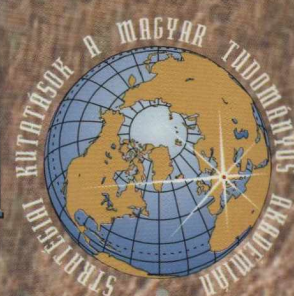


# T ERÜLETFEJLESZTÉS RENDSZERVÁLTÁS ÉS AZ ALFÖLD



MAGYARORSZÁG AZ EZREDFORDULÓN

TERÜLETFEJLESZTÉS





# Területfejlesztés, rendszerváltás és az Alföld

2007. évi tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián  
A területfejlesztési programok előkészítése és megvalósítása

Szerkesztő:  
László Ferenc

## Területfejlesztés, rendszerváltás

Előszó  
A területfejlesztés  
Központi kérdések

Programtervezés  
A területfejlesztés  
Központi kérdések  
A területfejlesztés

2007. évi tanulmányok  
Magyar Tudományos Akadémia

**Magyarország az ezredfordulón**  
**Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián**  
**IV. A területfejlesztési program tudományos megalapozása**

**Szerkesztő**  
**Glatz Ferenc**

**Olvasószerkesztők**  
**Duró Annamária**  
**Péterfi András**

**Programvezetők**  
**Enyedi György**  
**Csatári Bálint**

Magyarország az ezredfordulón  
Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián  
IV. A területfejlesztési program tudományos megalapozása

# Területfejlesztés, rendszerváltás és az Alföld

Szerkesztette:

Csatári Bálint

Timár Judit

Budapest 2002

MTA Társadalomkutató Központ

© Baranyi Béla, Csatári Bálint, Glatz Ferenc, Kiss János Péter,  
Nagy Erika, Nagy Gábor, Szoboszlai Zsolt, T. Gémes Tünde, Timár Judit

Szerkesztő  
Glatz Ferenc

ISBN 96 3508 3750

ISSN 1419-3507

A kötetben szereplő ábrák szerkesztésében a szerzőkön kívül részt vettek  
az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézetének további munkatársai:

Bencsikné Szőke Margit, Rajhóczki László,  
Salánki Szilárd, Szemenyei Gyula, Vetési Sándor

Borító: Ujvári Sándor fotóinak felhasználásával  
készítette Salánki Szilárd és Horváth Imre.

Kiadja az MTA Társadalomkutató Központ

A kiadásért felel: Glatz Ferenc,

a Nemzeti Stratégiai Kutatási Program elnöke

Tördelés: Csányi Attila

Nyomdai munkálatok: Dabas Jegyzet Kft.

Felelős vezető: Marosi György ügyvezető igazgató

Megjelent 21 (A/5) ív terjedelemben, 1700 példányban

# Tartalom

Előszó	7
GLATZ FERENC: Az Alföld-program indulása	11
I. Az Alföld nem csak az alföldieké 12 • Össztársadalmi célok 12 • Az európai felkészülés sürgetése 13 • II. Régióbarát igazgatást! 14 • Az EU területigazgatási rendszeréről 15 • A regionalitás helyi hagyományai 16 • Szakigazgatás kontra autonómiák 19 • III. Közép-Kelet-Európa-barát külpolitikát! 20 • Trianon hatása 20 • Nyugati integráció és keleti érdekeink 21 • IV. Változó Alföld-szemléletet! 23 • Az „elesett társadalom” hagyománya 23 • Új Alföld-identitást! 24 • V. Ütőképes értelmiségi, vállalkozói elitet! 26 • Európa tanulmányozása 26 • Politikai akarat és a kutatók 27	
BARANYI BÉLA: Új folyamatok az Alföld társadalmában	29
Társadalmi konfliktusok és a feloldás esélyei 29 • A történelmi múlt következményei 31 • A rendszerváltás kihatásai 38 • Mai helyzetkép 41 • A paraszti polgárosodás esélyei 46 • Az átalakulás várható tendenciái 52	
SZOBOSZLAI ZSOLT: A lokális és térségi identitás néhány jellemzője	59
Lokális kötődés 60 • Lokálpatriotizmus 65 • Értékválasztások 68 • Jövőképek 70 • Összegzés 73	
NAGY GÁBOR: Az Alföld gazdasági fejlődésének néhány vonása	78
Bevezetés 78 • A gazdasági szerkezet változása 81 • Vállalkozói aktivitás és gazdasági alkalmazkodás 84 • A termelés és termelékenység alakulása az iparban 86 • A magánosítási folyamat területi különbségei 88 • Külső tőkeforrások bevonása a térség gazdaságába 90 • A gazdasági térkapcsolatok átformálódó rendszere 91 • Alkalmazkodás az EU-csatlakozás követelményeihez 94 • Az információk áramlásának fejlődése 96 • A tudásalapú fejlődés alappillérei, a számítástechnikai eszközök 99 • Összegzés 101	
NAGY ERIKA: A szolgáltató szektor az Alföldön	106
A szektor sajátosságai az Alföldön 106 • Szolgáltató központok az Alföldön 111 • Következtetések 125	
KISS JÁNOS PÉTER: Az „elérhetőség” és a közlekedés szerepe az alföldi települések fejlődésében	130
A gazdaság- és közlekedésszerkezeti átalakulás hatásai 130 • Az elérhetőség különbségei 133 • A közlekedési infrastruktúra fejlesztése és az alföldi települések. Következtetések 152	

TIMÁR JUDIT: Változó településkapcsolatok 157

Előzmények, indokok, célok 157 • „Város-előváros” kapcsolatok 158 • „Város-város” kapcsolatok 165 • „Város-falu” kapcsolatok 172 • Következtetések: az új hálózatépítés esélyei 179

CSATÁRI BÁLINT: Az új európai területfejlesztési perspektívák lehetséges adaptációja az Alföldre 186

Területi struktúrák és kohézió az Alföldön 186 • A közös mezőgazdasági politika 188 • A környezetpolitika 189 • Az Európát átszelő hálózatok 190 • A kiegyensúlyozottabb, policentrikus városrendszer – új urbánus–rurális viszony 191 • Az innováció és a tudás térbeli szétterítése 200 • Zárógondolatok 203

CSATÁRI BÁLINT: Tézisek az Alföldről 204

Zárógondolatok 211

T. GÉMES TÜNDE: A Stratégiai Kutatások Alföld Programjának (1997–1999) bibliográfiája 213

*Az Új területi, települési és társadalmi folyamatok az Alföldön* c. kutatási program kéziratai, tudományos jelentései 213 • Összefoglalók 213 • Hosszú távú környezeti trendek és új konfliktusok. Témavezető: Nagy I. Imre 214 • A fenntartható vidék- és agrárfejlődés esélyei a régióban. Témavezető: Baukó Tamás–Márton János 214 • Agrárkutatás – turizmus (FVM–MTA Stratégiai Kutatások). Témavezető: Csordás László 215 • Az Alföld településhálózatának térszerkezete. Témavezető: Timár Judit 216 • Az alföldi társadalom innovativitása, megújulóképesége. Témavezető: Szoboszlai Zsolt 216 • Az Alföld határ menti térségeinek problémái. Témavezető: Baranyi Béla 217 • Sikeres, megújulóképes városok és falvak az Alföldön. Témavezető: Velkey Gábor–Timár Judit 218 • Az új európai területfejlesztési perspektívák és az Alföld. Témavezető: Csatári Bálint 219 • Válogatás az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézete munkatársainak Alföld II. Kutatási Programhoz kapcsolódó publikációiból (1997–1999) 219 • Az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézetének a kutatási programhoz kapcsolódó kutatás-fejlesztési dokumentumai (területfejlesztési koncepciók 1997–1998) 226

Summaries 228

A kötet szerzői 235



# Előszó

Az államszocialista rendszer összeomlása után a magyarság megmaradásának egyik kulcskérdése, hogy szállásterületének egyes tájegységeit mennyire tudja modernizálni: felszínre hozni az adott térség ember- és kultúramegtartó képességeit, lehetőségeit. Az Alföld évezredes másként szerveződése nemcsak tanulmányozást kíván, de a térségben élő, a településfejlesztésbe bekapcsolható szürkeállomány összefogását is egy új, regionális fejlesztési terv kialakítására – ezekkel a mondatokkal indokolta az MTA új elnöke az Alföld-program megindítását 1996. november 12-én a Stratégiai Kutatások Programtanácsának ülésén.

