepkörök hol találkoznak - esetleg hol semlegesítik egymást, illetve hol kerül az egyik gazdasági jellegű központ a másik fölébe, és veszi át a vezetőserepet - ennek feltárásához segít bennünket a foglalkozási megoszlás ismerete, amely egyben kategorizálási alapunk is az egyes települések jellegének a megállapításánál. Ha ezek alapján megismertük a településekben lakók foglalkozási megoszlását, és összehasonlítottuk - mint számunkra fontos kiegészítő anyaggal - az ingavándorforgalom helyzetképeivel, csak azután vonhatjuk le összegező következtetéseinket a terület elhatárolására.

c/ A foglalkozási kategóriák és a települések feltehető szerepköre

A mezőgazdasági népesség aránya többféle csoportosításban vizsgálható. Mi a magunk részéről azt az elvet vallottuk, hogy azok a települések, ahol a lakosságnak több mint 60%-a mezőgazdaságban foglalkoztatott, mezőgazdasági jellegű településnek tekintendők. Az e megfontolás alapján kialakuló kép ismét azokat a területeket emeli ki az öt megye együtteséből, amelyek a főváros ipari jellegétől erősen eltérnek - más települési mutatók alapján is. Ezek: a Mezőföld, a Duna-Tisza közti sáv Pest megye déli körzetében, a Mátra és a Bükk déli, Alföld felé tekintő pereme és Nógrád megye nyugati szakasza. E gazdasági tájaktól különülnek el ismét igen plasztikusan /foglalkozási alapon is!/ a kisebb ipari körzeti központok /Salgótarján, Tatabánya, Székesfehérvár stb./.

Feltehetőleg az iparban foglalkoztatott népesség területi vetületének az ismerete - a mezőgazdaságinak megközelítően a negatív képét adja. Az ipari keresők részarányát az összipari dolgozókat az összkeresők részarányához viszonyítva számítottuk. Figyelman kívül hagytuk az ipar további tagolhatóságát, mert célunk az összipari kép volt.

A foglalkoztatottságnak területi összefüggései egy Nagy-Budapest körüli települési gyűrűt jeleznek, a Duna mentén a Csepel-sziget közepéig. Északon Vac térségébe nyúlva, nyugaton Esztergomot is hozzászámítva, de jellegzetesen elkülönülve a tatabányai vidéktől és a mélyebb ipari szigetet képviselő Székesfehérvártól.

Az ipari és egyéb nem-mezőgazdasági munkahelyek területi eloszlására a koncentrálttság a jellemző. A nem-mezőgazdasági munkahelyek koncentrációját a különféle természeti és társadalmi-gazdasági tényezők kölcsönhatása hozza létre, és fejleszti. A kedvező természeti adottságok - energia- és nyersanyagforrás, víz /akár mint energiaforrás, akár mint víziút, vagy ipari víz/, építkezésre alkalmas terület stb. - csak lehetővé teszik a munkahelyek letelepedését, meghatározóvá csupán a bányászat.

A munkahelyek koncentrációjára a társadalmi-gazdasági tényezők hatása nemcsak abban nyilvánul meg, hogy az energiaforrások hasznosításának megismerése bizonyos társadalmi fejlődést kíván meg, hanem az energiaforrások gazdaságos felhasználására irányuló törekvésekben, a munkaerő foglalkoztatásában és eloszlásában, s végül, de nem utolsósorban a termelés, a forgalom és a fogyasztás alakulásában.

b/ A munkahelyek koncentrációja és a munkaerővonzás hatása a körzetek kialakulására

A munkahelyek koncentrációja egyre növekvő munkaerő igényével nagyarányú népességmozgást, illetve a népesség területi eloszlásában nagyarányú változást idéz elő. Azok a települések, amelyekben az ipari jellegű munkahelyek koncentrálnak: munkaerővonzó központok. A munkaerővonzó központok fejlődésére lényeges befolyást a munkaerővonzó hatásra kialakult népességmozgás két fajtája gyakorol. Az állandó jellegű áttelepedéssel a munkahelyek és a munkaképes korú népesség területi megoszlása közötti eltérés csökken, mert a munkaképes korú népesség területi megoszlása a munkahelyek területi megoszlásához igazodik. Az ingázás a munkaerővonzó központ és a környező terület munkaerőhiánya, ill. munkaerőfeleslege között végez kiegyenlítődést.

Míg az áttelepedéssel a munkaerővonzó központ népessége nő, ami a városi elemek és funkciók zsúfolódását idézi elő, az ingázás ezzel ellentétben a népességnek olyan területi eloszlását teszi lehetővé, ami a városi elemek és funkciók szóródását segíti elő. Ingázással a város lakóhely jellegű részei a közigazgatási határon túlterjednek, s így a város, a központ körül jellegzetes, a városi funkciókat nagymértékben kiszolgáló településövé alakul ki, amely külső formájában /laza beépítettség, alacsony fokú közművesítettség stb./ is elkülönül.

A munkaerővonzásnak a népesség társadalmi átrétegződésére gyakorolt hatása nemcsak a munkaerővonzó központ, hanem a környezetében lévő, sőt negatív irányban a távoli területek településeinek népességét is érinti.

Mennél kiterjedtebb és sokoldalúbb egy munkaerővonzó központ munkahelyeinek koncentrációja, annál nagyobb területre terjed ki a munkaerővonzókör, és annál nagyobb a gazdasági kapcsolatok lapján kifejlődött körzet.

A munkahelyek koncentrációja a népesség területi eloszlásában nagyarányú változást indított meg. A munkahelyek zsúfolódása nagy munkástömegek jelenlétét kívánja. Ezt egy-egy település ritka esetben tudja kielégíteni a saját népességéből.

Az ipari jellegű körzetekre jellemző, hogy a népesség mobilitása igen nagy.

A jó forgalmi fekvés azért előnyös a betelepülők számára, mert munkahelyük megközelítésére kevesebb időt kell fordítani. Ezért gyarapszik nagymértékben Budapest közelében lévő települések népessége. Budapest munkaerő vonzóköre mintegy 60 km-es körzettel veszi körül a fővárost. A munkaerő vonzókör a budapesti munkahelyek koncentrációjával együtt nőtt. A századforduló körül jóformán csak az elővárosi öv képezte a munkaerő vonzókört. A jelenlegi területen csak a századforduló után válik érezhetővé Budapest munkaerővonzó és népességtömörítő hatása. A népesség gyarapodása 1949-ig lassú, majd utána rohamos volt. Ma már a Budapest munkaerő vonzókörében lévő települések népességfejlődése attól függ, hogy milyen a kapcsolatuk Budapesttel.

A Központi Iparvidék településeiben - különösen a budapesti munkaerő vonzókörben és a városokban - nagyméretű a népesség társadalmi átrétegződése. A mezőgazdasági népesség aránya állandóan - és csaknem minden településben - csökken, az ipari és egyéb nem-mezőgazdasági foglalkozásúak aránya pedig nő. A népesség társadalmi átrétegződésének folyamata - bár nem minden területen egyformán - gyorsabb, mint a népességtömörülés.

A Budapesten kívüli munkaerő vonzóközpontok népesség- és foglalkozási viszony átalakító hatása lényegesen kisebb. A mezőgazdasági foglalkozást elhagyókat többnyire nem a környéken, hanem a városban telepítik le. Ingázókká csak azok válnak, akik valamilyen oknál fogva ragaszkodnak a nem városi lakóhelyükhöz. A népesség társadalmi átrétegződése is módosul, mert a mezőgazdasági foglalkozást csak részben hagyják el. Különösen a bányavidékeken gyakori ez a forma, ahol a mezőgazdaság mint mellékfoglalkozás, vagy a családtagok foglalkozása szintén jelentős.

Miután a munkahelyek koncentrációja elindítja a népesség átáramlását az egyes települések között, a körzetek kiterjedésének az ingázás - mégpedig a naponkénti munkabajjárás - a méreteje. Ugyanis a naponkénti ingázásnak határa van, azaz a munkaerő vonzókör területi kifejlődése korlátozott. Egy város, vagy iparvidék munkaerő vonzóköre gyakorlatilag addig terjed ki, amíg másik munkaerő vonzóközpont hatásába nem ütközik, vagy ameddig a közlekedési viszonyok a naponkénti munkabajjárást lehetővé teszik.

Vizsgált területünk a munkaerővonzás alapján egy fő- és több alkörzet munkaerő vonzókörére oszlik. Az ingázás mérete és aránya a távolsággal csökken, de úgy, hogy a vasútvonalak mentén messzire kiágazik. Vizsgált területünkön a legnagyobb

munkaerő vonzóközpont Budapest, munkaerő vonzóköre a fővasútvonalak mentén szélesesen kiterjed. A budapesti munkaerő vonzókör kiterjedését az Alföldön az utazásra fordítható idő, a Dunántúlon viszont más - mellék - munkaerő vonzóközpontok - tatabányai, Dorog-esztergomi szénvidék, Székesfehérvár, Dunaujváros, É on a Zagyva menti iparvidék - vonzásával való érintkezés határozza meg. Ezeknek a mellék munkaerő vonzóköröknek a területe kisebb, sőt a munkaerő vonzóközpontokból - Tatabányáról, Dorogról, Esztergonból, Székesfehérvárról, Hatvanból - loo-nál is többen járnak naponta Budapestre.

A másodlagos ipari központok /pl. Oroszlány, Tata, Vác stb./ munkaerővonzása csak részben alkot önálló munkaerő vonzókört, többnyire kiegészítik a főközpont vonzókörét. Az ipari göcök - pl. Szigethalom, Gödöllő, Lásztlan stb. - munkaerővonzása pedig csak másodlagos munkaerő vonzóköröket alakít ki, és iparuk a központ iparának kiterjedéseként fogható fel.

A munkaerővonzás alapján kijelölt munkaerő vonzókörök nem fedik teljesen a fentebb jelölt területet, olyan területeket is foglal magában, ahonnan a naponkénti munkabajárás kicsi, részben máshová vonzódnak. Az előbbi Nógrád megye nyugati részén, az utóbbi a peremeken több helyen is előfordul. /Pl. Heves és Fejér megye azon részei, amelyek sem a Zagyva menti, sem a tatabányai ill. dunaujvárosi körzethez nem vonzódnak./ Hasonló a helyzet a Nagykőrös környéki községek esetében is.

Székesfehérvár hovatartozósága külön probléma, amelyet a Várpalota-Veszprém körül kialakult ill. kialakulóban lévő ipari körzet ismerete nélkül nem lehet eldönteni. Tény, hogy Székesfehérvár munkaerő vonzóköre kicsi, viszont Várpalota munkaerővonzása a járás nagyobb részét felöleli.

Vizsgált területünk határa a Velencei-tó környékén fut, Velence és Gárdony körül. Attól délre már Székesfehérvár, ill. Várpalota vonzása az erősebb.

Dunaujváros munkaerővonzása - de részben Budapesté is - átterjed Bács-Kiskun megye északnyugati községeire, valamint Dunaföldvárra is.

c/ Munkaerőáramlás a körzet területén

Budapest munkaerő vonzóköre a budapesti munkahelyek koncentrációjával együtt nőtt. A jelenleginek megfelelő területen csak a századforduló után érezhető a budapesti munkaerővonzás népességtömörítő hatása. A századforduló előtt, de még az I. világháború előtti időkben is, a népesség gyarapodása igen lassú ütemű volt. A múlt század második feléig csak az a néhány uradalmi központ - Vác, Gödöllő, Aszód, Monor, Alsónémedi, Ráckeve, Ercsi, Érd, Bicske, Zsámbék, Szentendre és Visegrád - tartozott a népesebb helyek közé, amelyeknek földesura mezővárosi kiváltságokat /pl. vásártartás/ szerzett, s mint ilyenek kisebb körzetek központjaivá váltak.

Budapestnek a század második felében megindult iparosodása azonban erős hatást gyakorolt környezetére is. Amíg az ipar túlnyomórészt Budapest belső területén helyezkedett el, a munkaerővonzásnak a népességelszívó hatása volt az erősebb. A külső ipari öv kialakulásával fokozatosan fejlődött ki és vált egyre jelentősebbé a város tágabb környezete, mint Budapest munkaerő vonzóköre.

A budapesti munkaerő vonzás hatása mind nagyobb területre terjedt ki, s a körzetben levő települések fokozatosan átalakultak. A korábbi népesebb központok - Vác, Szentendre és Gödöllő kivételével - ma már csak kisebb közigazgatási és kulturális központok. A munkaerő vonzókörben lévő települések népességfejlődése napjainkban csaknem teljesen attól függ, hogy milyen a kapcsolataik Budapesttel.

A népesség számának növekedése a munkaerő vonzókör területén nem mindenütt egyforma. A népesség számának alakulására a települések forgalmi fekvése - azaz a Budapesttel való kapcsolata - gyakorolja a legerősebb hatást. A vasútvonalak közelében lévő - illetve egy vagy több vasútállomással rendelkező - településekben a népesség számának növekedése sokkal gyorsabb, mint a vasútvonalaktól távolfekvő településekben. Sőt a vasútvonalaktól távol lévő településekben gyakran - pl. 1930 - 1949 között erősen - csökkent a népesség száma. A népesség növekedési üteme csak a települések forgalmi helyzetének javulása - a rendszeres és naponta többszörös autóbuszjáratok beindítása - óta emelkedett ismét.

A települések forgalmi fekvése hatással van a népesség területi eloszlására is. A jó forgalmi fekvésű településekben nemcsak a népesség száma és a népesség növekedésének üteme, hanem ezekből következően a sűrűsége is magas. Vagyis a budapesti munkaerő vonzás a munkaerő vonzókör magasabb népsűrűségű településeinek számát növeli. A magasabb népsűrűségű települések száma 1900-ban még csak 164, 1960-ban pedig 185. 1900 és 1960 között a munkaerő vonzókör területén 21 új község létesült, és ezek többsége az ingázó dolgozók lakótelepeiből keletkezett. Az ingázók lakótelepeiből ki-fejlődött új községek általában magas /100 - 1000-ig/ népsűrűségűek. A népesség eloszlására jellemző, hogy 1900-ban még csak 5, 1960-ban pedig már 34 településben volt magasabb a népsűrűség 100 főnél. 1900-ban még az egész népességnek a fele, de 1930-ban már kevesebb mint egynegyede, s 1960-ban pedig mindössze 16,4%-a élt a 75 főnél alacsonyabb népsűrűségű településekben. A 100 főnél magasabb népsűrűségű települések tömörítették 1930-ban az összes népességnek a felét, 1960-ban pedig már 70%-át. A magasabb népsűrűségű települések eloszlására jellemző, hogy a vasútvonalak irányát követik.

A népességnek a vasútvonalak mellett való tömörülése különösen az Alföldön feltűnő, szinte kirajzolódik általuk a vasútvonalak hálózata.

A budapesti munkaerő vonzókör területén 1900-ban még az alacsony népsűrűségű és mezőgazdasági jellegű települések voltak túl-

súlyban. Nem volt olyan település, amelyben az iparforgalmi népesség aránya elérte volna az 50%-ot, és a 40%-ot is csak hatban haladta meg. Ezzel szemben 1960-ban az iparforgalmi népesség aránya 14 településben volt 70% felett és 122 településben haladta meg a 40%-ot.

Budapesti munkaerővonzás - mint már említettük - elsősorban a vasútvonalak melletti települések népességére hatott. Legkorábban a Budapest-Vác, Budapest-Cegléd-i vasútvonal és a HÉV vonalai mentén indult meg ez az átalakulási folyamat. Az 1930 évi népszámlálási adatok szerint már kirajzolódik a munkaerő vonzókör egy része, bár a terület mezőgazdasági jellege - különösen Budapesttől délre - még erős. 1949 évben a helyzet már hasonló a maihoz. Budapest körül kialakult az iparforgalmi jellegű gyűrű, vagyis a munkaerő vonzókör.

A népesség tömörülése /1900-1960/

Év	A népesség százalékos megoszlása km ² -enként					
	-40	40-75	75-100	100-150	150-200	200-
	főnyi népsűrűségű települések között					
1900	7,7	44,9	24,8	15,0	0,7	6,9
1930	1,4	22,9	20,5	24,9	10,8	19,5
1949	1,7	19,4	15,9	23,4	13,5	25,2
1960	0,6	15,8	13,1	21,7	11,6	37,2

A népsűrűség alakulása Nagy-Budapest munkaerő vonzókörében /1869-1960/

Év	A vasútvonalak közelében lévő településekben			A vasútvonalaktól távol lévő településeken			Az összes területen		
	Alföld-dön	Dunán-túlon	Egész ter.-en	Alföld-dön	Dunán-túlon	Egész ter.-en	Alföld-dön	Dunán-túlon	Egész ter.-en
1869	61,5	57,5	55,0	40,0	51,9	44,0	48,0	54,6	50,0
1900	76,9	74,9	76,4	51,7	62,5	55,4	66,0	68,6	66,0
1930	121,2	105,9	117,1	68,0	73,1	69,4	98,3	88,6	95,0
1949	138,5	128,4	135,8	66,7	66,3	66,5	107,5	96,7	104,0
1960	168,1	159,8	165,3	58,9	80,2	66,1	121,4	119,1	121,0

Mind a népesség eloszlásában, mind a foglalkozási viszonyokban bekövetkezett változások híven mutatják a terület gazdasági jellegének átalakulását. A gazdasági jellegben bekövetkezett változás időrehozóját azonban hiába keresnénk ezen a területen; az iparforgalmi

munkahelyeknek csak egy töredékét találjuk itt. Bár 1900-hoz képest a terület iparosodásában is történt változás, az itt lévő ipar még egyharmadát sem tudja foglalkoztatni a terület ipari keresőinek. A munkaerő vonzókör területén az ipari üzemek munkáslétszáma 1960-ban mintegy 35 ezer fő, az ipari keresők száma pedig 155 ezer fő. A budapesti ipari üzemek munkáslétszáma 500 ezernél is több, az összes /Budapesten lakó/ keresők száma pedig mindössze 494 ezer /ebből termelőszövetkezeti dolgozó 41 ezer és magánkisiparos 24 800/. Tehát az ipari üzemek alkalmazásában álló keresők száma kisebb a munkáslétszámnál.

A Budapesten dolgozók megoszlása 1960-ban

Megnevezés	Összesen	ebből a bejárók	
		száma	aránya
A Budapesten dolgozó keresők száma	1 350 129	139 402	10,3
Ipari keresők száma	591 377	83 627	14,1
Építőipari keresők száma	105 193	12 227	11,6
Közlekedési keresők száma	109 266	22 557	20,6
Kereskedelmi keresők száma	124 933	8 418	6,7
Szolgáltatási keresők száma	83 063	4 482	5,4
Mezőgazdasági keresők száma	12 788	931	7,3
Egyéb keresők száma	168 561	7 160	4,2

Ebből adódik, hogy a budapesti ipari üzemek munkáslétszámának 14,1%-a ingázó. A munkaerő vonzókörből az összes ingázók száma 1960-ban megközelítette a 140 ezer főt, ebből a szocialista iparban dolgozók ingázók száma 83 ezer. A Nagy-Budapest területén lakó ipari és építőipari keresőknek 98,3%-a Nagy-Budapesten dolgozik. A munkaerő vonzókör területén lakó munkásoknak csak 18,2%-a dolgozik lakóhelyével azonos településben és 81,8%-a ingázó. Az ingázókból 69% Budapestre, 12,8% pedig a munkaerő vonzókör területén lévő más ipari üzemekbe jár.

Az ingázás természetesen azokból a településekből a legnagyobb, amelyekben a népesség szaporodása, sűrűsödése és az iparforgalmi népesség aránya a legmagasabb. Ezek a települések általában Budapest szomszédságában vannak, és jó forgalmi fekvésűek. Az ipar-forgalmi népességnek, az ipari keresőknek, valamint az ingázóknak több mint háromnegyed részét a vasútvonalak melletti települések tömörítik. Feltűnően nagy az Alföld részesedése, amelyet érthetővé tesznek a munkaerő vonzókör kiterjedése és a jobb közlekedési helyzet. Budapestről 11 vasútvonal, 4 HÉV-vonal, ezek közül 7 országos és 5 egyéb közúti főútvonal indul ki. 7 vasútvonal, 2 HÉV-vonal és 4 országos főútvonal az Alföld felé irányul. Nemcsak a vasútvonalak száma, hanem a munkaidőhöz kapcsolódó /vagyis munkás/ járatok száma is nagyobb a Budapestről keletre induló vonalakon.

Az ingázásban az autóbusszközlekedésnek csak a vasútvonalaktól távol lévő településekből van elsődleges jelentősége. Különösen a budai járás településeiből jelentős az autóbusszal ingázók száma.

Budapest közvetlen munkaerő vonzóköre általában mintegy 60 km-es távolságig terjed ki, de az összes ingázóknak több mint fele a 25-30 km-es körzetből jár munkahelyére.

Az ingázók területi megoszlása - foglalkozási viszonyok szerint is bizonyos övezetes elrendeződést mutat. A budapesti munkahelyeken foglalkoztatott 824 182 főnyi fizikai dolgozóból 122 745 - azaz 14,9%-a - ingázó. A szellemi foglalkozású dolgozók száma 332 702, s ebből az ingázók aránya mindössze 5% /16 657 fő/. Általában a szakmunkások, az adminisztratív és egyéb kulturális, egészségügyi és hasonló munkakörben dolgozók, valamint a női ingázók többsége a fővárossal közvetlen szomszédos községekből érkezik. Legtávolabbról a szokásostól eltérő munkaidő beosztású és utazási kedvezményeket élvező közlekedési dolgozók származnak. A munkaerő vonzókör peremén, a vasútvonalak mentén vannak olyan községek, ahol feltűnően nagy a közlekedési népesség aránya, az átlagos 5%-ot jóval meghaladja, s helyenként 30-35%-os részesedéssel ez a fő foglalkozási ág. Ezekből a településekből is nagy az ingázók száma, akik elsősorban a közlekedésben - főleg a vasútnál - dolgoznak. A munkaerő vonzókörön kívül - a fő vasútvonalak mentén - a gyorsvonati megállóval rendelkező községekből és városokból /Füzesabony, Vámosgyörk, Karácsond/ is nagy a közlekedési ingázók száma.

Távolabbról és a nehezen megközelíthető településekből a szakképzettséggel nem rendelkező segédmunkások és az építőipar munkásai ingáznak. Az ideiglenes letelepedés és ritkább időközönkénti ingázás főképp az építőiparban terjedt el. Az építőipar munkaerő vonzása igen jelentős a vizsgált területen kívülről is.

A munkaerő vonzókör területén mintegy 200 ipari vállalat, mintegy 155 ezer főt foglalkoztat. A munkaerő vonzókörön belül kialakult kisebb ipari központok vonzása szűkebb területre terjed ki, és csak másodlagos jelentőségű. Mindössze Vác, Szentendre, Pilisszentiván, Dunakeszi, Gödöllő és Szigethalom alakított ki maga körül kisebb vonzókört, de Budapest munkaerő vonzása még ezekből a településekből is jelentős /pl. Vácról, Szentendréről, Dunakesziről, Gödöllőről 2000 fő jár Budapestre/.

A munkaerő vonzókör területén lévő iparvállalatok - Szigethalom kivételével - Budapesttől északra helyezkednek el. Legjelentősebb Vác, Dunakeszi, Szentendre, Gödöllő. Vác munkaerő vonzóköre a budapesti munkaerő vonzókört északi és keleti irányban kiegészíti. A budapesti munkaerő vonzókör azonban a vasútvonalak mentén Vácra túlterjed. A vasúttal nem rendelkező délnógrádi és Északpest megyei települések ingázói viszont elsősorban Vácot tekintik munkaerő vonzóközpontjuknak. A többi munkaerő vonzó település kizárólag másodlagos jellegű, és iparuk a budapesti ipar területi kiterjedéseként is felfogható.

Alközpontok: Tatabányai, Dorog-Esztergomi, Dunaújvárosi, Ny-Nógrádi, Zagyva menti.

IV. A körzet kiterjedésének és határának meghatározása

a bányászati iparág alapján 4./

A vizsgált területen a bányászati iparágat a kőszénbányászat reprezentálja, ezért a körzet ágazati elhatárolását a kőszénbányászat termelése és a szénfelhasználás területi elosztása alapján célszerű megközelíteni.

A körzet kiterjedésének, határvonalának megállapítása végett az alábbi metodikai eljárás alkalmazása látszik indokoltnak:

1./ A területi munkamegosztás objektív ágazati egységeinek felmérése végett az ország egészének szengazdálkodását a termelés és fogyasztás összhangja alapján kell körvonaloznunk. Ezért a feltételezett /hipotetikus/ körzet összetartozóságát /komplexitását/ mindenekelőtt országos viszonylatban mérjük fel. A kohéziós vizsgálatnál a körzet területén kitermelt kőszén volumenét egybevetjük a körzet kívülről származó kőszénfelhasználásával.

A körzet bemeneti kohéziója adott esetben annál kisebb, minél kevesebb a körzet kívülről belépő kőszénfőleségeinek mennyisége /import/:

$$K_{be} = \frac{x_{bn}}{x_{bn} + x_{be}} \quad 0 \text{ --- } K_{be} \text{ --- } 1$$

A körzet kimeneti kohéziója viszont annál nagyobb, minél kevesebb a körzetből kilépő kőszén mennyisége:

$$K_{ki} = \frac{x_{bn}}{x_{bn} + x_{ki}} \quad 0 \text{ --- } K_{ki} \text{ --- } 1$$

A bemeneti és kimeneti kohézió alapján felmért egybetartozóság /zárttság/ az önellátásról, illetve az önellátottság mértékéről ad tájékoztatást.

$$Z = \frac{x_{bn}}{x_{bn} + x_{be} + x_{ki}} \quad 0 \text{ --- } Z \text{ --- } 1$$

0 = ha a terület kőszénmennyiségének egészét kiszállítjuk, vagy ha annak egészét a körzeten kívüli szállítók révén biztosítjuk,

1 = ha csak a körzetben termelt kőszénen használja fel a körzet /önellátó és önellátott/.

Az iparági rayonizálásnál követett, az országos egész alapján történő /felülről bontott/ körzetesítést a legkisebb

4./ Boray Ákos dr. tudományos munkatárs dolgozata alapján.

1 gazdasági egységek /üzemi fogyasztói/ szénigazdálkodásának /a-
lulról felépített/ analizisével célszerű egybekapcsolni.

2./ A körzet kőszénfelhasználásának százalékos megoszlását a kör-
zet által termelt bennmaradó /x_{bn}/ és a beszállított kőszén
/x_{be}/ mennyisége és minősége alapján kell elemezni. Ezzel kap-
csolatban:

a/ fel kell mérni a körzet területén üzemelő kőszénmedencék
termelési volumenének egészét és kiszállításuknak a körzet
területére eső hányadát.

A körzet medencéinek kiszállítását a körzeten kívüli érté-
kesítés szempontjából is elemeznünk kell.

A medencék ilyen jellegű gravitációjának a felmérése - a kör-
zeti medencék kőszénigazdálkodása mellett - a vizsgált rayon
elhatárolásához nyújt támpontot.

b/ Meg kell vizsgálni a körzetbe belépő kőszénfeleségek mennyi-
ségi és minőségi hozzájárulását származási helyük szerint.
A hipotetikus rayon szomszédságában üzemelő medencék kiszál-
lítását ugyancsak értékesítésük %-os megoszlása alapján kell
megvizsgálni. A körzeten kívüli medencék főbb gravitációs
szállítási iránya és az értékesítés volumenének területi
megoszlása a vizsgált körzet /központi iparvidék/ elhatáro-
lását könnyíti meg.

c/ A körzet kőszénfelhasználási strukturáját valamennyi medence
tényleges hozzájárulása alapján mérhetjük fel. A körzeti me-
dencék részesedését területük volumene alapján vetjük egybe
a körzeten kívüli medencék beszállításával.

A körzet elhatárolása a medencék kőszénértékesítése alapján

A vizsgált körzet 1961-ben mintegy 9 millió tonna szenet hasz-
nált fel, és ebből 74,7%-ot a körzeten belüli, 25,3%-ot a körzeten
kívüli medencék szállítottak.

A körzeti szénigény legnagyobb részét: 49,1%-át Budapesten,
35,5%-át Komárom megyében, 8,8%-át Nógrád megyében és 6,6%-át Pest
megyében használták fel.

A szénfelhasználás területi megoszlását a következők szemlélt-
tetik:

	saját termelés	beszállítás
Budapest	59,2%	40,8%
Komárom megye	95,5%	4,5%
Pest megye	60,5%	39,5%
Nógrád megye	87,4%	12,6%

Látható, hogy a kőszénbányákkal rendelkező alrégióknak: így Komárom és Nógrád megvénnek a legkisebb a körzeten kívüli szénfelhasználása. A legkisebb önellátottsággal Budapesten és Pest megyében találkozhatunk.

A körzet szénfelhasználásában szerepet játszó tatabányai, dorogi, oroszlányi, pilisi és nógrádi medence 1961 évi értékesítése összesen 11 millió t volt, ez az egyes szénmedencék szerint a következő:

Tatabánya	3 240 329 t
Dorog	1 833 547 t
Oroszlány	2 269 122 t
Pilis	312 120 t
Nógrád	3 482 981 t
<u>Összesen</u>	<u>11 138 100 t</u>

Nagyságrendileg a nógrádi és tatabányai medence termelése a legjelentősebb, mely számottevő mértékben megelőzi a dorogi medence kiszállítását. A legkisebb értékesítése a pilisi medencének volt.

A körzet elhatárolása szempontjából elsősorban a körzet medencénkénti szénértékesítését kell felmérni. Ebből a szempontból a tatabányai és a dorogi medence kiszállítását a legkedvezőbb. Figyelemre méltó, hogy az oroszlányi bányák termelésének jelentős részét, közel 50%-át, a körzeten kívüli fogyasztók vették át.