A programot az Akadémián belüli Alföld-kutatás fejlesztése részének nevezte, melynek során az intézet épület- és kutatóilétszám-fejlesztést kapott. Új alapkutatások indítása és gyakorlatias célú alternatíva-állítást volt a feladat, ami ráirányítani kívánta a figyelmet az Európai Unió kiterjesztésének következményeire. A javaslat szerint: ha nem készítjük fel a kormányzatot és a társadalmat az egyes, régióinkat érintő hatásokra, akkor bizonyos területek elszegényedése tovább növekszik majd, csökkenni fog egyes régiók népességmegtartó képessége. Ilyennek minősül az Alföld is.<sup>1</sup> Mi, kutatók, a programot magunk között Alföld II. Kutatási Programnak neveztük el. Az új programot az 1991–94 között végzett első Alföld-kutatási program megújításaként, eredményeinek felülvizsgálataként indította útjára az MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézetének kollektívája.

Célunk olyan alap- és alkalmazott kutatások elindítása volt, amelyek feltárják azokat az „újnak” tekinthető környezeti, gazdasági, települési, társadalmi és térségi folyamatokat, amelyek révén

- a nagyrégió felzárkózása sikeresebb lehet, s amelyek által a régió
- településeinek, sajátos térségeinek és azok társadalmának alkalmazkodása, adaptivitása javulhat, fejlődése harmonikusabbá válhat,
- mintegy megalapozva az európai regionális fejlesztési programokhoz való majdani kapcsolódását, azok lehetséges irányait, prioritásait is.

Az új programot több résztémára bontva, három ütemben, az intézet valamennyi kutatási egységének (Kecskemét, Békéscsaba, Szolnok, Debrecen)

szoros együttműködésével, több külső – egyetemi és más kutatóintézeti – szakember bevonásával végeztük. A munka két esztendeje alatt, a négy altémában, több mint 40 kutató félszáz tanulmányt készített, melyek együttesen mintegy 2100 kéziratoldalt tesznek ki.<sup>2</sup>

Az Alföld II. Kutatási Program egyes előzetes kutatási eredményeit, helyzet-elemzéseit, metodikai megoldásait szinte naprakészen hasznosítottuk a gyakorlatban – a megyei önkormányzatok, kistérségi társulások és a formálódó regionális fejlesztési tanácsok felkérésére és részben megbízása alapján – az Alföld egyes régiói, megyéi területfejlesztési koncepcióinak elkészítése során.

A kutatással párhuzamosan készültek el az intézet műhelyeiben Hajdú-Bihar megye (1997), Békés és Csongrád megye (1998), Bács-Kiskun megye (1998/99), valamint a Dél-Alföld régió (1999) komplex területfejlesztési koncepciói, stratégiai programjai. Ezek készítésekor – ahogy az Alföld- kutatások szinte egész folyamatában – az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézet kutató kollektívája folyamatos kapcsolatban volt a régió több száz helyi vezetőjével, szakemberével, tucatnyi szakmai intézményével. Törekedett arra is, hogy az országos és helyi sajtó rendszeresen tájékoztatást kapjon az itt folyó kutatásokról.

A kutatás indításakor két fő irányt határoztunk meg. Vizsgáltuk:

1. *A fenntartható (vidék)fejlesztés esélyeit, lehetőségeit, kritériumait az Alföldön*<sup>3</sup> (I. altéma), amely feltárta

- az Alföld *hosszú távú környezeti változásainak konfliktusait*, a természeti és a társadalmi környezet új harmóniaigényeit, illetve lehetőségeit, kitérve
- a települési környezet minősítésére és alföldi jellegzetességeire, és
- a falusi, tanyai, pusztai, vízparti, gyógy- stb. turizmus fejlődésére.
- Elemeztük továbbá a régió *mezőgazdaságának átalakulását és szerepváltozását a nagytérség fenntartható vidékfejlesztésében*.

2. Az Alföld településhálózatának és térszerkezetének új változásait, a társadalom megújulóképességének tényezőit, területi sajátosságait, különbségeit, összehasonlítva azokat az ország más régióinak településformáló folyamataival is. E második altéma feltárta,

- hogy melyek a sajátos alföldi településhálózat azon csomópontjai (városai), amelyek helyi gazdasági és humán erőforrásaik maximális kihasználásával, a külső körülményekhez sikeresen alkalmazkodva képesek voltak a megújulásra, illetve azt, hogy ehhez a megújuláshoz milyen feltételek együttes jelenlétére volt szükség.
- hogy az Alföld hat megyéjében *hogyan alakulnak át a településközi térkapcsolatok*, különös tekintettel a falu-város kapcsolatokra, azok jellegére, minőségére, illetve arra, hogy ez hogyan hatott a területi fejlődés térségi jellegzetességeire. (A kutatást indító elképzelésekről beszámoltunk az MTA Stratégiai Kutatások Programirodája rendezte konferencián, a programot az *Ezredforduló* c. folyóirat is közölte.)

Ezen első két téma megalapozó, előkészítő kutatásait követően (a térkapcsolatokat feltáró települési kérdőívezések, faktor- és clusteranalízisek, térszerkezeti alapelemzések után) további új kutatási témákat nyitottunk. Az *Északkelet-Alföld határ menti területei* c. vizsgálat<sup>4</sup> során feltártuk a régió legkonfliktusosabb, elmaradott perifériájának területi, települési és társadalmi problémáit, amelyek részbeni feloldásának döntő szerepe lehet az Alföld euro-regionális integrációjában.

Végül kutatásunk zárásaként elindítottuk a *Sikerés, megújulóképes városok és falvak az Alföldön* c. témát, amely a megelőző másfél év kutatási eredményeire alapozva öt különböző szempontból fejlett, sikeres alföldi városban, ill. azok közvetlen vonzaskörzetének 2-2 falujában (3000 egyedi, empirikus lakossági kérdőív segítségével) azt elemezte, hogy a megújulásra képes városok (települések) sikereinek melyek a valódi, belső települési-társadalmi összetevői, s e kedvező folyamatok hogyan fordíthatók települési környezetük (vidékük) hasznára, illetve azt, hogy a fokozódó városverseny időszakában mik az esélyei az együttműködésre építő, integrált és belső társadalmi innovációt, megújulóképeséget felmutató településhálózat-fejlődésnek, s ezzel az Alföld régió gyorsabb felzárkózásának.<sup>5</sup>

A területi változások és a „fejlődés” képe mindenütt – s így az Alföldön is – igen sokszínű, sőt gyakran ellentmondásos folyamatok bonyolult rendszeréből állítható össze. A változások és a fejlődés egy jó része spontán hatásokra indul el. A „fejlesztés” viszont tudatos ráhatást, beavatkozást feltételez. Sikere legfőképpen attól függ, hogy mennyire ismerjük fel azokat a változásokat, trendeket, fejlődési tendenciákat, amelyek tartósak és jó irányokba mutatnak. *A kutatás és a fejlesztés közös célja* tehát, hogy a *regionális fejlődés kedvező irányában* felerősíthetővé váljanak a kiegyenlítettebb és harmonikus területi fejlődést eredményező trendek.

Az Alföld I. Kutatási Program – a rendszerváltozás utáni első nagy regionális kutatási program – elsősorban a régió környezeti-ökológiai problémáira helyezte a fő hangsúlyt. Az azóta bekövetkezett katasztrófák – sajnos – mélysegesen igazolták, hogy e környezetileg igen érzékeny térség jövője valóban csak szigorú és tudományosan megalapozott kritériumrendszer bevezetése és alkalmazása nyomán – s megfelelő nemzetközi együttműködés révén – felelhet meg a 21. század új igényei által megkövetelt modern fenntartható fejlődés feltételeinek. Ennek körvonalazását vállalta az Alföld II. program.

A környezet és a társadalom azonban – s szintén nemcsak az Alföldön – sajátos egységet képez. Az első kutatás során meghatározott és ajánlott modern szemléletű környezetfejlesztés megvalósításához jól működő, eredményes gazdaságra és térben is jól szervezett társadalmakra van szükség.

E kötet írásait az Alföld II. kutatási program második fő irányának munkálatai során keletkezett tanulmányokból válogattuk. Arra kívántunk kérdéseinkkel és eredményeinkkel rámutatni: a regionális fejlesztés csak a

legkülönbözőbb területi fejlesztési szférák (ágazatok) *tudatos összhangjának biztosításával* lehet *sikeres és harmonikus*. A helyi társadalom ugyan nem „ágazatokban” hanem adott térben, tájban, településen él, azzal azonosul, annak ismeri történelmét, kultúráját, értékrendjét, s ez jórészt független attól, hogy éppen milyen közigazgatási vagy statisztikai számbavételi egységhez tartozik. „A megélt tér élménye nem reflektál tér mesterséges felosztásaira.”<sup>6</sup>

Az Alföldön eddig minden jelentős történelmi változás nyomán (1848/49 után vasútépítés, folyószabályozás, majd az Alföld mezővárositanyás fejlődése, 1920 után egyetem- és klinikafejlesztések, a tanyai iskolaprogram, erdősítési program, 1945 után földosztás és újabb tanyásodás, majd a tanyaközségek megszervezése, 1956 után két évtizedre a mezőgazdaság ismételt felvirágzása, stb.) újabb és újabb irányokat kereső fejlesztések eredményeztek az Alföld sajátosságaihoz alkalmazkodó vagy attól eltérő fejlődést.

Megítélésünk szerint most is hasonló történelmi-transzformációs helyzetben van a régió. Tanulmányaink végül is arra keresik a választ, hogy melyek azok a jellemző változások, amelyek hosszabb távon sikeres alkalmazkodást, felzárkózást illetve új fejlődési lehetőséget nyithatnak az Alföld tájai, települései és azok társadalma számára.

Csatári Bálint

## Jegyzetek

- 1 Vö. e kötetben Glatz Ferenc: Az Alföld-program indulása.
- 2 Az elő- és zárótanulmányok részletes bibliográfiáját a kötet végén közöljük. Azok teljes dokumentációja az MTA Stratégiai Kutatások Programirodájában, illetve az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézete kecskeméti könyvtárában fellelhető, kutatható. Részletes tartalomjegyzékeik az Intézet honlapján is hozzáférhetők. Címe: <http://www.rkk.hu>
- 3 E környezeti kutatásokról külön kötet jelenik meg.
- 4 Az MTA Stratégiai Kutatási Program és az MTA Regionális Kutatások Központja közös támogatásával erről külön kötet jelent meg.
- 5 Az utolsó téma teljes feldolgozása befejeződött, tanulmánykötete rövidesen megjelenik.
- 6 Enyedi György: Tájak, régiók, települések. *Ezredforduló*, 2001/4. sz. 19–23.

## Az Alföld-program indulása\*

„Az Alföld nemcsak az alföldieké.” „Régiobarát államigazgatást.”  
 „Közép-Kelet-Európa-barát külpolitikát.” „Új Alföld-szemléletet.”  
 „Ütőképes helyi értelmiségi és vállalkozói elitet.”

Ezt az öt mondatot írtam ez év február 4-én jegyzetcedulámra, amikor az észak-alföldi megyei önkormányzatok elnökeivel és a három város – Nyíregyháza, Debrecen, Szolnok – önkormányzati vezetőivel megbeszéléseimet befejeztem. Járom az Alföldet, amióta elnök vagyok, Debrecenben háromszor, Szegeden kétszer, Nyíregyházán, Kecskeméten folytattam tájékozódó beszélgetéseket az Akadémia honos tagjaival, s minden alkalommal a város, illetve a megyék vezetőivel. Szenvedélyesen érdekel az Alföld, és nagyon is tudatosan törekszem felmérni e tájegység kitörési pontjait az ezredfordulón. Meg vagyok győződve arról, hogy Magyarország lakosai és az egész magyar nemzet csak akkor számíthat sikerekre az újabb európai és világméretű integrációs korszakban, *ha tudatos területfejlesztő politikát* folytatunk az állam egész területén, de mindenekelőtt az Alföld régióiban. Tárgyaltunk akadémikustársaimmal a helyi kutatási és oktatási bázisokról, az önkormányzatok vezetőivel kormányzati politikáról, vállalkozás-élénkítő és -hátráltató jogszabályalkotásról, az országos és helyi adópolitika gondjairól. Szorgalmasan jegyzeteltem, tanultam, és természetesen beszéltem elképzeléseimről, igyekeztem lemérni terveim realitását. Az öt mondat – most legalábbis úgy érzem – keretbe is foglalja azokat a témákat, amelyekről az elmúlt fél év beszélgetéseim, köztem és az alföldiek között, szó esett.

Engedjék meg, hogy bevezetőmben előadjam ennek az öt mondatnak a magyarázatát!

\* 1997. március 19. Előadás a Stratégiai Kutatások Programja keretében, a Debreceni Akadémiai Bizottság rendezésében a Hortobágyon tartott területfejlesztési konferencián, amelyen a kutatókon kívül az alföldi megyei és városi önkormányzati vezetők vettek részt.

## I. Az Alföld nem csak az alföldieké

Az első mondat azt jelzi, hogy az ország minden polgárának, nem csak az alföldieknek, bizonyos dolgokat tudomásul kell venni.

### *Össztársadalmi célok*

Tudomásul kell venni mindenekelőtt, hogy az Alföldnek nevezett területi egység Magyarország területének 40%-át teszi ki, az itt élő lakosság pedig kerekén 1/3-a az ország lakosságának. Nem mindegy tehát, hogy mi lesz a sorsa az állampolgári közösség ekkora hányadának, és az egész állampolgári közösség számára tragikus lehet, ha a jövőben az Alföld társadalmának versenyképessége ennyire lemarad az ország nyugati felének versenyképessége mögött, mint ma. A nyugati rész előnye: az európai fejlett területekhez közelebb áll, és ennek hasznát a honfoglalás óta, ezer év óta élvezzi.

Tudomásul kell venni, hogy az Alföld a *magyar nyelvű kultúra különböző irányba nyúló összekötő hídjainak* találkozási területe. Az Alföldön át vezetnek a kereskedelmi és a kulturális utak a Felvidékhez, azaz a mai Szlovákia felé, északkeletre Kárpátalja felé, keletre az erdélyi, délre pedig a bácskai-bánati magyarság felé. Vagyis egy olyan terület, amelynek karbantartása és fejlesztése nélkül a Kárpát-medencei magyarság kulturális-nemzeti, azaz szellemi egysége elképzelhetetlen. Mindenképpen indokolt tehát, hogy az Alföldre a mindenkori politikai és értelmiségi elit fokozott figyelemmel forduljon és aktív területfejlesztési politikát folytasson. Legyen szó akár autótutakról, vasutakról, vagy éppen a légi közlekedésről, a kulturális, tudományos infrastruktúráról, a vendéglátásról és így tovább.

Tudomásul kell venni, harmadrészt, hogy az Alföld immáron két évezrede az Okcicens, a *nyugat-európai kultúrkör peremterületén* helyezkedik el. Szinte állandó ütközőterülete volt már a római birodalom idején is a sztyeppei, jobbára nomád népeknek és a nyugat-európai letelepült város lakó népeknek. Azután az Európába benyomuló muszlim kultúra határterülete volt háromezred éven át, az újkorban pedig hol hídfőállás volt a felnövekedett orosz birodalom felé, hol ütközőpont volt az orosz, valamint a nyugat-európai életformák között. Az Alföld része a Keleti-tengertől az Adriáig a térképen meghúzható kulturális-hatalmi ütközősávnak. Gazdasági fejlődését, településviszonyait nagyon is meghatározta az, hogy az okcicens peremterületének számított egészen 1990-ig. És most, miután a szovjet visszahúzódott Közép-Európából, ebből a peremterület-helyzetből származhatnak hátrányok, de származhatnak előnyök is. Indokolt tehát, hogy egész Európa-politikánk újragondolásában különös figyelemmel legyünk az Alföldre!

Érthető tehát, hogy a fentebbi megfontolásainkból miért írtam: az *Alföld nem csak az alföldieké*. Kiemelten kell vele foglalkoznia mind az államigazgatásnak, mind a kulturális-tudományos szervezeteknek.

## *Az európai felkészülés sürgetése*

Figyelni kell arra, hogy eddig milyen megfontolásból fordult az érdeklődés az Alföld felé. Először a századfordulón az akkor kibontakozó természettudomány fordult e táj sajátosságai felé. Felfedezték az Alföld geológiai, geomorfológiai sajátosságait, felfedezték, hogy sajátos növény- és állatvilága van, amely sok tekintetben a kelet-európai sztyeppék tájegységeihez teszik hasonlóvá. Ezért is fogalmazódott meg 1907-ben először a tervszerű Alföld-kutatás programja, egyelőre kimondottan a táj természettudományos sajátosságainak feltárását célozva.

1922–23-ban indul az első tudatos politikai indítású Alföld-fejlesztési program. Klebelsberg Kunó nevéhez fűződik, aki az Alföld-törvény előkészítését még belügyminiszterként kezdte el. Trianonban elvesztek a magyar állam peremterületei, ezért fokozottan kell figyelniük a megmaradt területek gazdasági, kulturális hasznosítására – ez volt Klebelsberg és kortársainak indítéka az első Alföld-program meghirdetésekor. Területfejlesztési, oktatási, kertkultúra-programok indultak.