A körzeti kőszénmedencék értékesítésének területi %-os megoszlását a következők szemléltetik:

	Budapest	Komárom	Pest	Nógrád	Összes
Tatabánya	28,19	47,38	5,77	9,04	90,38
Dorog	30,13	50,31	6,57	0,22	87,23
Oroszlány	20,52	28,37	0,63	1,85	51,37
Pilis	7,87	0,35	6,61	--	14,83
Nógrád	20,03	--	0,61	18,71	39,35

A nógrádi és pilisi medence kőszénértékesítésének nagy részét nem a körzeten belüli fogyasztók használták fel. A földrajzi fekvéssel ellentétben Pilis és Nógrád nem a fővárosban, hanem Borsodban értékesítette termelésének nagy részét. A pilisi bányáktól nyugatra fekvő paleocén medencék szénértékesítésük alapján a vizsgált körzethez tartoznak, a nógrádi viszont a jelenlegi kiszállítás földrajzi megoszlása alapján inkább az észak-magyarországi körzethez csatlakozik. A medencék kiszállításának %-os megoszlása alapján kétségtelenül felismerhető Budapest és Komárom egybetartozósága. Pest és Nógrád ellátásával ugyanis a kör-

zeti medencék szénértékesítésének alárendeltebb szerepe van.

A körzet elhatárolásában a felhasznált kőszén szállítási távolság szerinti megoszlásának jelentős szerepe van. A körzet által felhasznált szén szállítási távolság szerinti megoszlása a következő:

km	tonna	%	millió kalória	%
1-50	4 530 664,5	49,6	17 647 342,0	52,6
50-100	2 309 956,5	25,3	8 393 618,5	25,-
100-150	855 823,7	9,4	2 810 883,6	8,4
150-200	94 043,1	1,-	319 198,7	0,9
200-250	1 275 741,5	13,9	4 044 950,4	12,-
250-300	71,-	--	243,6	--
300-	76 190,6	0,8	355 027,-	1,1
Összesen	9 142 490,9	100,-	33 573 263,8	100,-

A táblázatból látható, hogy a 100 km-en belüli szállítás az átvett mennyiség 74,9%-a, az igényelt millió kalóriának 77,6%-a volt. A 100-200 km-es körzetből történő beszerzés 10,4%-ra illetve 9,3%-ra tehető, ezzel szemben a 200 km-nél messzebből szállított kőszén mennyisége 14,7, illetve az igényelt millió kalóriának 13,1%-a volt.

A körzet szénszállításának tonnasúly szerinti megoszlása kedvezőbb, mint a felhasznált millió kalóriáé. A tonna szerinti szénigény nagy részét ugyanis a körzetben üzemelő bányák szállították, noha 200-250 km-es körzetből származó kőszén mennyisége felülmúlja a 150-200 km-es szállítási távolságból származó kőszén átvételét. A várakozással ellentétben a körzet által igényelt kalória mennyisége a szállítási távolsággal arányosan nem növekszik. A táblázatból ugyanis kiderül, hogy a 200 km-nél messzebből származó beszerzés viszonylag kisebb fűtőértékű kőszén szállításával volt kapcsolatos.

A gazdaságosabb szénbeszerzési körzetek kialakítása szükségessé teszi a medencék hozzájárulásának szállítási távolság szerinti felmérését is.

A körzet elhatárolódásával kapcsolatban két alternatíva helyességét kell eldönteni. Az a/ alternatíva szerint a rayon Budapestből, Komárom, Pest és Nógrád megyéből áll. A b/ alternatíva szerint a körzet csupán Budapest, Komárom és Pest megye területére szorítkozik.

Az a/ alternatíva szerinti nagyobb rayon egybetartozóságát az alábbiakkal indokolhatjuk meg:

1./ Az ország kőszénelosztásának és felhasználásának egésze alapján végzett rayonizálás az a/ alternatíva mellett bizonyít.

A zártság $Z = \frac{X_{bm}}{X_{bn} + X_{be} + X_{ki}}$ figyelembevételével a központi iparvidék bemeneti és kimeneti kohéziója a nagyobb területi kiterjedés következtében közepesnek, átlagosnak mondható $Z = 0,5/$.

2./ A körzet /Budapest, Komárom, Pest és Nógrád megye/ felhasználásának százalékos megoszlásában a körzeten belül termelt X_{bm} kőszén átvétele 74,7%, míg a rayon területére szállított és körzeten kívül termelt kőszén részesedése X_{be} csak 25,3%. Az a/ alternatíva szerint feltételezett rayon megyei régióinak körzeten belüli szénfelhasználása Nógrád megye szempontjából kedvező, ugyanígy is a megye évi szénátvételének 87,4%-át a körzetben termelt kőszén képezte. Ilyen alapon csak Komárom megye előzi meg Nógrádot, nagyobb rayonon belüli szénfelhasználási arányával /5,5%/. Jellemző, hogy Pest megye szénátvételének csak 60,6%-át, Budapestnek mindössze 59,2%-át szállították a körzet kőszénmedencéi.

3./ A kedvező szállítási távolság miatt a nógrádi medence a Központi Iparvidékhez tartozik. Így Budapest évi szénfelhasználásában a nógrádi kőszén mintegy 15%-kal részesedett, melyet átlagosan 72 km távolságból szállítottak. A beszerzés fajlagos szállítási költsége 42,9 forint/t, melynél csak a pilisi és dorogi kőszén mutatója kedvezőbb.

Összefoglalásként megállapíthatjuk, hogy a vizsgált körzet a jelenlegi kőszénfelhasználás, a bentmaradó és beszállításra kerülő kőszén tényleges szállítási kapcsolata alapján Budapest, Pest és Komárom megyéből áll. A fajlagos szállítási költségek /Ft/t, Ft/millió kalória/ alapján azonban a Központi Iparvidék területéhez tartozik Nógrád és Heves megye nyugati része is.

Az optimális rayonhatár vonala a bányászati iparág kőszén-gazdálkodása alapján az alábbi:

Északon a rayon az országhatárig terjed, melynek nyugati részét Lábatlan-Tardosbánya-Ágostyán-Tata vonalában, illetve annak másodlagos határát Komárom megye nyugati felében Gönyü mentén húzzuk meg. Az északi határ Nógrád megye nyugati felében Zabar-Szilaspogony körzetéig terjed.

A rayon nyugati határa kettős. Az elsődlegesnek tekinthető vonal Tata-Kömlőd-Dad-Bokod-Pusztavám-Oroszlány vonalában húzható meg. A másodlagos határ ezzel párhuzamosan Komárom-Tárkány-Bársonyos-Réd-Csatka-Dudar mentén vezet.

A medence déli határa a Dunántúlon konvergensenek tekinthető, és Oroszlány-Tata-Tarján-Gyermely-Zsámbék-Bia-Tárnok-Százhalombatta vonalában a megyei határt követi. Százhalombatta-Kunszentmiklós között a rayon határa bizonytalan. Minden valószínűség szerint ebben a körzetben a közép-dunántúli kőszén felhasználása nagyobb arányú. A Duna-Tisza közén - a közlekedés és a közvetlen fogyasztói szénfelhasználás alapján - Sári-Gyón-Tatárszentgyörgy-Táborfalva, illetve Nagykőrös mentén húzódó rayonhatár azonos lefutású a megyeivel.

A körzet keleti kiterjedése Pest megye közigazgatási határát követi. A szénfelhasználás központi elosztása ugyanis megyei kereten belül történik. Az Aszód-Hatvan-Hort-Csány vonalában a pontos határ nehezen állapítható meg. A változó kőszénbeszerzés miatt jelenleg Heréd-Lőrinci-Rózsaszentmárton-Szücs vonalában vonható meg a rayon keleti határa, mely Jobbágy-Szurdokpüspöki-Pásztó községek mentén északi, majd Nagybátony-Mátramindszent-Mátranováki érintésével Nógrád megye keleti peremén az országhatárral érintkezik.

V. A körzet ipar földrajzi jellege és lehatárolása 5./

A vizsgált körzet határainak felkutatásakor a körzet fejlett ipari jellegére való tekintettel az iparföldrajzi kérdések tisztázása egyike a legfontosabbaknak. A gazdasági körzet - miként elnevezése is mutatja - legalapvetőbb gazdasági tevékenysége az ipari, mindenekelőtt a gyáripari termelés. Bármilyen módszerrel is történik e körzet lehatárolása, vagyis akár a szűkebb értelemben vett budapesti ipari régiót /Budapestet és szűkebb környékét/ tekintjük egy gazdasági körzetnek, akár a négy vagy öt megyét magában foglaló központi körzetet - Magyarország ipari termelésének 55-80%-át e terület gyárai és üzemei szolgáltatják. Vagyis, miként ez az elmondottakból is kiviláglik, a magyar ipar sajátos történelmi fejlődése során olyan területi koncentrációt hozott létre, amely még az iparilag fejlett nyugat-európai államok területi koncentrációi sorában is kiérdemli az ipari körzet elnevezést. A budapesti ipari körzet jellemző sajátossága /Szilézia, a Ruhr-vidék, az angliai "Black Country" stb. ipari körzetekkel szemben, ahol a jórészt bányászaton nyugvó ipar "sokközpontivá" vált/ - a Budapest-központiség. Ebben a vonatkozásban Budapest sok tekintetben hasonlatos több európai főváros /London, Párizs, Koppenhága, Bécs, kisebb mértékben Bukarest, Szófia/ az ország ipari termelésében meglévő kiemelkedő részesedésével. Amíg azonban Nagy-Britanniában pl. Manchester a legnagyobb textilipari központ, Ausztriában a nehézipar központja Linz, Dániában a gép- és élelmiszeriparnak a fővároson kívül is jelentős centrumai vannak, és Franciaországban nem Párizs Franciaország legnagyobb kötője és vegyipari központja, Magyarországon mindezeknek az iparágaknak kiemelkedően legfontosabb és legjelentősebb centruma: Budapest.

Ha az összehasonlítás tárgyául nem csupán a főváros iparát, hanem annak szűkebben vagy bővebben értelmezett ipari "Hinterland"-ját tesszük, akkor, bár az európai összehasonlítások elvégzése során némileg kisebb lenne a vonzáskörzettel bővített budapesti ipari régió és a hasonlóan tágabban értelmezett külföldi fővárosok ipari körzetei között a különbség, mégis a magyar főváros körül kialakult ipari körzet részesedését egy európai ország fővárosának hasonló módon bővített vonzáskörzete sem múlja felül. Az állítás igazolására az alábbi táblázatban közöljük a közigazgatási értelemben vett Budapestnek, a budapesti ipari régióknak, valamint az egyelőre - előzetesen és feltételesen - öt megye /Pest, Komárom, Fejér, Nógrád, Heves/ összességéként értelmezett Központi Iparvidéknek a gyáriparban foglalkoztatottak száma alapján az országos adatokból számított részarányát /százalékban kifejezve/.

5./ Bencze Imre dr. a földrajztudományok kandidátusa, a Kutató Intézet munkatársának dolgozata alapján.

	Budapest	Budapesti ipari régió	Központi Iparvidék
Bányászat	-	3,6	42,7
Vas-, acél- és fémgyártás	28,6	36,4	57,4
Gépgyártás	63,2	76,3	78,3
Műszeripar	x	73,5	80,2
Építőanyagipar	24,6	29,5	54,0
Vegyipar	57,9	66,9	74,4
Villamosenergiaipar	24,6	26,3	48,6
Textilipar	53,6	59,4	62,4
Bőr-, cipé- és szőrmeipar	x	47,0	50,8
Fa-, papir- és nyomdaipar	x	64,0	67,3
Élelmiszeripar	30,7	36,6	39,3
Vegyésipar	x	74,4	77,3
<hr/>			
Gyáripar összesen	43,3	49,3	62,0

x Más iparági csoportosítás miatt az adott táblázatban nem ad összehasonlító adatokat.

A táblázatból látható, hogy az alig 526 km² nagyságú főváros területén tömörül a magyar gyáriparban foglalkoztatottaknak 2/5-e. Különösen jelentős Budapest részesedése a gépgyártásban, a vegy- és textiliparban, valamint - a főváros kulturális szerepkörével összhangban - a táblázatban nem részletezett nyomdaiparban. A főváros ipari peremterületeivel bővített budapesti ipari régió az ország ipari dolgozóinak felét foglalkoztatja; /ezen belül a vegyipari dolgozók több mint 2/3-át, a textilmunkások közel 60%-át, sőt a vas-, acél- és fémgyártó üzemekben dolgozóknak is több mint 1/3-át/. Ha ezek után következtetés levonására vállalkozunk, akkor azt kell mondanunk, hogy Budapest /vagy pontosabban a budapesti gyáriparhoz közvetlenül kapcsolódó fővárosi ipari régió/ mindenekelőtt az ország legnagyobb feldolgozóipari bázisa, amely azonban jelentős alapanyagipari üzemekkel is rendelkezik.

Ha most a továbbiakban az elemzés kedvéért szembeállítjuk a fent részletezett budapesti ipari régiót a Budapest és szűkebb ipari körzet adataival csökkentett Központi Iparvidék /öt megye/ megfelelő adataival, akkor az alábbi szemléletes képet nyerjük:

	Budapesti ipari régió	Központi Iparvidék ipari régió	Összesen
Bányászat	8,4	91,6	100
Vas-, acél- és fémgégyártás	63,4	36,6	100
Gépgégyártás	97,4	2,6	100
Műszeripar	91,6	8,4	100
Építőanyagipar	54,6	45,4	100
Vegyipar	89,9	10,1	100
Villamosenergiaipar	54,1	45,9	100
Textilipar	95,2	4,8	100
Bőr-, cipé- és szőrmeipar	92,5	7,5	100
Fa-, papir- és nyomdaipar	95,1	4,9	100
Élelmiszeripar	93,1	6,9	100
Vegyésipar	96,2	3,8	100
<hr/>			
Gyár ipar összesen	79,5	20,5	100

Mint e táblázatból is látható, a budapesti ipari régió nélkül számított Központi Iparvidék /lényegében Komárom, Fejér, Heves és Nógrád megyék, valamint Pest megye déli, nem ipari jellegű járásai/ három iparágban /bányászat, villamosenergiaipar és építőanyagipar/ az egész gazdasági körzet adott iparágban foglalkoztatottjainak több mint 90, ill. 45-45%-át adják, ami lényegében azt is jelenti, hogy e három iparág határozza meg alapvető módon a budapesti ipari régió nélkül számított Központi Iparvidék ipari szerkezetét. Ezt látszik igazolni az a tény is, hogy a fenti iparágban foglalkoztatottak a négy megye ipari dolgozói létszámából 63%, építőanyagipar 13%, villamosenergiaipar 7%.^x A fentiekből nyilvánvaló, hogy míg a budapesti ipari régióban a jelentős decentralizációs törekvések ellenére továbbra is elsősorban a feldolgozóipar dominál, addig a fenti régió nélkül vett Központi Iparvidék ipari arculatát mindenekelőtt a kitermelő-, ill. alapanyagipar jelentős túlsúlya határozza meg.

A fenti táblázatban érdekesnek mutatkozik azonban, hogy a vas-, acél- és fémgégyártásban a Dunaújvárosi Vasműnek, a Salgótarjáni Acélműveknek, a Székesfehérvári Könnyűféműnek és a Tatabányai Alumíniumkohónak a Központi Iparvidéken belüli súlya a vártnál alacsonyabb /kevesebb mint 40%/, míg a budapesti ipari régió részesedése meghaladja a 60%-ot. Ugyancsak jellemző, hogy a gépgégyártásban foglalkoztatottak száma alapján Budapest és környékének részesedése - az esztergomi, dunaújvárosi, gyöngyösi stb. gépgégyárak ellenére - meghaladja a 97%-ot.