A harmadik Alföld-program társadalmi-tudományos célú volt. Kezdeményezője 1991–92-ben a Magyar Tudományos Akadémia és néhány, az Alföldről elszármazott erős akarató parlamenti képviselő. Ennek a munkának az eredménye sokszorosított füzetekben egy alapos társadalmi, gazdasági, kulturális helyzetleírás volt. És maradt is az.

Most, 1996–97-ben egy az eddigiektől eltérő Alföld-kutatási programot akarunk indítani. Mi gyakorlatias célokat követünk. Alternatívákat akarunk feltárni, és javaslatokat megfogalmazni a területfejlesztés, a vízgazdálkodás (mindenekelőtt a Tisza-fejlesztés) terén, a talajhasznosításra, a regionális gazdaságpolitikára, sőt a regionális külpolitikára vonatkozóan is. Bennünket az európai integráció és ugyanakkor Magyarország és a magyarság új világgazdasági és világpolitikai körülményei készítetnek e gyakorlatias programra.

1998. január 1-jén megindulnak az uniós tárgyalások. Irreálisnak tartom politikusoknak azt az elvárását, hogy Magyarország uniós csatlakozására 2000-ben vagy 2002-ben sor kerül. Tudom, nem szívesen hallják, amit mondok: szerencsénk is, hogy a csatlakozás időpontját a nyugat-európaiak igyekeznek időben kitolni. Legalább van időnk a felkészülésre. Mert sajnos, a politikusok azzal nem számolnak, hogy milyen sokkírozó hatást váltana ki a magyar gazdaságból és a magyar társadalomból, ha néhány éven belül az uniós normákat vezetnék be a gazdálkodásban, a környezetvédelemben és az élet más területén. A Nemzeti Stratégiai Kutatások egészének célja ez: felkészíteni Magyarországot, az itt élő nemzeti kultúrákat az európai integrációra, az új, globális világgazdasági és világkultúra kihívásainak fogadására. Ezért beszélünk Dunáról, ezért beszélünk munkanélküliség-kutatásról, ipartelepítésről, a NATO-csatlakozás lehetőségeiről és beszélünk az Alföldről.

## II. Régióbarát igazgatást!

„A regionális fejlesztés, mint tudományos tevékenység, aránylag új Magyarországon. Nyugat-Európában már elismert és hasznában felismert tevékenység. Különös jelentőséget kapott az elmúlt években, amikor az informatika – mint az érintkezési kultúra forradalma –, valamint a globalizáció – mint a gazdaság, a kultúra, a biztonságpolitika világorradalma – kiterjeszkedett az egész Földgolyóra. A szovjet rendszer összeomlása után a magyarság megmaradásának egyik kulcskérdése, hogy szállásterületének egyes tájegységeit mennyire tudja modernizálni. Felszínre hozni az adott térség ember- és kultúraeltartó képességeit, lehetőségeit. Évezredes másként szerveződése nemcsak tanulmányozást kíván, de a térségben élő, a településfejlesztésbe bekapcsolható szürkeállomány összefogását is egy új, regionális fejlesztési terv kialakítására.” – Ezekkel a mondatokkal indokoltam a Nemzeti Stratégiai Kutatások Programtanácsának 1996. november 12-i ülésén az Alföld-kutatás programba iktatását, és indokoltam egyben azt, miért kívánom az akadémiai kutatóhálózaton belül az egyenlőre picinyke Alföld-kutatási egységet komolyabb és önálló Alföld Intézetté fejleszteni.

1992-ben Maastrichttal megalakult az Európai Unió, immáron jogi, gazdasági szerkezetbe foglalt területigazgatási egységgé. Nagy Károly 9. századi bírodalma óta most először kellett komolyan venni a kontinentális igazgatási rendszer egészének újragondolását. Meddig terjedjen az unió határa, milyen gazdasági, kulturális ismérvek alapján vegyenek fel államokat az unióba? Milyen legyen a rögzülő Európai Unió viszonya az unión kívüli európai államokhoz? Milyen legyen egyáltalán az unión belül a köz- és szakigazgatás rendszere? Milyen új területigazgatási beosztást tesz lehetővé az informatika technikája, mennyire lehet fenntartani a lényegében a középkor elején kialakult lokális, majd a 19. században kialakult állami igazgatási rendszereket? Akárhogy is válaszolták meg és válaszolják meg ezeket a kérdéseket, egy tény: az unió létrejötte beültette a nyugtalanító gondolatot mind a politikusok, mind a gazdászok, mind az értelmiségiek fejébe: a kontinensen meglévő egész területigazgatási határok rendszerét kell felülvizsgálni. És véglegesen meggyőzte a politikusokat arról, hogy ez a kontinentális igazgatási átrendezés aktív *területfejlesztési politikát* kíván. Világossá vált, hogy a klasszikus liberalizmus elve, amelyik a gazdaság vagy demográfiai mozgások játékának engedte át a területek fejlődését, nem lehet tovább mérvadó. Az emberiség ma már olyan technikai-igazgatási eszközök és tudományos ismeretek birtokában van, hogy képes szabályozó szerepet játszani egy adott területen lejátszódó termelési, kereskedelmi, sőt demográfiai jelenségekben. Én magam is látom (egy 1991 óta az Európai Unió kiterjesztésével foglalkozó nemzetközi bizottság tagjaként): az unió előnyeit azok a népek vagy régiók tudják jól kihasználni, amelyek tudatos területfejlesztési politikát folytatnak. Engedjenek



meg néhány, kontinentális érvényű megfontolást a területigazgatási rendszeréről, amely megfontolások, úgy érzem, a magyar Alföld jövőjének keresésében figyelemre érdemesek.

### *Az EU területigazgatási rendszeréről*

Európa jövőjében a múlt században kialakult *nemzetállami igazgatási* egységek a mainál jóval kisebb szerepet fognak betölteni. Az államok máris kénytelenek megszabadulni három ősi – több ezer éves – jogosítványuktól. Kénytelenek az uniónak átadni az önálló külpolitika jogát. Azután kénytelenek átadni az önálló katonapolitika jogát. És hamarosan kénytelenek lesznek átadni az önálló pénzügy és pénzügyi politika jogát is. Vagyis az unió kiteljesedése csökkenteni fogja a nemzetállamok szerepét. E nemzetállamokat elsősorban hatalmi jellegűktől fosztják meg. E jelenfolyamatokat érzékelik a nemzetállami adminisztrációk is, és e több milliós állami adminisztráció mindent el is követ azért, hogy az uniós fejlődést akadályozza. Nemzetállami érdekekre hivatkozva valójában a saját érdekeiket fogalmazzák meg, amikor különböző trükkökkel állnak elő, úgymond, nemzetállami érdekérvényesítés címén a gazdasági-politikai egyeztető tárgyalásokon. Az államok természetesen sokáig megmaradnak majd – ezt mindenki elismeri –, csak éppen hatalmi funkcióik helyett mind erősebben a *szolgáltató funkcióikat* (szociális, egészségügyi, kulturális funkcióikat) fogják erősíteni. Megítélésem szerint az államoknak még politikai-hatalmi, azaz belhatalmi funkcióit is csökkenteni kell és e téren is nagyobb szerepet adnak az önkormányzatoknak.

Az Európai Unió növelni fogja az *autonómiáik*, mindenekelőtt az európai fejlődés legtermészetesebb igazgatási egységének, a *községnek* (Gemeinde) szerepét. És növelni fogja a *régiók szerepét*. Ezért is beszélnek sokan a „régión Európájá”-ról. Meg kell barátkoznunk a működésüket megkezdő euró-régiókkal, amely az Alföld-fejlesztésben is meghatározó szempont lesz. (Kárpát-régió, Maros-régió stb.) A nemzetállamoknak nemcsak felfelé, az unió felé kell átadni jogosítványaikból, hanem lefelé, a régiók, a városok felé is.

De milyen legyen e régiók jellege? Sokan úgy képzelik el, hogy a régiók amolyan újabb területigazgatási, sőt gazdálkodási alapon elkülönült min államok lesznek. Ez félreértés. Én még azt sem hiszem, hogy az unió fejlődése egy valamikor is egységes alapon működő és azonos jogosítványokkal felruházott „régión” – mint igazgatási egység – kifejlesztése irányába megy. Én úgy látom az uniós terveket és a valós fejlődést tanulmányozva, hogy egy „*régió-pluralizmus*” fog kialakulni. Ami szerintem azt jelenti, hogy egy adott régió nem lesz feltétlenül egyenszilárdságú igazgatási, gazdasági vagy kulturális egység. Megítélésem szerint a régióhatárok virtuális határok lesznek, egyik esetben erősebben fog érvényesülni az adott régió gazdasági, másik esetben kulturális koordináló szerepe, a tájegység és a települések igénye szerint.

És milyen legyen a viszony a *nagyvárosok és a régiók* között? Az európai kontinensen – de a világ minden részén – a nagyvárosok az ipari-technikai forradalmak korában megnövekedett szereppel bírnak. A fejlődés motorjai. Különösen a nemzetállamok kialakulása ösztönzi a fővárossá előrelépett nagyvárosokat, igazgatási, politikai és gazdasági előnyöket adva ezeknek. (A végrehajtóhatalom-túlsúlyos államokban, így Franciaországban és Kelet-Európában azután a hatalmi igazgatási centralizáció még jobban megduzzasztja a főváros erejét.) Európa nagyvárosaiban az életlehetőségek és az életformák jobban hasonlítanak egymásra – például Budapest, Berlin, Párizs vagy London társadalmában –, mint a főváros és vidékének életformái a saját nemzetállamán belül. Én történészként ezért is beszélek a „párducbőr” Európájáról, Európa három vagy két vagy négy régiója helyett. Mert a társadalmi, kulturális életviszonyok e képzeletbeli párducbőr foltjain (azaz a fővárosokban) jobban hasonlítanak egymáshoz, mint a párducbőr közvetlen környékén létező életformákhoz. A nagyvárosok ezen „motor” jellege a 21. században meg fog maradni, de az uniónak, illetve a maradék állami adminisztrációnak kiegyensúlyozó szerepet kell játszania régió és város között.

Az unió *kontinentális fejlesztései projektek* formájában történnek. A fejlesztéseket – legyen szó gazdaságról, kultúráról, tudományról – pályázat útján egyének, ad hoc munkaközösségek vagy autonómiák nyerhetik el. Ezért is mondom azt – csak a televízió és a rádió nem nagyon közli ezeket a mondataimat –, hogy az Európai Unióba az út nem a fővároson, hanem a *helyi értelmiségi, vállalkozói rétegen* át vezet. És mondom: régióbarát igazgatásra és politikai adminisztrációra van szükség.

Törekedni kell tehát arra, mégpedig politikai és kultúrpolitikai eszközökkel is, hogy Magyarországon erősödjék az igazgatási decentralizáció és erősödjék az az emberanyag, amelyik működteti a regionális igazgatást, a termelési és oktatási rendszereket is! Ezt mint akadémiai elnök, magamra nézve is kötelezőnek tartom, ezért beszélek a regionalitás elvéről a tudománypolitikában, és követek el mindent a magam szerény eszközeivel azért, hogy az Akadémia területi bizottságai erősödjenek, és erősödjenek a vidéki egyetemek és városok kutatóbázisai.

### *A regionalitás helyi hagyományai*

Különös gonddal kell feltárni a magyar igazgatási rendszer hagyományait és a *hagyományokban a regionalitás szerepét*. Már csak azért is, hogy gondolkodásunkat és gyakorlatunkat európai mérlegre tehesük.

Kelet-Európában az igazgatás hagyományosan végrehajtóhatalom-túlsúlyos. Ennek történelmi okaira most nem kívánok kitérni. Arra sem kívánok visszatérni, hogy ez a végrehajtóhatalom-túlsúlyosság mennyire növeli a fő-

városok súlyát és járul hozzá a vidék aránytalan alulfejlettségéhez. Csak az Alföld történelmére tennék egy rövid kitekintést.

Az Alföld fejlődése akkor volt dinamikus, amikor – igaz, különböző okok miatt – a magyar állam szervezetében decentralizáció lépett fel. Ilyen kényszerű decentralizáció volt az 1526 utáni időszak, amikor a magyar állam szétesett. Paradox módon ekkor, a 16. században erősödik meg az alföldi gazdaság, mindenekelőtt a marhatenyésztés, erősödnek a mezővárosok, megindul egy parasztpolgári fejlődés, egy sajátos magyar autonóm intézmény: a parasztvármegye kialakulása. Ekkor indul meg egy büszke és leleményes, a világ dolgai iránt érdeklődő parasztpolgár típus kifejlődése, amelyek a nagy vallásváltások, a protestantizmus és katolikus vallásváltások kohója, és prédikátoraival a nemzeti nyelv megújítója. A tizenöt éves háború azután legyalulja ezt a regionális virágzást, de a 17. század Alföldje sem csak a szittyó, a berek, a nádas hazája, noha kétségtelen, hogy e század pusztításainak következményeit máig nem heverte ki e vidék. A következő emelkedő periódus az Alföld életében az 1870–1910 közötti időszak. A liberális állam segíteni akarja az ipari-technikai forradalom áldásainak érvényesülését az állam egész területén, és – mai kifejezéssel – korszerű területfejlesztési politikába kezd. Budapest mellett tudatosan fejleszti a Kárpát-medence peremvidékén helyet foglaló történelmi városokat, Pozsony, Kassa, Kolozsvár, Arad, Temesvár, Zombor, Fiume ún. külső gyűrűje fejlődik. Fejlődik azután az ún. középső gyűrű (Debrecen, Szeged, Pécs stb.), és megindul a Budapest körüli szűkebb gyűrű (Hatvan, Kecskemét, Győr stb.) fejlődése is. Ennek a településfejlődésnek az eredményeként alakul ki az Alföld ma is meglévő külpolitikai közvetítő szerepe, részben az akkor fontossá váló Balkán felé. Decentralizáló településpolitikát követ a vasutak és az utak kiépítése, ami szintén az Alföld ún. közvetítő funkcióját máig alapozza.

1920-ban azután szétesik a történelmi Magyarország, aminek kárvallottjai nemcsak mi magyarok vagyunk, hanem az erdélyi egyszerű román ember éppúgy, mint az ottani szászok. Megszakad az ipari-technikai forradalom következtében 1870–1910 időszakában kiépülő regionális politika, létrejönnek a nemzetállamok, amelyek a közép-európai térségben politikai, katonai okok miatt centralizált államhatalmakat építenek ki. Ugyanazon a földterületen, a Monarchia igazgatási területén. Különböző nemzeti színű zászlók alatt hét kicsiny állam. Ami még érdekesebb a mi szempontunkból: a térségben az addigi decentralizált igazgatási rendszert felváltja egy nemzetállami centralizáció. Szinte mindegyik új nemzetállam centralizáló politikát folytat a maga területén. Megítélésem szerint az 1920-as években a klebelsbergi Alföld-program azért volt eredménytelen, mert központból irányított programként indult és az is maradt. Nem tudta partnernek megnyerni a helyi igazgatást, a helyi értelmiséget. (Évekig kutattam azt például, hogyan próbálta meg Klebelsberg az önkormányzatokat érdekeltté tenni az új iskolaprogramban,

és hogyan alakult ki a helyi igazgatási adminisztrációban a „mindent a központból várni” mentalitás.) Ugyanez a centralizáció érvényesül a proletárdiktatúra bevezetése, 1949 után is. Ekkor politikai és hatalmi okokból jön létre az állami centralizáció, amely ugyan ért el eredményeket, például az infrastruktúra (villanyvilágítás), a kultúrpolitikai intézményrendszer fejlesztése terén, de valójában a befektetett pénz és adminisztrációs erőfeszítések igen kis hatékonyságot mutattak.

1971-ben veszi kezdetét egy újabb decentralizációs politika. Az új, magát konszolidálni akaró politikai rendszer bejelenti a tudatos területfejlesztés szükségességét, majd jogszabállyal biztosítja az önkormányzatiság újrafelődésének lehetőségeit (1006/1971., 1006/1974. MT. rend.). Ezen túlmenően lehetővé tették a határmenti ún. regionális kishatárforgalmat, ami az Alföld fejlődéséhez is nagyban hozzájárult. 1920 után ez volt az első politika, amely decentralizációt és tudatosan regionális fejlesztést akart. Ezt folytatta, szerintem, a rendszerváltás során mind a két eddigi kormány. Mind az Antall-kormány 1994-ig, mind a Horn-kormány 1994-től. Ennek egyik kis terméke volt a már említett 1991–92-es Alföld-kutatás megindítása, amely mögül elmaradt a politikai erő és a politikai akarát. Most más a helyzet. 1996-ban megszületett az új területfejlesztési törvény, létrejött az Országos Területfejlesztési Tanács, megalakultak a megyei területfejlesztési tanácsok, amelyek megyei területfejlesztési programokat készítenek. (Nemrégem kaptam kézhez éppen a Szabolcs-Szatmár megyei programot.) Létrehozták az Országos Területfejlesztési Alapot, amelyik, ha nem is óriási, de mégis bizonyos költségvetési pénzt megpályázhatóvá tesz. Nem is a pénzösszeg jelentős, hanem a magatartásváltozás elindítása a megyékben és a városokban: nem segélyekért, néhány milliócskáért kell lobbizni, hanem a helyi érdekérvényesítés révén eredménnyel kecsegtető pályázatokat kell benyújtani.