^x Ez utóbbinak viszonylag alacsony és a szénbányászat aránylag magas részesedésében természetesen az is jelentősen közrejátszik, hogy a villamosenergiaipar országosan kevés dolgozót, a bányászat pedig tudvalevőleg nagytömege munkást foglalkoztat.

Ugyancsak a fenti megállapításhoz jutunk, ha az egyes megyék ipari szerkezetét önmagában vizsgáljuk.

Hasonló eredményhez jutunk, ha nem az egyes megyék iparági szerkezetét, hanem a 100 km²-re jutó ipari dolgozók számát vizsgáljuk. Ez a módszer lehetőséget nyújt arra, hogy kiküszöböljük a megyék nagyságrendjéből fakadó eltéréseket és a terület abszolút iparosodottsági fokát vizsgáljuk.

Az alábbi táblázat részletes adatokat közöl egy-egy megye iparosodottsági fokáról, amelyet a 100 km²-re jutó iparági dolgozók számával kívánok jellemezni /Pest megye Budapesttel együtt értendő!/.

	Komárom	Fejér	Nógrád	Heves	Pest	Országos átlag
Bányászat	1324	38	555	197	70	145
Vas-, acél- és fémgyártás	122	151	164	1	339	69
Gépipar	64	20	16	41	2433	237
Műszeripar	22	10	78	7	511	52
Építőanyagipar	340	30	154	83	291	73
Vegyipar	68	27	5	3	383	42
Villamosenergiaipar	174	33	37	56	142	40
Textilipar	82	56	-	-	1247	156
Bőr-, cipő- és szőrmeipar	24	2	15	-	188	30
Fa-, papir- és nyomdaipar	24	8	7	15	439	51
Élelmiszeripar	152	65	31	193	593	120
Vegyesipar	-	5	6	5	205	20

A fenti táblázatból több fontos megállapítást lehet tenni:

1./ Pest megye ipara, a bányászat kivételével, az országos átlagokat lényegesen meghaladja, így például ebben a megyében /természetesen az elsősorban Budapest jelenlétének köszönhető/ 100 km²-re tízszertől több gépipari és vegyesipari, kilencszertől több vegy- és műszeripari és nyolcszertől több textil-, fa- és papiripari dolgozó jut, mint átlagosan az ország területén. Még a megye iparára nem jellemző építőanyagipar és villamosenergiaipar is négyszertől, ill. háromszertől több munkást alkalmaz 100 km²-re kivetítve, mint az országos átlag.

2./ A Központi Iparvidék peremmegyéire jellemző szénbányászat és építőanyagipar - Fejér megye kivételével - mindenütt meghaladja az országos átlagot. /Komárom megyében kilencszertől, Nógrád-

ban négyszer, Hevesben pedig kb. másfélszer több bányász jut 100 km²-re, mint az ország egész területére vonatkoztatva. Az építőanyagipari dolgozók 100 km²-re jutó részaránya Komáromban és Nógrádban kb. ötszöröse ill. kétszerese az országos átlagnak./

3./ A villamosenergiaiparban Komárom és Heves egyaránt meghaladja az országos átlagot. A különbség viszont az, hogy míg Heves arányszáma alig valamivel magasabb mint az országos átlag, Komáromban több mint négyszer jut több villamosenergiaipari dolgozó 100 km²-re mint országosan.

4./ Érdekes, hogy az élelmiszeriparban nemcsak Heves megye, hanem Komárom is meghaladja az országos átlagot.

5./ Fejér megyében mindössze a vas-, acél- és fémgyártás haladja meg kétszeresen az országos átlagot.

Összefoglalóan: A fenti csoportosítás lényegében ugyanazokhoz a következtetésekhez vezet el bennünket, mint az előző elemzés, nevezetesen, hogy a főváros és környéke fejlett feldolgozóiparral rendelkezik, a peremmegyék ipara pedig jobbára kitermelő- és alapanyagipari jellegű. Itt azonban ez eddig is ismert megállapítások területileg differenciáltabban jelentkeznek. Így pl. megtudjuk, hogy Fejér megye - főleg Dunaújváros révén - a vas- és szinesfémkohászati termékeknek a főváros részére történő gyártására szakosodott, és nem részese a peremmegyék alapspecializációjának /barnakőszén-építőanyag-villamosenergia/. A főváros hiányzó villamosenergiaszükségletét az energiafelesleggel rendelkező Komárom /Tatabányai Erőmű/ és Heves /Matravidéki Erőmű/ megyék elégítik ki.

Az elhatárolás további finomítása szükségessé teszi a megyei szintű vizsgálatok kiegészítésekképpen a gyárpar járási megoszlásának vizsgálatát.

A vizsgálatot Pest megye elemzésével kezdjük, amely a maga több mint 138 ezer ipari keresőjével a megyék élén halad. A főváros nélkül számított Pest megye és Budapest ipari keresői között az arány 1:4, mégis Pest megye egymaga majdnem pontosan annyi ipari keresőt foglalkoztat, mint a három legiparosodottabb peremmegye /Komárom, Fejér, Nógrád/.

Pest megye 11 járásának és 4 városának iparföldrajzi jellegzetessége, hogy Budapest közelsége, gyárparának történelmi fejlődése, valamint a II. világháború után megkezdett ipari decentralizáció hatására a megye minden járásában - a szentendrei kivételével - a gépgyártás a vezető iparág. A négy város közül kettőben /Cegléd, Szentendre/ szintén a gépgyártás vezet, míg a sokoldalú váci ipar szerkezetében a ruházati ipar némileg megelőzi a gépgyártást. Csupán Nagykőrös tekinthető kivételnek, mert itt az élelmiszeripar foglalja el az első helyet, közel 60%-os részesedéssel.

Komárom megye három járást és öt várost mondhat magáénak. A kb. 59 ezer főnyi ipari keresőnek kb. 52%-a a megye öt városában /Tatabánya, Esztergom, Csozslány, Tata, Komárom/ talál munkát. Közülük Csozslány és Tatabánya tipikus bányászvárosok, ahol a bányászat iparági részaránya 97 ill. 76%. Tatán a bányászatot /23% kívül a textil- és ruházati iparág részesedése számottevő /16 + 15%/. Esztergomban a gépgyártás valósággal fővárosi arányokban /41%/ részesedik, bár a környező bányák hatására a városban leté-
lepült és a bányászatban dolgozók részaránya is elég magas /24%/. Az alig 1900 keresőt foglalkoztató Komárom legjelentősebb iparága a textilipar.

A járásek közül a dorogi emelkedik ki, mert itt közel 18 ezer a keresők száma, melynek 60%-a bányász, 20%-a pedig az építőanyagiparban talál munkát. A tatabányai járásban a keresőknek majdnem a fele bányász, a második iparág szerepét az építőanyagipar, valamint a vas-, acél- és fémgyártás játssza. A kb. 6 ezer ipari keresőt foglalkoztató komáromi járás ipari szerkezetében ez utóbbi /vas-, acél- és fémgyártás/ a vezetőszerp /20%/, de szorosban a nyomában van a bányászat, vegy- és élelmiszeripar egyaránt 17-17%-kal.

Fejér megyében a járásek száma 6, a városoké 2. A megye mintegy 46 ezer ipari dolgozójának kb. 48%-a Székesfehérvár ill. Dunaújváros ipari üzemeiben dolgozik. Székesfehérváron a gépgyártás és a villamosgépgyártás együttes részesedése 55%, míg Dunaújvárosban az ipari dolgozóknak kb. 60%-a kohász.

A hat járás közül három /dunaújvárosi, móri, székesfehérvári/ 6-7 ezer, a bicskei járás 4 ezer, a két déli járás /enyingsi és sárbogárdi/ pedig együttesen 3 ezernél kevesebb ipari dolgozót foglalkoztat. Mint látható, a megye két, iparilag fejlett /északi járásek/ ill. iparilag fejletlen /déli járásek/ részre oszlik.

A járásek közül a mórban a bányászat /84%/, a bicskeiben a bányászat és gépgyártás /32 ill. 14%/, a dunaújvárosi járásban a vas-, acél- és fémgyártás ill. az élelmiszeripar /25 ill. 24% a legjelentősebb. A másik három járás ipara sokoldalú, kevéssé specializált.

Nógrád megyében 5 járás és 2 város található. A megye ipara kb. 35 ezer ipari dolgozót foglalkoztat, ennek több mint a fele /51,9%/ bányász. Salgótarjánban a két vezető iparág a bányászat ill. a vas-, acél- és fémgyártás /31 ill. 32%/, míg Balassagyarmaton az élelmiszeripar a legjelentősebb /19,3%/.
A járásek mindegyikében a bányászat a vezető iparág. A rét-
sági járásban ez az ipari dolgozóknak csak 27%-át öleli fel, a salgótarjáni járásban azonban már 75%-át. A járásek közül ipari vonatkozásban a salgótarjáni a legjelentősebb, mert több ipari dolgozót foglalkoztat /14,6 ezer/ mint a másik négy járás és Balassagyarmat együttvéve /12,6 ezer/.

Miután részletesen megvizsgáltuk járási szinten is a központi körzethez tartozandónak vélt megyék iparát, a következő megállapítást tehetjük:

A Központi Iparvidék magában foglalja Budapest centrummal a körzet magterületét, amely Tatabánya, Székesfehérvár, Cegléd-Nagykőrös, Hatvan-Gyöngyös és Salgótarján vonzásköréig terjed. Úgy gondoljuk, hogy a fenti állítás nem szorul bővebb igazolásra. Annál tüzetesebben és részletesebben vizsgálandó meg a fenti alkörzetek hovatartozandóságának kérdése.

E területek egyik vagy másik gazdasági /ipari/ körzethez történő csatolását annak alapján próbáljuk ajánlani, hogy az alkörzet centruma - melynek gazdasági hatása az egész alkörzetre kiterjed - gazdaságilag jobban vonzódik-e Budapesthez ill. a Központi Iparvidék többi körzetéhez, mint valamilyen más, kívül fekvő gazdasági körzethez.

A városok ipari tevékenységének elenzését az alábbi sorrendben végezzük: a/ Dunaújváros, b/ Székesfehérvár, c/ Tatabánya; d/ Salgótarján, e/ Harvan-Gyöngyös, f/ Cegléd-Nagykőrös.

Dunaújváros népességszáma a Vasmű és a város kiépítésének megkezdése óta rohamosan növekedett: 11 év alatt /1949 és 1960 között/ az alig 4 ezer lakosú Dunapentele község népessége több mint 27 ezer fővel szaporodott, azaz népességszáma az 1949 éviének csaknem nyolcszorosára nőtt.

A város felépülése és további fejlődése a környező községek népességében jelentős változásokat eredményezett. Meggyorsította az egykori elmaradott mezőgazdasági vidék társadalmi átrétegződését. Az enyingi és a sárbogárdi járásban például, ahol az ipari és építőipari népesség együttes aránya 1949-ben mindössze 10 ill. 11% volt, 1960-ra csak 15%-ra nőtt, a dunaújvárosi járásban viszont 12,7%-ról 29%-ra emelkedett.

A város ipari létesítményei közül a legjelentősebb a Dunai Vasmű, amely azonkívül, hogy vasat, acélt, hengereltárut termel, saját villamos erőművel, a vasgyártáshoz szükséges kokszolómával, tűzállóanyaggyárral, valamint egyéb, melléktermékeket feldolgozó üzemekkel rendelkezik. 1958 óta üzemel a melléktermékeket feldolgozó vegyimű. 1960-ban a salakhabosító és a meleghengermű is termelni kezdett. Folyamatban van a hideghengermű építése és felszerelése, valamint számos kiegészítést és bővítést szolgáló egyéb beruházás.

A Dunai Vasmű országos jelentőségét bizonyítja, hogy 1963-ban az ország acélnyersvas termelésének 34%-át, az acéltermelésnek 24%-át, a hengereltárunak 19%-át, a kohókoksznak pedig teljes egészét adta. Az ipari átszervezés alkalmával - a sokořdalá kooperációs kapcsolatokra való tekintettel - a Dunai Vasmű irányítása alá helyezték a Budapesti Rostalemez Gyárat és a Lőrinci Hengerművet. Ezzel a Dunai Vasműnek a budapesti üzemekkel meglévő kapcsolatát nagymértékben kiszélesítették.

Jelentős ipari létesítmény még a Szalmacellulózsgyár, amely hazai nyersanyagból állítja elő a papírgyártáshoz szükséges cellulózt. Jelenleg épül a cellulózt feldolgozó Író-Nyomópapírgyár. Az építkezések megkezdésével egyidőben létesítették az Épület-elempgyárat, amely napjainkban korszerű házigyárrá bővül.

Dunaújváros ipari üzei 1963-ban több mint 13 500 főt foglalkoztattak, Fejér megye ipari dolgozóinak 32%-át. A város nehéziparának gyorsütemű fejlesztésével azonban a női munkaerőt igénylő munkahelyek növelése nem tudott lépést tartani. Ezért az elmúlt évek során a városban több fővárosi textilipari nagyvállalat létesített telepet /Magyar Posztógyár, Vörös Október Férfi-ruhagyár, Férfi Fehérneműgyár/.

A város iparának hazai gazdasági kapcsolatai háromirányúak: 1./ a kokszolható szén zömét a komlói szénmedencéből kapja, 2./ a félkésztermékek egyik jelentős felvevője Székesfehérvár, 3./ a Vasmű kooperációs és értékesítési kapcsolatai a fővárosi üzemekkel jelentősek.

A Vasmű kazángázát vezetékén juttatják el Budapestre. Dunaújváros és Budapest között kialakult sokoldalú gazdasági-termelési kapcsolat, a két város között lévő viszonylag csekély távolság, a vasúti-, közúti- és vízi szállítás lebonyolításának lehetősége, a Dunamenti Hőerőmű és a Százhalombattai Kőolajfinomító közelsége egyaránt arra készítet bennünket, hogy Dunaújvárost és környékét a Központi Iparvidék gazdasági körzetéhez csatoljuk.

Székesfehérvár gazdag történelmi múlttal rendelkező megyeszékhely. A város a felszabadulás előtt erősen agrárjellegű volt, számottevő ipara nem alakult ki. 1938-ban pl. a városban működő 20 ipari üzemben áll. telepen mindössze 622 munkás dolgozott. A második világháborút közvetlenül megelőző években az ipari fejlődés némileg meggyorsult. 1940-ben a város gyáripara már 1093 munkást foglalkoztatott.

A felszabadulás után bekövetkezett társadalmi-gazdasági átalakulás főleg a lakosság számának nagyarányú emelkedésében mutatkozott meg. Míg 1869 és 1949 között a város lakossága 18 831 fővel gyarapodott, addig az 1949-től 1963-ig terjedő 14 év alatt 19 865 fővel növekedett.

A céltudatosan fejlesztett gyáripar nemcsak Székesfehérvár, hanem a környező községek mezőgazdasági lakosságára is vonzó hatást gyakorolt. Az 1963 évi adatok alapján a város ipari üzeiben dolgozó munkások létszáma kb. 14 ezer fő volt.