Most kezd felnőni, erősödni az a helyi adminisztrációs-értelmiségi csoport, amelyik az 1970-es években született újjá a decentralizációs politika kezdetétől folyamatosan. És amelyik remélhetően az uniós pályázatokban is meg tudja majd fogalmazni a lokális érdekeket. Most kell fejlesztenünk és erősítenünk ezt a helyi igazgatási és elit értelmiséget, hogy idegen nyelveket beszéljen és tájékozódni tudjon Európában. Hogy tudja, milyen programokat indít az Európai Unió, ki tudja tölteni a pályázati íveket. Sőt, szegedi barátainak éppen azt tanácsoltam: közkölségen küldjenek ki Brüsszelbe hosszabb ösztöndíjjal fiatal igazgatási szakembereket, aki hazajöve tanácsokat adhatnak a városi vezetésnek, akik személyi kapcsolatokat teremtve meghívhatják ide a nyugati vagy szomszédos országokban érdekeinket segíteni kész tisztviselőket, professzorokat.

Érthető tehát, miért követelek régióbarát államigazgatást.

## *Szakigazgatás kontra autonómiák*

Vannak természetesen valós problémák egy ilyen szemléleti átalakítás során. Ezen problémák megoldása nem egyszerűen politikai akarat kérdése. Ilyen az országos szakigazgatás és a lokális, ezen belül is a regionális igazgatás közötti munkamegosztás. Mi tartozik a kontinentális, illetve az állami szintű igazgatási körbe, és mi a régióhoz vagy a települési önkormányzathoz? Szerintem erről dönteni konkrétan kell, a terület sajátosságait ismerve, ráadásul időről időre felülvizsgálva a korábbi döntéseket. El tudom képzelni, hogy bizonyos ügyek egyik évtizedben az állami, a következő periódusban – a fejlődés igényei szerint – a lokális autonómiához tartoznak. A döntő a szándék: amit az érdekek sérülése nélkül lehet, azt le kell adni a helyi önkormányzathoz. Egy esetet hadd említsek, a Balatont! Vicclapba kívánkozik annak elsorolása, hány gazdája van a Balatonnak: a vízgazdálkodás, a hajóforgalom Lotz minisztériumához, a környezetgazdálkodás, településfejlesztés Bajához, a halászat, horgászat, üdülés, a rendfenntartás Kunczéhez, de ha a döglött hal a partra kerül, az már a helyi önkormányzathoz tartozik. És akkor még nem beszéltem a Balaton hasznosításának országos érdekeiről, az adóbevételekről, és a Balaton vízminőségének javításáért valóban sokat tett balatoni kormánybiztosságról. Azaz a Balatonhoz tartozó gazdasági-kulturális területnek – a tájnak, az emberi társadalom életminőségének – nincs gazdája, így azután nincs komplex Balaton-fejlesztési program. Vannak részprogramok, de nincs egységes, akár vitatható koncepció. Ugyanez a helyzet a Dunával, a Tiszával. Ezért nem tudunk dűlőre jutni a stratégiai kutatásokon belül sem a Duna-, sem a Tisza-program tervezésével. Hiába az elkötelezettség bennem, mint dunai születésű emberben.

Az igazgatás szerkezete és a nem megfelelő intézményben dolgozó, külön érdekeket képviselő adminisztrációk gátjai a terveknek, gátjai a koncepcióalkotásnak, és gátjai a cselekvésnek. A túlságosan is minisztériumközpontú államigazgatásban bármily jóindulatúak is a minisztérium tisztviselői, soha nem fogják tudni megoldani a regionális problémákat. A szűkebb érdeklődési szakterületemre, a kultúrpolitikára ugyanúgy igaz ez, mint másra. Az alföldi településviszonyok és gazdasági-stratégiai célok, a hagyományok sajátos kultúr- és tudománypolitikai szerkezetet, sajátos célokat is kívánnak. Az általános nemzetállami kultúra ápolásában vannak általános célok: az anyanyelv modernizálása, idegennyelv-képzés, informatikai műveltség emelése, de ezek a célok sok helyi, egyéni megoldási módszert kívánnak. S ezeket nem lehet Budapesten kitalálni. Felül kell tehát vizsgálni az államigazgatás jogosítványait, és e felülvizsgálat során legyen mindig szemünk előtt a mondat: az állam nem azonos a végrehajtó hatalommal. A modern állam igenis átenged a feladatellátásban jogosítványokat és adóbevételeket az autonómiáknak. Ezért is mondogatom vissza-visszatérően évek óta: nekünk egy szolgáltató államra van szükségünk,

nekünk erősítenünk kell a lokális igazgatási és országos szakmai autonómiákat. Ami azt is jelenti, hogy az ország és az itt élő társadalomért a felelősség jobban megoszlik a *kormány* és az *autonómiák* vezetői között. Ebbe az irányba kellene ösztönözni a kormánytisztviselőket.

### III. Közép-Kelet-Európa-barát külpolitikát!

A harmadik mondatom, amelyet papírra vetettem: Közép-Kelet-Európa-barát külpolitikát!

#### *Trianon hatása*

Trianon máig tartó hatásáról és annak tanulságairól kell először is szólni, ha Közép-Európa bármely regionális kérdéséről beszélünk. Az 1920. évi békerendszer nemcsak az Alföldre, nemcsak a magyarországi, hanem a szomszédos államok népeire nézve is számos negatívummal járt. Nem vizsgáltuk még meg alaposan azt, hogyan hatott ki a békerendszer a térség világgazdasági elhelyezkedésére. Érdemes volna pontosan számba venni, hogyan alakultak a közép-kelet-európai térségben 1910 és 1996 között a befektetések?

Mit lehet az eddigi kutatások alapján látni? 1910-ig a nagybefektetések rendkívül gyorsan nőnek, 1870-től szinte minden jelentősebb bankház, minden jelentősebb közép-európai nagyvállalat leányvállalatot hoz létre, befektet a térségben. A mai Lengyelországtól le egészen az Adriáig. 1920 után a külföldi befektetések aránya a korábbinak töredékére esik vissza, és az eredeti nagybefektetők 32%-a elhagyja a térséget. Miért? Mert, ahogy erre a terület-igazgatás témakörét taglalva már fentebb is utaltam, egy aránylag egységes vámgazdasági és nyelvi-kulturális terület most hét vámterületre esik szét. E hét vámterülethez különböző vámelőírások, különböző nemzetállami kereskedelmi és gazdasági jogszabálygyűttesek tartoznak, és a vállalatoktól ez hétféle szabályokhoz való igazodást kíván. A termelés szervezése a szabad mozgást szereti. A termelés mögött álló befektető a szabad terjeszkedést, a piaci feltételek biztonságát szereti, s azt, hogy munkahelyek létesüljenek, mert akinek munkája van, annak pénze van, s akinek pénze van, az fogja megvásárolni az ő termékeit. Ezért szoktam mondani román és szlovák kollégáimnak: értsék meg, ha mi nem tudunk a 20. század végén egy valamiféle értelmes gazdasági, igazgatási és egyéb kulturális téren kialakított nagytérség-politikát folytatni, akkor – elnézést a kifejezésért – mindegyik nemzeti középosztály bele fog pusztulni a kisállamiság osztályelőnyeinek „élvezetébe”.