A város legnagyobb üze a Villamossági-, Televízió- és Rádiókészülékek Gyára /volt Vadásztölténygyár/. Székesfehérvár másik fontos ipari üze a Könnyűfémű, amely hidegen hengerelt és sajtol, ötvözetlen alumínium termékek gyártására szakosodott. Az üzem 1962-ben Magyarország speciális alumíniumtermékei /ötvözetlen, hidegen hengerelt alumíniumlemez és szalag/ termeléséből

60,7%-kal részesele t. A Könnyűfémmi jelentőségét tovább növelte a szovjet-magyar tinföld és alumínium megállapodás.

A budapesti IKA IUS székesfehérvári leányvállalata különleges gépkocsikat gyárt, a MÁV Járműjavító Vállalat pedig főleg különleges rendeltetésű vasúti kocsik gyártásával, valamint vasúti kocsik javításával foglalkozik. A Székesfehérvári Finommechanikai és Autójavító Vállalat egyik országosan is ismert terméke az autókba beszerezhető ún. autórádió.

Az 1960 január 1-i népszámlálási adatok szerint a Székesfehérvárott foglalkoztatottaknak 81,8%-a helybeli lakos volt, 18,2%-a pedig a környékről "ingázott" be, főleg a város közvetlen környékéről: 587 fő - Gárdonyból, 458 - Szabadbattyánból, 454 - Seregélyesről és 296 - Abárról stb. A város kedvező földrajzi fekvése és jó közlekedéscsopordrajzi adottsága eredményeképpen az ingázóknak 85,3%-a Fejér megyéből jött be.

Székesfehérvár és környéke területi hovatartozandóságát illetően több elképzelés is született. Az a terv, amely szerint Magyarországon 8 gazdasági körzet kialakítására kell törekednünk, a Dunántúlt 3 gazdasági körzetre osztja, s a közép-dunántúli gazdasági körzet központjául Székesfehérvárt jelöli meg. Ennek az elgondolásnak kétségekívül sok előnyös vonása van. Így pl. Mosonmagyaróvár kivételével egy körzetben lenne megvalósítható a bauxitnak tinfölddé, nyers- és hengerelt alumíniummá válása. Innét kerülne ki a bauxittermelés 100%-a, a tinföldgyártás kb. 80%-a és a hengerelt alumínium kb. 45%-a. A körzet fontos gazdasági előnye lenne, hogy egy körzeten belül kerülne lebonyolításra a kőolajkitermelés, szállítás, feldolgozás ill. finomítás. További előny, hogy a Balaton sokoldalú hasznosítása, e terv szerint, egy gazdasági körzeten belül lenne megvalósítható.

A másik tervezet szerint /az Országos Tervhivatal Távlati Fejlesztési Főosztálya által kialakított ún. 6-os beosztás/ lényegében a fenti elképzelésnek módosított változata, amely annyiban különbözik az előbbi tervezettől, hogy összevonja azt a kisalföldi gazdasági körzettel, miközben Nagykanizsát és környékét, a Balaton déli partvidékét és Fejér megye déli járásait a dél-dunántúli gazdasági körzethez csatolja. Az így kialakított gazdasági körzet centrumává Győr városát teszi.

Ez a tervezet - bár nézetünk szerint az előzőnél sokkal meg-alapozottabb elgondolás - iparföldrajzi szempontból nem teljesen elfogadható. Igaz, a tervezet is megemlíti Nagykanizsa és környéke hovatartozandóságának kérdéseességét /véleményünk szerint, a kőolajtermelés és feldolgozás egysége érdekében feltétlenül a győri gazdasági körzethez kell tartoznia/, ugyanakkor azonban Tatabányát és környékét, valamint Székesfehérvárt és környékét szintén ehhez a körzethez csatolja. Véleményünk szerint - iparföldrajzi szempontból - mindkét területnek a Központi Iparvidékhez kell tartoznia.

Mint a fentiekből is látható volt, Székesfehérvárnak a nyugati gazdasági körzethez való csatolását elsősorban az indokolja, hogy ezáltal biztosítjuk a bauxit-timföld-aluminium vonal töretlenségét. Ez a tervezet azonban nem számol azzal, hogy Székesfehérvár egyre inkább kibontakozó gyáripára elsősorban feldolgozóipari jellegű, s mint ilyen, a távlatban támaszkodni fog Dunaújváros által gyártott félkésztermékekre, a Dunamenti Hőerőmű villamosenergiájára, a Százhalombattai Kőolajfinomító által finomított kőolajtermékekre. Székesfehérvár gyáriparának egyik jellemző sajátossága /amellyel kevés magyar város dicsekedhet/, hogy ipara sokrétű, sokágazatú, a 12 fő iparág közül a városban 11-et legalább egy üzem képvisel. Vagyis ipara sok vonatkozásban a budapesti gyár-
ipar kicsinyített másának is felfogható, és mint ilyen egyrészt sokoldalú kooperációs kapcsolatban áll a fővárosi üzemekkel, másrészt a Budapestről decentralizáció útján elkerülő gyártási folyamatok sok tekintetben egyik arra leginkább alkalmas "lecsapódási" pontja.

Másik fontos szempont Székesfehérvárnak a Központi Iparvidékhez történő csatolása kérdésében az, hogy a város a Dunántúl egyik legfontosabb vasúti és közúti csomópontja, s mint ilyen, Budapest "rendezőpályaudvarának" tekinthető, melynek a fővárostól való elszakítása - nézetünk szerint - helytelen lenne.

Összefoglalóan: iparföldrajzi meggondolások és elemzések alapján /ha azt az egyéb irányban végzett kutatások nem teszik képtessé/ Székesfehérvárt és szűkebb környékét a Központi Iparvidékhez csatolandónak véljük. A város feletttébb alkalmas arra, hogy sokoldalú iparának fejlesztése révén a körzet nyugati peremének korszerű /mezo/ centrumává fejlődjék. A mezocentrum nyugati határának megvonásakor - iparföldrajzi szempontból - Székesfehérvár munkaerő- és nyersanyag vonzásköre szolgálhat alapul. Ez a kérdés azonban még további beható tanulmányozást igényel.

Tatabánya, mint Komárom megye székhelye és a tatabányai szénmedence centruma - jelentős ipari település. Bár mindkét fentemlitett tervezet a várost és környékét a Központi Iparvidéktől elszakítottan tárgyalja, megkíséreljük igazolni Tatabányának és környékének a fővároshoz történő csatolásának előnyeit, és rámutatunk az attól való elszakítás gyenge pontjaira.

A 18,4 ezer ipari dolgozót foglalkoztató és 52 ezer fő népességet számláló Tatabánya, annak ellenére, hogy a 12 fő iparág közül 7 van képviselve a városban, mindenképp bányászati centrum. A bányászok alkotják az iparban foglalkoztatottaknak 73%-át.

A város ipari fejlesztésének gazdasági alapja a jóminőségű barnakőszén. A 27 km² kiterjedésű tatabányai szénmedence adja az ország széntermelésének 13-14%-át. A medencének három főfogyasztója van: a/ a helybeli üzemek, mindenképp a Cement és Mészmu, valamint a két hőerőmű; b/ Budapest ipari üzei; c/ Nyugat-Magyarország /elsősorban Győr/ gyárai.

Az ~~aluminiumipar~~ ~~szén~~ távlati fejlesztése szempontjából jelentős ipari üzem az Alumíniumkohó, amely ugyan munkáslétszámát tekintve messze elmarad a bányászatban foglalkoztatottak számától /mindössze 500 fő/; az igazsághoz tartozik azonban az is, hogy a kohó a helyi erőmű legnagyobb villamosenergia-fogyasztója, a kapacitása alig kisebb, mint az Ajkai Alukohóé.

Tatabánya hovatartozandóságát illetően /a kérdés iparföldrajzi megközelítésével/ egy ellentmondást kell feloldanunk, ugyanis, ha abból indulunk ki, hogy a bauxit-timföld-alumínium vonal töretlenségét meg kell őriznünk, akkor nyilvánvaló, hogy a város és környéke a nyugat-magyarországi gazdasági körzet felé "húz". Ezt látszik alátámasztani az a tény is, hogy a Győr központú gazdasági körzet szén- és villamosenergia bázisát a tatabányai szénmedence bányái képezik.

Ez a kérdés azonban egészen más jelleget ölt, és más következtetések levonására készített, ha számszerűleg is megvizsgáljuk a tatabányai szénmedencében kitermelt szén felhasználási körzeteit. Kiderül, hogy a tatabányai-dorogi szénmedencéből származó szén fedezte 1962-ben Budapest szénigényének kb. 40%-át. Ez a szénmennyiség a medence széntermelésének kb. 42%-át jelentette. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a két hőerőmű /tatabányai és bánhidai/ által termelt villamosenergia jórésze is a fővárosban kerül felhasználásra, mindinkább nyilvánvalóvá válik Tatabánya és környékének a Központi Iparvidékhez való tartozásának szükségessége. Figyelembevéve a tatabányai szén kiváló minőségét, 4000 kalória körüli fűtőértékét, a közeljövőben nem várható, hogy lényegesen csökkenjék a fővárosi üzemek tatabányai szén iránti igénye.

Tatabányának a Központi Iparvidékhez való tartozása mellett szól a fent elmondottakon kívül az esztergomi-dorogi és a tatabányai szénmedencék sok tekintetben azonos problémáinak megoldása, a két medence azonos profilja.

További kutatások feladatát kellll hogy képezze - nézetünk szerint -, hogy vajon Szőny és Komárom ehhez, vagy a nyugati körzethez tartozzék-e. Előzetes véleményünk szerint Komárom textilipari jellege, valamint a kőolajfeldolgozás töretlensége érdekében a két település a Győr centrumú nyugati körzethez csatolandó.

Sok vonatkozásban Tatabánya helyzetéhez hasonlatos a zagyvölgyi iparvidék /Salgótarján, Nagybátony, Kisterenye, Zagyvaróna, Mátranovák/ hovatartozandóságának kérdése is.

A 27 ezer fős népességű Salgótarjában az ipari dolgozók száma 11,7 ezer fő. A város vezető iparágai a vas-, acél- és fémfeldolgozóipar /Salgótarjáni Acélárugyár/ és az építőanyagipar

^x Lásd dr. Boray Ákos előbb ismertetett tanulmányát.

/Salgótarjáni Öblösüveggyár^{xx} és volt Zagyvapálfalvai Táblaüveggyár/. A városi ipari dolgozóinak kb. 1/3-át az Acélarugyár, kb. 1/4-ét pedig a két üveggyár foglalkoztatja. A műszeripar kategóriájába besorolt Vasöntőde és Tűzhelygyár tulajdonképpen szintén a vas-, acél- és fémfeldolgozóiparhoz tartozik. A nógrádi szénmedence központjának iparában a bányászat részesedése mindössze 18%. /Nagybátonyban 99%, Kisterenyén 97%, Zagyvarónán 83%, Mátranovákon pedig 100% az ipar szerkezetében a bányászat részaránya./

A fentiekből következik, hogy Salgótarján és környéke ipar-földrajzi szempontból történő elhatárolását úgy végezhetjük el legcélravezetőbben, ha három iparág /bányászat, vas-, acél- és fémfeldolgozás és üvegipar/ helyzetét és gazdasági kapcsolatait behatóan megvizsgáljuk.

A nógrádi szénmedence a Zagyva völgyében Salgótarjától és Zagyvarónától Nagybátonyig húzódik. A fent részletezett energiaigényes iparágak ideletelepítésének egyik legfontosabb indoka a barnaszén jelenléte volt. A kitermelés fokozatosan dél felé, Salgótarján és Zagyvaróna térségéből Nagybátony és Kisterenye körzetébe húzódik. Ma itt van a nógrádi szénmedence termelési súlypontja. A medence becsült szénkészlete 220 millió tonna /Magyarország összkészletének 6%-a/.

A nógrádi szénmedence termelésének egyenletesen gyors növekedését jelentős mértékben elősegítette Budapest ipari üzemének közelsége. Történetileg a nógrádi szénmedence volt az első, amelyet vasútvonallal kötöttek össze a fővárossal, amely ma is a medence legnagyobb szénfogyasztója. 1962-ben a kitermelt szén 37%-a Budapesten /jobbára ipari üzemekben/ került felhasználásra. A főváros szénigényének 23,9%-át nógrádi szénnel elégítették ki. Ha a fentiekhez hozzávesszük még a villamosenergiatermelés és -felhasználás közötti különbségeket, szemléletes képet nyerünk a nógrádi medence és Budapest szoros kapcsolatairól, egymásrautaltságáról.

Budapest termeli az ország villamosenergiájának 28,5%-át és fogyasztja 41%-át, a nógrádi medence /pontosabban Nógrád - Heves megye/ az országban előállított villamosenergiának 14,9%-át termeli és mindössze 6,2%-át fogyasztja. Következésképp a körzet jelentős részt vállal Budapest áramellátásában is.

A Salgótarjáni Acélarugyár gazdasági kapcsolatai - az Északi Iparvidékhez kötődik a nyersanyagellátás vonalán - szintén igen szorosak Budapesttel. A gyár termékei általában félkésztermékek, melyek végső felhasználást általában budapesti gépgyárakban nyernek.

^{xx} A fenti statisztikai besorolás természetesen nem felel meg a dolgok lényegének. A Salgótarjáni Öblösüveggyár az élelmiszeripar és a kereskedelem számára gyárt különféle üvegarút.

Az egyik legdöntőbb érv - nózetünk szerint - Salgótarjánnak és környékének a központi Iparvidékhez történő csatolása mellett az, hogy a város közlekedési "zsákutcában" helyezkedik el.

A fentiek alapján Salgótarjánnak és szűkebb környékének a Központi Iparvidékhez történő csatolását az iparföldrajzi érvek és indokok igazolják. Salgótarján igen alkalmas arra, hogy a Központi Iparvidék északkeleti peremén kialakulóban lévő gazdasági alkörzet /mozorayon/ centruma legyen. Az alkörzet keleti lehatárolását illetően további, részletes vizsgálatokat kell végezni.

A fent elmondottak alapján nyilvánvaló, hogy a Gyöngyös-Hatvani iparvidéknek /alkörzet/ a Központi Iparvidékhez történő csatolása mellett szállunk sikra. Bár az alkörzet 3 legjelentősebb ipari településének /Gyöngyös, Hatvan, Lőrinci/ viszonylag kevés gazdasági /ipari/ kapcsolata van Budapesttel, mégis az alkörzet közlekedésszföldrajzi helyzete, a Mátravidéki Erőmű jelenléte, valamint a következő ötéves terv során üzembe lépő Gyöngyös-visontai külszíni fejtés /ez utóbbi kettő budapesti kapcsolatai jelentősek/ azt indokolja, hogy a Központi Iparvidékhez csatoljuk.