Az Alföldnek érdeke, hogy a közép-kelet-európai nagytérségben megszűnjék az igazgatási-gazdálkodási szétdaraboltság, s újra fontosságot kapjon az Alföld közvetítő ereje. Az Alföld legelemibb érdeke egy új közép-kelet-euró-

pai integráció, és érdeke egy új, Közép-Kelet-Európa-barát magyar külpolitika. Az állam vezetésétől követelnünk kell, hogy minél előbb egyezzen meg a románokkal, szlovákokkal, szerbekkel. Természetesen nem minden áron – szoktam én is hozzátenni. Nem arról van, hogy engedjünk a szlovák nyelvtörvénynek, engedjünk a romániai elmagyartalanítási törekvéseknek. Ez éppen a politikus művésze: egyszerre legyen leleményes és koncepciózus gondolkodó ember. Összeegyeztetni leleményt és a koncepcióalkotást. Nézzék meg az Alföld közvetlen szomszédjának, Romániának a példáját! Meggyőződésem, hogy a rendszerváltás Romániában nemcsak a magyar nyelvű kisebbségnek fog szociális-kulturális fellendülést hozni. Ha a rendszerváltás nem bukik el, fellendülést, gazdasági felvirágoztatást hoz az magával Románia szomszédjainak is, mindenekelőtt a határterületeken. Így Magyarországnak, és az Alföldnek is. Nem tudjuk még, milyen típusú együttműködési formákat fog ez kialakítani például Románia és a magyar állam keleti területei, az Alföld között. De abban biztos vagyok, hogy ez a rendszerváltás a termékek, az emberek, az ismeretek cseréjével fog együtt járni. Ez a Közép-Kelet-Európa-barát nemzetközi integráció első számú feltétele.

### *Nyugati integráció és keleti érdekeink*

Felül kell vizsgálni és el kell felejtetni az egyoldalú nyugati irányú külpolitikai gondolkodást. Negyvenéves szovjet megszállás, az elzárkózás felbomlása feletti örömünk magyarázza azt, hogy 1994-ben értelmiségi politikusaink körében túl erősen volt képviselve e gondolkodás. Látnunk kell: Nyugatra is kell törekednünk. De látnunk kell, mind Magyarország, mind a volt szocialista országok gazdasági deficitjének az egyik oka éppen az, hogy a keleti piacokat elvesztettük. Magyarországnak elemi érdeke, hogy mindenfelé nyitott ország legyen. Nyugat felé ugyanúgy, mint Kelet felé. És elemi érdeke az, hogy ezt a keleti nyitottságot biztosító területeket – jelen esetben az Alföldet, de az egész Északkelet-Magyarországot is ideszámítom – olyan szinten tartsa, hogy képes legyen ez az országrész a közvetítő funkcióját a 21. században betölteni.

Az állam nyugat-európai integrációjánál nagy figyelemmel kell lenni a mi kelet-európai érdekeinkre is. Az alföldi politikusoknak erre kellene többek között a magyar külpolitika figyelmét felhívni. Figyelmeztetni, hogy itt nem egy politikai integrációról, hanem gazdasági, társadalmi, kulturális integrációról van szó. Évezredes különböző fejlődési szokásrendek egymáshoz igazodásáról. A Keleti-tengertől az Adriáig húzódó térség e keleti-nyugati szokásrendek ütközőzónája. Az Alföld is. Kevesebbet kell emlegetni politikai céllal, hogy mi, úgymond, a Nyugat védőbástyái voltunk évszázadokig, mert ennek csak történelmi-erkölcsi értéke van, politikai értéke semmi. Ugyanezt mondják ugyanis, nem alaptalanul, lengyel, román, szlovák, horvát, szerb, sőt ukrán

szomszédaink is. Jobban kellene azonban azt az érdekünket hangsúlyozni, hogy mi összekötő kapocs lehetünk Eurázsia keleti vidéke felé. Ami Nyugat-Európa számára stratégiai piac és stratégiai befektető terület lehet. Hozzá kell tehát járulnia Magyarországnak is, hogy a tőlünk keletre, délkeletre eső területeken az állam konszolidációja bekövetkezzék.

Jelentős a katonai, biztonságpolitikai stratégiai értékünk Nyugat és Kelet között. Kérdem Önöket, de magamat is, mi lesz, ha kimennek az amerikaiak Szerbiából? Mert ki kell, hogy menjenek. Amerikai barátaim, akik NATO-szakértők, mondják: azonnal ki fog törni a háború. Ami nekünk, magyaroknak katasztrófálisan rossz, és nagyon rossz az Alföldön élő embereknek. Ugyanolyan rossz, ha nincs értelmes és következetes Oroszország-politika Európában. Az Oroszországgal való alkudozások nem egyszerűen arról szólnak, hogy mit lehet oda exportálni és mit lehet onnan importálni. Nem. Hatalmi alkudozások arról szólnak, amiről immár több mint háromszáz esztendeje, hogy Oroszországnak milyen hatalmi pozíciói lesznek a Balkánon és milyen hatalmi pozíciói lesznek az európai kontinensen? Tehát látniuk kell a körülöttünk zajló világpolitikai események regionális kihatásait is. Az Alföldön élő értelmiségieknek, politikusoknak meg kell tanulni a régió érdekei felől is nézni a világpolitikát. Nyomást gyakorolni a kormányra nemcsak az autópálya-, a repülőtér-beruházások miatt, hanem a külpolitika alakítása miatt is. Mert az állam érdeke nemcsak Nyugat-Magyarország, nemcsak Budapest, hanem az Alföld érdeke is kell, hogy legyen. Tehát érthető, miért mondom: az Alföld kérdése annak a kérdése is, hogy az állam vezetése ebben a külpolitikai környezetben, ebben a szűkebb Közép-Európa és ebben a tágabb hatalmi környezetben milyen politikát folytat. Végső fokon ki fog hatni arra, hogy az alföldi városok miként fognak fejlődni. Az Alföldre csak akkor jönnek jelentős külföldi beruházások, ha a térségben eredményes lesz a biztonságpolitika. A tőke ugyanis sok helyre elmegy, de oda, ahol bizonytalan jogkörnyezet van, vagy ahol az emberek traktorokkal vonulnak fel, olyan helyre nem megy, de legkevesbé megy olyan helyre, ahol háborús veszély van. Nemcsak a befektetőknek, de nekünk is kell néha a világ térképére néznünk, és a falon Magyarország, netán Nagy-Magyarország térképe mellé feltenni a világtérképet is: akkor láthatják, milyen kicsi a távolság Szerbia és a Dél-Alföld között, Ukrajna és Kelet-Magyarország között.

Ezért tehát az állam vezetését igenis ösztökélni kell, teljesen függetlenül, hogy most kik vannak, vagy kik lesznek 1998-ban hatalmon, hogy fokozott gonddal figyeljen a közép-európai térség külpolitikai és stratégiai problémáira, és próbálja meg külpolitikai lépéseiben a regionális érdekeket is figyelembe venni. Magyarország nem Budapest, Magyarország nem csak Nyugat-Magyarország – Magyarország az állam egésze. És ki kell mondani, most már hangosan, amit fiatalokomtól mormogok: nem lehet a belvárosból megítélni az ország érdekét. Nemcsak vidéki muksaiság létezik, hanem létezik belvárosi muksaiság is.



Mint ahogy azt is ki kell mondanunk, hogy aktív közép-kelet-európai és aktív Alföld-politikát kíván a határon túli magyarság megtartásának segítése is. A nemzet egyharmada ugyanis a határok másik oldalán él, s nekünk európai hivatásunk e nemzetrészek magyarságának megtartása. Pontosabban a gondoskodás arról, hogy legyenek feltételek, amelyek között, ha kívánják, megtarthatják magyarságukat. S ugyanezt a feltételrendszert biztosítani a határokon belül élő nem magyaroknak, akik közül a szlovákság és a románság csoportjai élnek békében velünk sok száz év óta az Alföldön. A magyar, a román, a szlovák, az ukrán, a szerb, a horvát államnak diplomáciai apparátusa segítségével kell gondoskodnia e kis nemzeteket megtartó politika kialakításán.

Az alföldi politikusoknak, képviselőknek tehát a mainál sokkal erősebb Közép-Kelet-Európa-barát külpolitikát kell sürgetniük. Ezt kívánják a regionális szempontok is. Így találkozik az állam, a nemzet és az alföldi tájegység érdeke.

### III. Változó Alföld-szemléletet!

Változó Alföld-szemléletet! – így hangzik a negyedik mondat.

#### *Az „elesett társadalom” hagyománya*

Három nemzedék gondolkodását meghatározó olvasmányanyag volt az 1930–60-as években keletkezett faluszociográfia és általában a szociografisztikus szépirodalom. Az én gondolkodásomra is mély benyomást gyakorolt. Történészként ma már látom ezen irodalom történelmi jelentőségét, és talán ezért is tudom azt történelmi terméknek tekinteni. A századelőn az Európa keleti felére kiterjeszkedő ipari forradalom, a település új formája, a gépkorszak és a civilizáció áldásai e térség felé fordították Nyugat-Európa figyelmét. A figyelem felhívója az a kelet-európai – immáron világszinten kiművelt – értelmiség volt, zenészek, társadalomkutatók, akik észrevették a kelet-európai társadalmak más-voltát. És ez a „másság” a szokásrendben, viselkedésben, gondolkodásban, zenében irodalmi téma lett, világhírnévre segítette a helyi tehetségeket. Lengyel, cseh, magyar, horvát írók, néprajzosok, szociográfusok, zenészek fogalmazzák meg e lokális különbségeket Nyugat-Európa-hoz képest. És ez az irodalom – noha vállalja az azonosságot a helyi társadalommal, de – valahogy mindig az elmaradt térség, s az ott élő elesett társadalomról szól.