Az alkörzet két városa /Gyöngyös és Hatvan/ /24 ill. 19 ezer lakos/ mint ipari centrum kevésbé jelentős. Hatvan mintegy 3600 dolgozót foglalkoztató ipara 97%-ban élelmiszeripar /cukor és konzervgyár/. Gyöngyös két legjelentősebb iparága a bányászat /37%/, valamint a vas-, acél- és fémfeldolgozás /33%/. Bár Lőrincinek nincs városi rangja és jellege, a közigazgatási reformok óta több munkást foglalkoztat, mint az alkörzet két városa. A település munkásainak zöme /48%/ bányász /Petőfibánya/, vagy erőműben dolgozik /26% - Mátravidéki Erőmű/, vagy cukorgyári munkás /19% - Selyp/.

Az alkörzet alkalmas arra, hogy a Központi Iparvidék keleti peremén kialakulóban lévő ipari alkörzetének /mozorayon/ szerepét betöltse. Az alkörzet székhelyére és keleti határaitra vonatkozólag további vizsgálatokat kell elvégezni.

A Központi Iparvidék délkeleti szegélyénél Cegléd és Nagykőrös hovatartozandóságát kell eldönteni. Cegléden a felszabadulás előtt majdnem kizárólag élelmiszeripari üzemek voltak találhatóak, azok is kis számban és kevés munkást foglalkoztattak. A felszabadulás után azonban a tudatos iparfejlesztés következtében Cegléd iparában a vas-, acél- és fémfeldolgozóipar /gépipar/ vált a vezető iparaggá /44%/, második helyre pedig a textilipar lépett /24%/; a korábbi vezető ágazat, az élelmiszeripar, a város ipari dolgozóinak jelenleg mindössze 21%-át foglalkoztatja.

Nagykőrös viszont továbbra is megmaradt élelmiszeripari centrumnak. A város ipari dolgozóinak 71%-át az élelmiszeripari üzemek foglalkoztatják.

Bár történelmi hagyományok indokolják, hogy az ún. Háromváros /Kecskemét, Cegléd, Nagykőrös/ egy gazdasági körzethez tartozzék, mégis iparföldrajzi szempontból alátámasztottnak tetszik annak kimondása, hogy Cegléd a Központi Iparvidékhez, Nagykőrös pedig a Szeged központú Dél-keleti gazdasági körzethez csatlakozzék.

x

A fenti elemzések után a Központi Iparvidék iparföldrajzi ismérvek alapján történő körülhatárolását is elvégezhetjük. Ezek szerint a Budapest központú Központi Iparvidék olyan területet ölel fel, melynek szerves része Komárom megye dorogi és tatai járása; Fejér megye székesfehérvári járásának keleti, dunaújvárosi járásának északi része, valamint a bicskei járás; egész Nógrád megye és Heves megyének hatvani és gyöngyösi járása.

A Központi Iparvidék területén belül az alábbi ipari alkörzetek kijelölése látszik indokoltnak:

- I. Központi Alkörzet /Budapest/
- II. Nyugati Alkörzet /Tatabánya/
- III. Székesfehérvári Alkörzet /Székesfehérvár/
- IV. Dunaújvárosi Alkörzet /Dunaújváros/
- V. Ceglédi Alkörzet /Cegléd/
- VI. Hatvan-Gyöngyösi Alkörzet /Hatvan vagy Gyöngyös/
- VII. Salgótarjáni Alkörzet /Salgótarján/
- VIII. Északi Alkörzet /Vác/

VI. A körzet kereskedelmi földrajzi jellege és lehatárolása 6./

A gazdasági körzetek elhatárolásának tervszerű munkájában a különböző gazdasági jelenségek között fel kell használnunk a kereskedelem térben végbemenő jelenségek központképző szerepének tanulmányozását is. A központ kialakításában résztvevő földrajzi erők területi eloszlásának ismerete lehetővé teszi a körzet lehatárolását.

Az elhatárolás érdekében végzendő kutatásnak elsődlegesen azt kell tisztázni, hogy melyek azok a jelenségek, amelyek a lehatárolás szempontjából szóba jöhetnek, majd az alkalmasnak ítélt jelenségeket olyan térbeli adottságokkal kell összehozni, amelyek ugyancsak számszerűen kifejezve alkalmasak a megfelelő mutatók kialakítására.

A kereskedelem vonatkozásában a tervezési egység lehatárolása szempontjából legalkalmasabbnak látszik feltárni a vásárlási szokások térbeli alakulását, amely jellegzetesen központképző. Ismert jelenség, hogy a kereskedelmi hálózat tömörülésre törekszik, és minél értékeesebb árucikk kereskedelméről van szó, annál inkább koncentrált hálózatban lehetséges annak beszerzése. A nagyértékű és tartós fogyasztási cikkek, a széles választékú árucikkek terítése területileg összevontan történik.

A kereskedelem koncentrációja történelmileg kialakult folyamat eredménye, és ennek megfelelően széles területek lakosságának általánossá vált szokása /vásárlási szokás/ egy-egy meghatározott központba a vásárlás céljából történő rendszeresen ismétlődő vándorlás.

A központhoz tartozó terület lehatárolása sajátos módszer kialakítását teszi szükségessé, amely határozott választ ad arra a kérdésre, hogy a feltételezett körzet településeinek lakossága milyen mértékben veszi igénybe a központot, mert feltételezhetjük, hogy adott távolságon kívül fekvő települések lakosságát már egy másik központi jellegű település vonzza. A lehatárolás érdekében tehát tudnunk kell, hogy a körzet településeinek lakossága milyen gyakran keresi fel a központi jellegű települést, illetve településeket vásárlási szándékkal. Az egyes településekre számítható vásárlási gyakorisági érték határozottan és számszerűen rögzítheti a körzet egyes településeinek hovatartozandóságát, hiszen ennek értéke választ ad arra, hogy e terület egyes települései mely központhoz tartoznak.

Mielőtt fejtegetéseinkben tovább mennénk, tisztázni szükséges a "vásárlás gyakorisági" érték fogalmát.

Vásárlás gyakorisági érték alatt azt a számot értjük, amely kifejezi, hogy adott település száz lakosára számítva, meghatározott időszakon belül a központban hány vásárlást figyeltek meg.

6.7
A fejezet Ruisz Rezső dr. tudományos főmunkatárs tanulmánya alapján készült.

A mutató értéke annál magasabb, minél jobban érvényesül a központi település centripetális ereje. Elméletileg feltételezhető, hogy a vásárlás gyakorisági értéke a központi jellegű település közelében a legmagasabb, és attól távolodva csökken, míg bizonyos határokon túl számszerűen ki sem mutatható. A vásárlás gyakorisági értéket kifejező mutató változása legnagyobb mértékben a távolsággal van kapcsolatban, azzal a távolsággal, amely a központ és körzetébe tartozó települések között fennáll. A távolság mértéke kisebb jelentőségű a földrajzi távolban, mint időben és talán legjellegzetesebben a távolság leküzdésre fordítandó költségekben.

Az egyes településekre meghatározott vásárlás gyakorisági értékét jellegzetesen befolyásolja az, hogy az adott területen hol jelentkezik azonos értékű kínálat, amely minden esetben vonzást gyakorol a vásárlóra, aki ennek következtében megfontolás tárgyává teheti, hogy adott két központ közül vásárlási szándékát hol előgítse ki. Ilyen esetben a vizsgált településre két vásárlás gyakorisági érték is számítható, annak a két központ felé kifejezésre jutó különböző értékeiben. A két érték különbözősége határozott választ ad a település - kereskedelmi szempontból való - hovatartozandóságát illetően.

A vásárlás gyakorisági értékre vonatkozó első vizsgálat - amely egyben a módszer használhatóságát is igazolta - Salgótarján kereskedelmi központtal kapcsolatos kereskedelmi körzet meghatározását szolgálta.^{1./}

A láthatórolás érdekében végzett vizsgálat Salgótarján kis-kereskedelmi hálózatában minden ruházati és iparcikkbolt, valamint az áruház vevőitől lakóhelyét tudakolta meg, és ezt a vásárlási blokkon rögzítette. Az összegyűjtött bizonylatok alapján meghatározhatóvá vált, hogy a környező települések lakossága a vizsgálati időszak alatt milyen gyakran fordult meg a központban mint vásárló, mit vásárolt, és milyen értékben. A vásárlók települése szerinti csoportosítása és a település száz lakosára számított hányados a vásárlás gyakorisági értékét fejezi ki.

A vásárlás gyakorisági értékek alapján - bizonyos megfontolások alapján - a város kereskedelmi körzetének tekintettük azt a területet, amelynek településeiből a vizsgált időszak alatt /egy naptári hét/ legalább egy vásárlót figyeltünk meg Salgótarján ruházati és iparcikk boltjaiban, vagy áruházában.

Feltevésünk szerint a vásárlás gyakoriság értéke a központtól távolodva csökken. A távolság és vásárlási gyakoriság értéke között - vizsgálatunk szerint - rendkívül szoros összefüggés volt kimutatható. A vonatkozó korrelációs számítás szerint ez

^{1./} Ruisz Rezső dr.: Salgótarján kereskedelmi szívóhatása. Budapest, 1961. Belkereskedelmi Kutató Intézet Közleményei 35.

azt jelenti, hogy minden egy kilométeres távolság növekedés hatására a vásárlási gyakoriság értéke 1, 039-cel csökken.

A központhoz tartozó körzet térbeli alakját döntő módon az adott közlekedési hálózat határozta meg, amit az erős domborzati tagoltság sajátosan befolyásolt.

Amíg a salgótarjáni vizsgálat egy központ vonzásszerepét volt hivatva csak tisztázni, nem adott határozott választ arra nézve, hogy a központhoz tartozó körzet a szomszédos körzettől hol határolódik el. Feltehető volt ugyanis, hogy a körzet külső peremén elhelyezkedő települések más központokhoz fokozottabban vonzódnak, és így nem a salgótarjáni körzet tagjai. A vizsgálati módszer alkalmas volt több központ együttes vizsgálatára is.

Több központ kereskedelmi szivóhatásának együttes vizsgálatát Baranya megye területén végeztük el.^{2./}

Az ismertetett módszer azonban a Központi Iparvidék határolására nem volt felhasználható, mert ilyen vevőszámlálást nem tudunk végrehajtani.

Keresnünk kell tehát egy olyan megoldást, ami a vevők megkérdezése nélkül teszi lehetővé a körzet elhatárolását.

A kereskedelmi körzetek lehatárolására bizonyos fokú lehetőséget biztosít a lakosság egy főre eső kiskereskedelmi forgalmának településenként való meghatározása. Ez azon a megfontoláson nyugszik, hogy az egy főre eső kiskereskedelmi forgalom értéke határozottan kifejezésre juttatja a központi jelleget, hiszen a központ jellegének egyik leginkább pregnáns meghatározója, hogy kiskereskedelmi forgalmának volumene kiemelkedik a környező települések hasonlóképpen számított forgalmából. Az egy főre jutó kiskereskedelmi forgalom értéke ismét egy mutató, amely a település jelleg érzékeny kifejezője, és alkalmas lehet a koncentráció jelenlétének és súlyának kifejezésére.

Az egy főre eső kiskereskedelmi forgalom településenkénti értékeinek vizsgálata az erre a célra készült kartogrammon keresztül határozottan megmutatja a központi jellegű településeket környezetükkel együtt. E kartogrammmal segítségével közelebb juthatunk a körzet lehatároláshoz, legfeljebb kisebb fokú bizonytalanság mutatkozik a körzet határainak megvonásánál. E bizonytalanság azonban tompul abban az esetben, ha az egy főre számított kiskereskedelmi forgalom alapján alkotott körzethatárainkat egybevetjük a vevőáramlás megfigyelése és a vásárlás gyakorisági értékek számítása alapján megvonott körzethatárokkal, ha ilyenek rendelkezésünkre állnak.

2./ Dr. Antal Józsefné: Baranya megye kereskedelmi vonzáskörzetei. Budapest, 1962. Belkereskedelmi Kutató Intézet Közleményei. 55.

A Központi Iparvidék kereskedelmi szempontból történő lehatárolásánál vásárlás gyakoribbá tétele adatok hiányában nem alkalmazhattuk. Miután azonban megbizonyosodtunk az egy főre jutó kiskereskedelmi forgalom mutatóinak felhasználási lehetőségeiről, ezt vettük alapul a körzet lehatároláshoz. Az előbbivel ellentétben itt azonban nem csak a ruházati és vegyes iparcikk kiskereskedelmi forgalom alapján szerkesztettünk kartogramokat, hanem vizsgáltuk a kiskereskedelmi forgalom összességére, az élelmiszer kiskereskedelem forgalmára vonatkozó mutatókat is. Utóbbi különösen fontosnak tartottuk azért, mert a gyakoribb vásárlási szükség az élelmiszerben kisebb körzetek kialakítását eredményezi, és ezért a végleges lehatárolás szempontjából többféle tálponthoz juthatunk.

A kiskereskedelmi forgalom egy főre eső mutatója Budapesten meghaladja az évi 12 000 forintot. Ilyen nagyságrendű értékeket Budapesthez legközelebb északra Vác, Rétság, Balassagyarmat, keletre Aszód, Szolnok, délre Szekszárd és nyugatra Dorog, Tata, Oroszlány és Székesfehérvár településekben figyelhetünk meg. Mint-hogy egy főre eső értékről van szó, nem szabad figyelmen kívül hagyni a jelzett települések lakosságszámának nagyságrendjét. Né-hány ezer lakosú településben az egy főre eső forgalom kimagasló értékét kapjuk már abban az esetben is, ha a környezetből viszonylag kisebb vevőáramlás irányul feléje, ezzel szemben nagy lakos-számú település vonzáshatását az egy főre eső forgalmi érték csak akkor növeli jelentősen, ha nagy területekre fejti ki hatását, és gyakori vásárlások jelentkeznek környezetéből.

Ebből következik, hogy Budapesttel azonos kiskereskedelmi vonzást környezetében legfeljebb Székesfehérvár, Szolnok, esetleg Tatabánya, Tata, Oroszlány városok fejtenek ki.

Budapest kiskereskedelmének szerepe az ország egészében rend-kivüli jelleggel emelkedik ki. Ha feltételezzük, hogy az ország egy lakosára jutó kiskereskedelmi áruforgalom összege közelítően azonos, akkor Budapest kiemelkedő áruforgalmát számszerűen is ki-fejezhetjük.

Az egy főre jutó kiskereskedelmi áruforgalom országos átlaga 6952 forint, a budapesti kiskereskedelmi forgalom alapján szám-ítva a fővárosi átlag 12 701 forint. Az országos átlagot megha-ladó többletforgalom - ha a budapesti lakosság saját forgalmának átlagát kerekén 10%-kal magasabbra értékeljük - a budapesti lakos-ságszám alapján is 5000 forint fejenként, ami annyit jelent, hogy a főváros 23 milliárd forintot kitevő kiskereskedelmi forgalmában kerekén 9 milliárd forintot nem budapesti lakosok forgalmaztak. Ez az arány a kiskereskedelmi forgalom értékének közel 39%-a, Bu-dapest kereskedelmi szívóhatásának mértékét fejezi ki.

A körzet lehatárolás szempontjából ennek ismeretében egy lépéssel tovább mehetünk. A 9 milliárd forint értékű kiskereskedel-mi forgalom - az országos egy főre jutó átlag alapján - kerekén

ötnegyed millió ember kiskereskedelmi forgalmának felel meg. Miután tudjuk azt, hogy Budapestnek - mint kereskedelmi centrumnak - szivóhatása nemcsak a közvetlenül vele együttélő területre terjed ki, a körzet lehatárítás szempontjából meghatározó jellegűnek csak egymillió embert magában foglaló területet tekinthetünk Budapest kereskedelmi körzetébe tartozónak.

Mielőtt a lehatárolás konkrét megállapítására térnénk, szükségesnek tartjuk az összes kiskereskedelmi forgalom értékéből kiinduló számítást egy kissé tovább tisztázni. Mint említettük, a kereskedelmi szivóhatás nem minden árucikk vonatkozásában fejeződik ki. Élelmiszert és mindennapos közszükségleti cikkeket - amelyek választéka általában homogénabb, és kisebb értékűek - a lakosság lakóhelyén szerzi be. Csak a nagyértékű, tartós fogyasztási cikkek, a széles választékú cikkek vásárlása mozgatja meg a lakosságot, és a központi jellegű települések szivóhatása általában ezeken keresztül mérhető. A kiskereskedelmi forgalom összesenje mellett ki kell szűrni ennek értékéből a ruházati és vegyesiparcikk kiskereskedelem vonatkozó értékeit is. Röviden az erre vonatkozó értékek a következők:

Az egy főre jutó ruházati forgalom értéke országosan 1555 forint, a budapesti fejátlag 2666 forint. A magasabb arányú budapesti igényeket és a nem közvetlen körzetből származó vásárlásokat is figyelembe véve, fejátlagban többletvásárlást tételvezethetünk fel, ami 1,8 milliárd forintnak felel meg, a budapesti ruházati kiskereskedelmi forgalom 4,8 milliárdos tételében. Az 1,8 milliárd forintos ruházati forgalom - amely a budapesti forgalomnak közelítően egynegyede - kereken 1,1 millió lakos ruházati forgalmának felel meg.

A vegyesiparcikk kiskereskedelem egy főre eső fejátlaga országosan 1956 forint, Budapesten 3294 forint. A többletvásárlás egy főre eső értékét ebben az esetben 1100 forintban feltételezve, ez kereken 2 milliárd forint vásárlásnak felel meg. Budapest közelítően 6 milliárdos vegyesiparcikk forgalmának tehát egyharmadát nem budapesti lakosok bonyolították le. Ez az érték az országos átlag alapján csaknem egy millió lakos kiskereskedelmi forgalmát jelenti.

Ha a rendelkezésünkre álló adatok csak közelítő számításokat is engedtek meg, akkor is határozottan állithatjuk, hogy Budapest kiskereskedelmi vonzása mintegy egy millió embert érint. A körzet lehatárolása szempontjából nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni azt, hogy a körzetben több központi jellegű település is van, amelyek alacsonyabbrendű fokon, de mégis mérséklő hatással vannak Budapest szivóhatására.

A Központi Iparvidék centruma Budapest. A központi jellegű kifejezésre juttató kiemelkedő ruházati kiskereskedelmi egy főre jutó forgalom Budapest környezetében - a forgalom nagyságrendjében - Székesfehérvárott, Balassagyarmaton, Salgótarjánban, Szolnokon /az egy főre számított ruházati forgalom négyezer forintot

meghaladó/, majd a tatai településeken együttesen és Kecskeméten /amelyekben az egy főre eső forgalom a budapestihez hasonló értéku/ jut kifejezésre. A körzeten belül alcentrumként jelentkeznek Dorog, Rétság, Esztergom, Vác, Hatvan, Aszód és Dunaújváros.

Néhány települést ezek közül jelentéktelen lakosságszáma alapján kizárhatunk, mint elsőfokú központot - ezek központi jellege inkább csak szűkebb környezetükre vonatkozik - ezek másodlagos centrumok a Központi Iparvidéken belül.

Csak a nagyobbakat tekinthetjük olyanoknak, amelyek jelentős szivóhatása a vizsgált területen belül a budapestivel ellentétes irányú erőt fejt ki. A Központi Iparvidék határa ennek megfelelően alakítható ki.

A vegyesiparcikk forgalom már több településben koncentrálódik a vizsgált területen belül, mint a ruházati forgalom. Ez elsődlegesen arra vezethető vissza, hogy a "vegyes iparcikk" főárucsoporton belül jelentős aránya van olyan különféle árucikkeknek, amelyek szélesebb terítést igényelnek. Ilyenek pl. a konyhafelszerelési cikkek is, amelyeket viszont éppen igen szűken terítnek; a ritkábban jelentkező kereslet, az árucikkekkel kapcsolatos nagyobb szakértelem és így tovább, központosan nyújt kínálatot. Ilyenek a bútor, az optikai cikkek, az óra-ékszer stb.

Annak ellenére azonban, hogy a vizsgált területen a vegyesiparcikk fejátlag vonatkozásában több, Budapesthez hasonló jellegű település van, a lehatárolás szempontjából mégis jellegzetes, hogy komoly nagyforgalmú helyek Budapesthez legközelebb csak Salgótarján, Szolnok, Baja, Székesfehérvár és Tata településeiben jelentkeznek.

Ezek ismeretében megkísérelhetjük a Központi Iparvidék kereskedelmi szempontból történő lehatárolását.

Vizsgálataink eredményeként a Központi Iparvidéknek kereskedelmi szempontból szerves része:

- Fejér megye bicskei és dunaújvárosi járása, beleértve Dunaújvárost is, továbbá a székesfehérvári járásnak Budapesthez közelebb eső fele, a Velencei-tó környéki településekkel együtt;
- Heves megye hatvani járása, beleértve Hatvan várost is;
- Komárom megye dorogi járása, beleértve Esztergom várost is;
- Nógrád megye rétsági járása; továbbá
- Pest megye egész területe a Ceglódtól keletre fekvő néhány település kivételével, beleértve természetesen a megye városi

jogállomány-telapüléseit, úgymint Ózdlód, Nagykörös, Szentendre és Vác járási jogú városokat is.

A fentiek szerint körülhatárolt terület lakossága - Budapest lakosságát figyelmen kívül hagyva - hozzávetőlegesen 1,2 millió, ami megfelel a kiskereskedelmi fejátlagok alapján előzetesen végzett számításaink eredményének.

VII. A körzet lehatárolás közlekedési szempontjai 7./

A gazdasági körzetek kialakulása és a közlekedés /szállítás/ funkciója kétségkívül összefüggésbe hozhatók. Minthogy azonban a közlekedés ma már nagymértékben differenciálódott - nemcsak ágazataiban és azok teljesítményeiben, hanem önköltségeiben és ennek alapján jövőbeli alkalmazási területeiben is - ezek vizsgálatát is csak differenciáltan - eleősorban a teher- és az áruszállításra, majd ágazatokra bontva - lehet elvégezni. Ehhez azonban a korszerű közlekedésgazdaságtan néhány új elvének ismerete szükséges.

Szükségesnek látszik ehelyütt rámutatni arra a továbbiakban kifejtendő közlekedésgazdasági principiumra, különösen arra, amely a termelés + szállítás minimális népgazdasági összráfordítását írja elő. Ezt az elvet azonban nem lenne helyes szó szerint, úgy értelmezni, hogy a szállítási ráfordítások abszolút összegét minél inkább csökkentjük, hanem akként, hogy az eredmény és a ráfordítás hányadosa - tehát a relatív eredmény - minél kedvezőbb legyen.

Adott esetben előfordulhat tehát, hogy pl. nagy távolságból - körzeten kívüli területről - népgazdasági szinten hatékonyabb lehet az áruszállítás, mint rövidebb távolságból, illetőleg a gazdasági körzetből.

Közlekedésstatisztikai adatok bizonyítják, hogy számos árucikk /termék/ szállítási távolsága növekedést mutat, még az olyanoké is, amelyeknél - belföldi termék lévén - ez látszólag nem indokolt. A körzetek határát átlépő teherforgalom tehát növekszik.

Ez a jelenség egyébként a gazdasági geográfusok előtt ismert. A területi munkamegosztás növekedésével - kapcsolatosan a specializáció és a kooperáció kifejlődésével - az anyagi termelés egyes ágazatainak /különösen a nehéziparnak/ térbeli kapcsolatai igen kiterjedtek, és messze túlnyúlnak a többi termelési ágazat kooperációjának behatárolható területein.

A területi munkamegosztás következtében a szállítási távolságok megnövekedése elvben addig indokolt, ameddig gazdaságilag hatékony. A szállítási távolságok növekedése a jövőben még fokozódni is fog, és ezzel, mint előre látható, sőt törvényszerű jelenséggel a gazdasági tervezésnek számolnia kell.

Mindebből számunkra az a következtetés vonható le, hogy a termelés + szállítás összköltsége /ill. a hatékonyság/ dönti el, hogy adott esetben mit, mennyit, milyen távolságra és milyen esz-

7./ Palotás Zoltán dr. tanulmánya alapján.

köznel érdemes szállítani - és nem a gazdasági körzetek.

Ebből a megállapításból azonban semmiképp nem következik az, hogy a szállítás és a gazdasági körzetek kialakítása között nem lehet megtalálni az összefüggést. De ezt az összefüggést nem abban lehet látni, hogy a gazdasági körzet különösebb alakító, szabályozó hatással lenne a szállításra. Az ellenkező tartalmú hatás sem fogalmazható meg egészen egyszerűen.

Az összefüggés lényegének érzékeltetésére a következő gondolatmenetet fejthetjük ki: a szállítás a termelés folytatása lévén, úgy kell lebonyolítani, hogy a termeléssel együtt számítva, minél kisebb társadalmi ráfordítást jelentsen. A gazdasági körzet az anyagi termelés tervezésének megkönnyítésére szolgáló "keret", "szervezési segédlet" - tehát eszköz és nem cél, még kevésbé öncél. Ebből a szerep-értékelésből világos, mi a kettő viszonya. A gazdasági körzetet a termelés alakítja és nem megfordítva. Noha bizonyos kölcsönhatás nem tagadható, de kimondhatjuk, hogy a gazdasági körzetet, ill. annak határait a termelés befolyásolja, ill. alakítja, - beleértve természetesen annak "emberi" /munkaerő/ oldalát is.

Ha mereven arra az álláspontra helyezkedünk, hogy a társadalom életének döntő alakító tényezője az anyagi termelés, még ez esetben sem hagyhatjuk figyelmen kívül ennek egyik fontos tényezőjét: az egyik alapvető termelőerőt: a munkaerőt, vagyis a dolgozó embert. Az emberi munkaerőnek a termelés színhelyére történő szállítása az anyagi termelés szerves tartozéka, amely magát a termelést - és ezen keresztül a gazdasági körzet alakítását is - messzemenően befolyásolja. Sőt, mivel a személyszállítás /közlebről a munkával közvetlenül összefüggő ingázás/ átlagos távolságai sokkal rövidebbek és ezek az utazások sokkal szétszórtabbak, mint a teherszállításé, a körzetalakításnál ezek határainak kijelöléséhez minden bizonnyal több szempontot adnak, több érvet szolgáltatnak, mint az áruszállítás.

Az áru- és személyszállítás jövőbeli fejlődését, térbeli megoszlását - így körzetalakító hatásait is - nagymértékben, sőt valószínűen alapvető mértékben, a műszaki-gazdasági fejlődés meg fogja változtatni. Tehát nem lenne helyes a mai, adott /örökölt/ szállítási struktúrát a körzetalakítás vizsgálatánál alapul venni. Első feladat tehát megismerkedni a belátható jövőben irányadó, hatékony szállítási módokkal, és ezek hatását vizsgálni.

Az anyagi termelés szállítási szükségleteinek kielégítését a teher- és az utasforgalom együtt jelenti; tehát nem elég egyedül az áruszállítás térbeli összefüggéseit vizsgálni.

Említettük azt is, hogy minél fejlettebb egy terület gazdaságilag, annál bonyolultabb a struktúrája, annál változatosabbak a szállítási szükségletei. A fejlett szerkezetre jellemző ipar - különösen a nehézipar - szállítási szükségletei hatalmasak, és ott, ahol a nyersanyagforrásoktól messze települtek, a szállítá-

si távolságok nagyok. Magyarország Központi Iparvidékén általában ez a helyzet; a szállítások jelentős része egyéb körzetekről történik. A teherszállításnak az egyik, jelentős része tehát a körzet területének, ill. határainak meghatározásánál alig, vagy egyáltalán nem kap szerepet.

A szükséges vizsgálatokat valamennyi közlekedési ágazatra vonatkozólag, de legalább a vasút és a tehergépkocsiforgalomra kiterjedőleg volna szükséges elvégezni.

Ezeknek a vizsgálatoknak elvégzését azonban a szükséges adatok hozzáférhetősége jelentős mértékben akadályozza.

A vasút az áruszállításokkal kapcsolatban az ötvenes évek első felében úgynevezett viszonylati statisztikai rendszert épített ki, amelynek segítségével egyes áruféléségeknek az ország területén való áramlását feltérképezhetővé tette. Az áru mozgásáról kapott információk rendkívül érdekes összefüggések feltárását tették lehetővé, és tanulmányok készültek - kifejezetten közlekedéspolitikai célzattal - az árumozgások ésszerűtlenségéről.⁺ E tanulmányok azonban kéziratos formában maradtak, felhasználásukra csak a belső munkában került lehetőség.

A viszonylati információk alapján mód volna vizsgálni a körzeten belüli áruáramlásokat és össze lehetne vetni ezeket a körzet-határokon átmenő áramlásokkal is, bár számszerű anyag - ez időszerint - nem áll rendelkezésünkre, és bizonyíthatóan nem állítható, a körzeten belüli árumozgatási volumenek aránya felülmúlja a körzethatárokat átlépő forgalom méreteit, magyarázva a vasúti szállítások vonatkozásában a körzet homogenitása a különböző útvonalok szállításában is kimutatható.

A személy-, illetve utasszállítás vonatkozásában a közlekedési vállalatok igen szorgalmazzák és szorgalmazták minden időben az ingavándorforgalom megfigyelését. Ezt több irodalmi anyag bizonyíthatja. Az ingavándorforgalomnak mint közlekedési jelenségnek körzetformáló hatásával azonban nem a közlekedési vállalatok információi alapján kell foglalkoznunk, mert ennél sokkalta hasznosabb anyagot kapunk a Központi Statisztikai Hivatal 1960-ban kifejezetten az ingavándorforgalom jelenségével foglalkozó felvételeiben. Ezt az anyagot dolgoztuk fel, és ismertetjük eredményeit a körzet elhatárolásban, tanulmányunk "Népességföldrajz"-ról szóló fejezetében.

A szállítások körzetformáló hatásával foglalkozunk még következő fejezetünkben is, amikor a körzetnek Budapest élelmiszerellátásában betöltött szerepét elemezzük. Budapest élelmiszerellátó övezete jórészt a szállítási kapcsolatok révén határolódik le, és ezzel - bizonyos határok között - körülzárja azt a területet, amely a körzetben jelentkező fogyasztó és termelő terület.

⁺ Ruisz Rezső dr.: Az ésszerűtlen szállítások. Budapest, 1953. Kézirat. Az MTA kézirattárában.

teket fogja össze, és homogenitásra és komplexitásra igyekvő magatartásával ugyancsak körzetformáló jelenség.

Végezetül utalnunk kell arra, hogy már folyamatban van a Budapestre áramló áruforgalom átfogó elemzését lehetővé tevő adat-tömeg feldolgozása, amely ábrázolhatóvá teszi, hogy különböző áruféleségek, termékek honnan érkeznek Budapestre, és a körzet területén belül is milyen áramozgások figyelhetők meg.

VIII. A vizsgált terület élelmiszerellátási

funkcióinak szerepe a körzetalakításban 8./

A gazdasági körzeteknek azok a típusai, amelyekben egy nagylélekszámú agglomeráció helyezkedik el, jellegzetes módon tagolódnak a termelés és fogyasztás területi kapcsolataiban.

Az agglomeráció, mint a körzet központja, annak magterületét alkotja, amelyben a körzet differenciált

- ipari termelése,
- kulturális intézményei,
- szociális létesítményei,
- igazgatási, ezen belül legfelsőbb gazdasági vezetése tömörül, és ezekkel szemben háttérbe szorul a mezőgazdasági termelés, amelynek feladata a lakosság élelmiszerellátásának biztosítása. Már az előzőkben utaltunk arra, hogy

- a körzet kőszénbányászati termékei,

- a körzet területén élő ipari népesség a központ felé áramlik, és körzeten belüli elhelyezkedésével jellegzetesen határozza meg annak területi kiterjedését és határait is.

A körzet centrumát képező agglomeráció népességének élelmiszer szükségletét - ennek jelentős volumene miatt - igen kiterjedt mezőgazdasági területekről kell biztosítani. Az agglomerációt környező mezőgazdasági területek a városellátásra specializálódnak és földrajzi helyzetükből származó előnyöket kihasználni törekszenek, igényt tartva a különbözőzeti földjaradék értékére.

A nagyváros teljes élelmiszerszükségletét közvetlen környéke nem tudja biztosítani. A városi lakosságszám növekedésével egyre nagyobb távolságokról kénytelen a szükséges mennyiségeket felhozni, de ez a távolság az egyes élelmiszerfélések szerint igen különböző lehet. Az élelmiszerek egy csoportja ugyanis a nagy távolságokról történő szállítással szemben érzékeny, nem bírja a szállítási költségeket sem, a szállítási folyamatok során - káros - minőségi változásokon megy keresztül. Ebből következik, hogy a nagyvárosok gyorsan romló élelmiszerekkel való ellátása egy szűkebb körzet, övezet mezőgazdasági termeléséből kell hogy kielégítést nyerjen.

8./ Dr Ruisz Rezső munkája alapján.

A Központi Iparvidék elhatárolása szempontjából Budapestnek gyorsan romló élelmiszerekkel való ellátása a különböző termékek származási helyének ismeretével is megközelíthető.

Budapesten évenként /1960-1965 évre vonatkozó adatok szerint/ átlagosan egy millió tonna élelmiszer hoznak forgalomba, és ez nagyjából megegyezik a budapesti lakosság fogyasztásával. Az élelmiszerek egyrészt a budapesti kiskereskedelmen keresztül - a bejárók - kiviszik. Egyes élelmiszerfélésekből ez jelentős mennyiség. Ebben a mennyiségben az italok nem szerepelnek.

Az iparilag feldolgozott és tartós élelmiszerek származási helyének vizsgálata adott kereteink között kevésbé fontos, mert eltarthatóságuk és ezzel együtt szállítással szembeni érzékenységük termelésük földrajzi eloszlását lényegesebb mértékben nem befolyásolja.

A gyorsan romló élelmiszerek - beleértve ebbe a frissen és nyersen is fogyasztható mezőgazdasági termékeket és azokat is, amelyek ipari feldolgozásuk ellenére gyorsan fogyasztandók - származási hely szerinti megoszlása azonban már körzetformáló erővel bírnak.

Ebből a szempontból vizsgálnunk kell a Budapesten elfogyasztott

- húst és hústermékeket, beleértve a baromfit is,
- a tejet és tejtermékeket,
- a tojást,
- a zöldséget és gyümölcsöt, beleértve ebbe a dinnyeféléseket is felhozataluk származási helye szerint.

A budapesti piacra történő felhozatal szervezetileg két csoportra bontható, a felhozatal végzők szektorális megoszlása szerint. Meg kell különböztetnünk

- a szocialista kereskedelmi szektor felhozatalát
- a közvetlen termelői felhozataltól.

Az előbbi az úgynevezett felvásárló kereskedelem funkcióját tölti be, az utóbbi a mezőgazdasági termelés kiegészítő - kereskedelmi - tevékenységét jelenti.

A megkülönböztetés - a körzettelhatárolás szempontjából - igen fontos.

A Budapesten forgalomba hozott élelmiszerek származási helye és a felhozatal átlagtávolsága igen eltérő a két szektorban. Ez abból ered, hogy amíg a szocialista kereskedelem nagy tömegekben szállít a budapesti fogyasztó piacra, addig az egyéni termelők - és ezek közé tartoznak a termelőszövetkezetek és állami gazdaságok is - általában kisebb tételekkel jelentkeznek. A nagyobb tételek szállítása jórészt vasúttal, a kisebb tételeké inkább közúton megy végbe. E különbség élesen elhatárolja a két-

résle felhozatalt a különféle termékek származási helye szerint, de a termékek szállítás iránti érzékenysége is kifejezésre jut az átlag szállítási távolságokban.

A termelői zöldségfelhozatal származási helye Budapesttól termékenként változóan 21-50 kilométeres távolságról történik, a gyümölcsfelhozatal származási helye 36-68 kilométeres távolságban helyezkedik el. Mindkét esetben figyelmen kívül hagytuk azoknak a zöldség-, illetve gyümölcsféléknek származási helyét, amelyek a szállítással szemben nem érzékenyek /burgonya, vöröshagyma, illetve alma és körte/.

A zöldségfélék közül - a termelői felhozatalt illetően - a legközelebbiről származik a kalarábé, amelynek egyébként 80%-át ez a szektor biztosította 1959-ben. A harminc kilométeres övezeten belülről származik egyébként a paradicsom, a karfiol, a zöldbab, a saláta és paraj. E termékeknek általában több mint kétharmadát az egyéni felhozatal biztosította. Negyven kilométert átlagban meghaladó távolságról származott a kelkáposzta, a zöldborsó és a zöldpaprika. Közülük egyedül a kelkáposztafelhozatal részesedett a szocialista szektorban közel 50%-os aránnyal.

Budapest zöldségfelhozatalának területi eloszlása 1959

	Felhozatal átlag-távolsága km			Felhozatal %-os megoszlása	
	szoc. kereskedelem	termelői felhozatal	együtt	szoc. kereskedelem	termelői felhozatal
kalarábé	97	21	36	20	80
zöldbab	103	24	40	21	79
paradicsom	138	25	52	24	76
karfiol	52	25	23	20	80
saláta	94	26	70	20	80
paraj	101	26	52	35	65
uborka	128	37	65	31	69
kelkáposzta	120	45	81	48	52
zöldborsó	130	46	74	33	67
zöldpaprika	131	50	69	23	77

A cseresznye és a szilva egyéni felhozatal alkotja a legszűkebb övezetet, mindössze átlagosan 36 km távolságról származott a felhozatal. Közel hasonlóan szűk területről származik a budapesti kajszibarack és málnafelhozatal is. A többi gyümölcsök átlagos felszállítási távolsága már az ötven kilométert meghaladja, a szőlő 73 kilométeres átlagtávolságról érkezett. A gyümölcsfelhozatalban a szocialista kereskedelemnek

nagyobb a részaránya, mint a zöldségféléknél kimutattuk. Egyedül az őszibarack és földieperfelhozatalban mutatkoznak a zöldségfélékhez hasonló arányok, de nagyobb távolságról származnak a dinnyefélék. A szőlő felhozatali aránya a szocialista szektorban meghaladja az összes felhozatal 50%-át.

Az alma és körte - mint szállításra kevésbé érzékeny gyümölcsök - még a termelői felhozatalban is átlagosan 110 km-nél nagyobb távolságból származnak.

Budapest gyümölcsfelhozatalának területi eloszlása 1959

	Felhozatal átlag-távolsága km			Felhozatal %-os megoszlása	
	szoc. kereskedelem	termelői felhozatal	együtt	szoc. kereskedelem	termelői felhozatal
cseresznye	149	36	80	39	61
szilva	122	36	70	40	60
kajsziabarack	132	37	85	40	60
málna	38	38	38	40	60
földieper	82	41	50	22	78
meggy	145	64	101	45	55
szőlő	116	73	97	55	45
őszibarack	99	79	84	27	73
görögdinnye	133	66	75	43	57
sárgadinnye	98	68	80	70	30

Budapest élőbaromfi termelő felhozatalának átlagos távolsága 86 kilométer, a tojásé 92 kilométer és a tejfelhozatal átlagos rádiusa mindössze 62 kilométer. A nagybani - tehát ipari - tejfelhozatalnak azonban mindössze 27%-a származott a száz kilométeres rádiusú gyűrűből. A tejtermelés eloszlása és felhozatalának származási helye rendkívüli változásokon ment keresztül az utolsó harminc évben. Az 1930-as évek elején a Budapesten fogyasztott tej 70%-a a száz kilométeren belüli gyűrűből érkezett, ma közel 50%-a a kétszáz kilométeren túli területekről származik. Ez részben a budapesti tejfogyasztás emelkedésével és a Budapest környéki ipari jellegű települések korábban csaknem ismeretlen tejfogyasztási szokásának megváltozásával magyarázható.

Budapest ellátását a gyorsan romló élelmiszerekből - zöldségből, gyümölcsből, élőbaromfiból, tojásból a főváros körül kialakult száz kilométeres gyűrű mezőgazdasági termelése biztosítja. E gyűrűt részben megcsorbitják a környező ipari települések, amelyek a közvetlen környezet mezőgazdasági termelésére hatnak. Végeredményben leszögezhetjük, hogy a Központi Iparvidék nagy fogyasztó centrumát jelentős mértékben maga a körzet látja el, amelynek ellátási szempontból határa nagyjából egy száz kilométeres kör mentén húzódik.

Összefoglalás

A gazdaságföldrajz egyes ágazatainak sajátos módszerrel a körzetek jellege és határai helyenként élesen, másutt homályosan megrajzolhatóvá váltak. A körzet jellegének megfelelően a határ élesen megvonhatóvá vált az iparföldrajz vizsgálati anyagával, amit erősen alátámasztott a szénbányászati földrajzi vizsgálat is. A település-, a népelesség-, a kereskedelemföldrajz vizsgálati alátámasztották a megállapításokat, és együttesükkel a teljes szintézis kialakítását biztosították.

A legkevesebb eredményt a közlekedésföldrajzi vizsgálat szolgáltatta, - nyilván a vizsgálatához szükséges információk feltárhatatlansága folytán. Jelentős részben pótolta azonban ezt a népelességföldrajzi vizsgálat ingavándorforgalommal foglalkozó kutatása, és részben a kereskedelemföldrajznak a körzet jellegéről alkotott képe. Ki fogja fejezni ezt a továbbiakban a most feldolgozás alatt álló ábrarajzokra vonatkozó vizsgálat is, amelynek eredményei azonban még nem ismertek.

A gazdaságföldrajz egyes ágazatai a Központi Iparvidék határát a következőkben jelölték meg:

A településföldrajz

szerint jellegzetes övezetet alkotnak Budapest körül a hat-ezer főt meghaladó népességa települések és a települések nagysági rendi kategóriái szerint a Nógrád megyei és részben dévcs megye nyugati részén elhelyezkedő aprófalvas települések, továbbá Komárom és Fejér megye északi része jellegzetes közénagyságú községeivel, valamint a Hezsföld és Pest megye Duna-Tisza közének négyezer főt meghaladó települései.

A települések lakosságának foglalkozási összetétele szerint a körzethez tartoznak a Duna mentén a Csepel-sziget közepéig, északon messze dél térségébe nyúló települések, nyugaton Bástertopot is beleértve a dunántúli települések.

A népelességföldrajz

A népelességföldrajzi vizsgálat során a körzetelhatárolás és a belső tagolódás feltárásához a naponkénti munkabajrás /ingázás/ elemzése bizonyult a leghasználhatóbbnak, mivel a naponkénti munkabajrás nemcsak spontán érvényesülő, de területi kiterjedése is korlátozott. A naponkénti munkabajrás elemzését a népelesség, valamint a foglalkozási megoszlás vizsgálata egészítette ki. A három tényező együttesen kirajzolja a fő körzetet és az alkörzeteket. Ahol a három tényező hatása a legintenzívebb, az a körzet, ill. alkörzetek magterülete - ahol leggyengébb intenzitású, az pedig az alkörzeteket elválasztó átmeneti terület.

A Központi Iparvidék a népelességföldrajzi vizsgálat eredményei alapján - egy főközpont /Budapest/ és munkacsoport vonzóköre

/mintegy 60 km-es sugarú kör/ és több mellék-központra és munkaerő vonzóközpontra /alközpontok és alközpontok/ oszlik. Ezek: Tatai alkörzet /tatai járás, Tata, Oroslány és a bicskei járás egy része/, Dorog-Asztorgoni alkörzet /dorogi járás és Asztorgony/, Dunajvárosi alkörzet /Dunajváros és Bács-Kiskun megye NY-i községei, valamint Dunaföldvár/; a Zagyva-menti Iparvidék /Nógrád megye K-i része és a hatvani, gyöngyösi és pétervári jársok/, ugyancsak önálló alkörzet a Ny-Nógrádi mezőgazdasági terület. De Heves megye többi járása, Hejér megye móri, onyogi és sárospárdi járása nem tartozik a Központi Iparvidékhez. Székesfehérvár hovatartozását a népességi vizsgálat során nem tudtuk eldönteni, mert kapcsolata nemcsak Budapesttel, de a Közép-Dunántúli Iparvidékkel is igen szoros.

Az energetikai földrajz

A körzet medencénkénti szénértékesítését vette alapul. Eszerint a Központi Iparvidék a bentmaradó és beszállításra kerülő kőszén tényleges szállítási kapcsolata alapján Budapesttől, Pest és Komárom megyék területére terjed ki, ami kiegészül azonban a fajlagos szállítási költségek figyelembevételével Nógrád és Heves megye nyugati területeivel is.

Az iparföldrajz

A Központi Iparvidék területének tekintti Pest és Nógrád megyék közigazgatási területét, továbbá Komárom megye dorogi és tatai járásának egészét, Hejér megye székesfehérvári járásának keleti, dunajvárosi járásának északi részét, valamint a bicskei járást és Heves megyének hatvani és gyöngyösi jársait.

A kereskedelemföldrajzi

vizsgálatok szerint a Központi Iparvidékhez tartozik Hejér megye bicskei és dunajvárosi járása, a székesfehérvári járásnak Budapesthez közlebb eső fele, Heves megye hatvani járása, Komárom megye dorogi járása, Nógrád megye rétségi járása és Pest megye, a Ceglédtől keletre eső Mészáros település kivételével.

Készült az FKI házi sokszorosítóján. Példányszám: 40
Ikt.szám: 82/1967

A kiadásért felel: Dr Pécsi Márton igazgató

1655 Sb

MTA FÖLDRAJZ
KÖNYVTÁR