Az Alföld volt a hazai szociográfiai irodalom elsődleges tárgya. Mind a szociográfiai irodalom első (1930-as évek), mind a második hullámában (1960-as évek) valóban: az évszázados sajátos ütközőhelyzet, az ipari-techni-

kai fejlődés sporadikussága igen sok antik életformának biztosított továbbélést. Máig hat az Alföld-irodalomra az elesettség, elmaradottság komplexusa, és hat ez a néprajzi, szociografikus érdeklődés. Sőt, mindez odáig megy, hogy – sarkítva fogalmazva – él egy történeti kép a nyugati és keleti területek népességéről: a nyugat-magyarországi a vállalkozó, leleményes, gazdag társadalom, míg az alföldi az elesett, kissé életterhelten, segítségre szoruló. Én ezt történészként másként látom, a jövőre nézve pedig ez az irodalom megjegyzéseket hív elő belőlem.

Úgy látom, hogy az Alföld népessége legalább annyira vállalkozó szellemű és leleményes volt, mint a dunántúli. Csak szegényebb vidéken, anyagilag szűkösebb vidéken kellett élnie, és ezért a társadalomban, belső arányait tekintve, több volt a szegény ember. De nem lehet azt mondani, hogy leleményes vagy vállalkozó csak a gazdag ember. A szegény is az volt. Ha a történelem kínált egy kicsinyke lehetőséget, az itteni népekből gomba módra nőttek ki a sikeres állattenyésztő, kereskedő, tőzsér, zöldségtermelő, földműves és egyéb parasztpolgárok, parasztiparosok, cívisek. Erre egyébként a legújabb alföldi történeti munkák – amilyen például a legújabb Debrecen-történet is – jó történeti anyagot kínálnak.

### *Új Alföld-identitást!*

A jelen, illetve jövőképpel foglalkozva pedig teljesen szakítani kell a szociográfiai irodalomból örökölt Alföld-szemlélettel. Más típusú Alföld-identitásra van szükségünk! Ez az alföldi identitás vegye számba a hagyományvilágot, nevezze, ha akarja, a múltat elmaradottságnak. Vegye észre, hogy ez ma adottság, s hogy ez másként fejlődés. Itt másként alakult a természet és ember viszonya éppen a sajátos éghajlati, termelésszerkezeti és a sajátos településviszonyok, valamint a térség sajátos közlekedő-térség volta miatt. Sajátos társadalmi intézményeket, közösségi együttélési kereteket, más magatartásformákat, sőt más konyhaművészetet növesztett ki e másként fejlődés, mint Nyugat-Magyarországon. A tegnapi hátrányból holnapra előnyt kell kovácsolni. Ez ma már nem feltétlenül elmaradás, hanem egy másság. Ez azt jelenti: nem kell feltétlenül lemásolni egy másik régió, mondjuk Nyugat-Magyarország vagy teszem azt Csehország vagy Morvaország vagy Szlovénia intézményeit, termékkultúráját. Hanem e *másságból kiindulva* kell egy új típusú alföldi identitást, egy újabb életképet, alföldi polgári mentalitást kialakítani. Én például, ha képviselő lennék, nem rendkívüli 5, 10 vagy 100 milliós segélyekért lobbiznék a kormánynál vagy a parlamentben. Ezen alkalmi központi segélyek nem segítenek és nem segítenek. Ehelyett olyan feltételek – infrastruktúra, oktatás, helyi adózás – megteremtéséért harcolnék, amelyek segítik a helyi önálló kezdeményezéseket. Az Alföld elmaradottsága helyett tehát beszéljünk az Alföld másságáról. Ez egy új mentalitás jelzése is lehet.

Pozitív fikciók, pozitív jövőkép – ez a harmadik hiányérzetem az Alföld-szemléletről beszélve, az alföldi történelem szemlélete és az alföldi identitás után. Általában hiányzik az utóbbi 70 év – tehát a Trianon utáni 70 év – egész magyar közgondolkodásából ez a pozitív fikció. Panaszkodás helyett jellemezzem bennünket most már a tenni akarás. Az ezredfordulón nem vezet eredményre az állandó passzivitás. Az, hogy mindent az államtól, a központból várunk. Váltsa ezt fel az egyéni kezdeményezés, legyünk arra büszkék, hogy valaki valamit megcsinál. Ebben az új, globális versenyben, ezzel a magunkat sajnáltató mentalitással nem megyünk semmire! Sőt, ebben a világban hiába panaszkodunk. Európai területfejlesztési kérdésekkel foglalkozó külföldi barátommal beszélgettünk az Alföld elesettségéről, s hallgattuk a helyi panaszokat, mire megjegyeztük: ha az alföldiek állandóan panaszkodni fognak és azt ecsetelik, hogy milyen szegények, mert azt hiszik, hogy így majd különböző segélyeket fognak kapni, rosszul gondolkodnak. Mert elijeszti a vállalkozókat. Olyan helyre, ahol az emberek nem tudnak maguktól gazdagodni, és nem tudnak maguktól lehetőséget találni, olyan helyre a befektetés soha nem fog menni.

Vegyük tudomásul, hogy a magyar társadalom 1989–90-ben végleg felbontotta azt a társadalmi szerződést, amit 1949-ben kényszerből kötött a mindenkori politikai hatalommal. Amely szerint a társadalom „befogja a száját”, az állam pedig ezért cserébe mindenkit eltart. A társadalom most már vállalkozhat, kinyithatja a száját, mégis azt hisszük, hogy az állam mindannyiunkat eltart. Nem, ennek vége, ez nem fog menni.

Tessék a hagyományokat és a jövő lehetőségeket a lehetséges pontossággal felmérni, mindent, mi hasznosítható, felhasználni, de egy pozitív, cselekvő irányú jövőképet kialakítani!

Az Akadémia, illetve a stratégiai kutatások új Alföld-programja is ebben kíván eltérni a legutóbbiaktól: új Alföld-szemléletet, döntés-előkészítéshez alkalmas adatfeltárást, reális alternatíva felrajzolását kívánja. És ezek után tetterős cselekvési programot vár a politikai vezetőktől. Mind a helyi, mind az országos vezetőktől. Nem utolérni, hanem egy sajátos arculatú termelési, kulturális tájhasznosítású térséget kialakítani. Ahol a táji adottságok, az ember természetéhez simulása, az ártéri gazdálkodás a maga haltermelésével, gyümölcs-pálinka-párlóival, hungaricum-nak számító kisállat-tenyésztési kultúrájával, turizmus-vállalkozásaival, egyedi gyümölcs- és ételkultúrájával egy sajátos kis térsége lehet a 21. század Európájának. Hiszen kontinensünknek épp ez a csodálatossága: aránylag kis földrajzi egység és mégis mily gazdag tárházzal, különböző azonos szintre fejlesztett kultúráknak, kultúr-tájaknak. Ezt a törekvésünket segítse az állam. Kérjünk költségvetési támogatást, beruházást, ne pedig alkalmi segítyt!

## U. Ütőképes értelmiségi, vállalkozói elitet!

Európában ma már csak az a közösség élhet színvonalasan, lehet versenyképes, amelyiknek ütőképes helyi vezető és értelmiségi elitje van, legyen szó munkaközösségről, községről, a régióról vagy államról.

### *Európa tanulmányozása*

Figyeljük meg, mi történik a hozzánk hasonló adottságú államokkal, akik az utóbbi két évtizedben csatlakoztak az európai közösséghez, illetve az unióhoz. Nézzük Spanyolországot, Portugáliát és Görögországot, Írországot. (Ne mindig Németország, Franciaország, Anglia példáját vegyük, ahová utazni szeretünk.) Ezen országok esete bizonyítja, hogy az integráció nem egyszerűen politikai csatlakozás, hanem társadalmi, kulturális egymáshoz idomulás, és mutatja, hogy eredményességben vagy tudásban milyen szerepe van a helyi elitnek, és mutathatja, milyen hatásokkal kell nekünk számolnunk és a sikeresség milyen feltételeinek kell eleget tennünk. Lehetőleg még a csatlakozás előtt.

Az új, a peremterületen élő csatlakozott államokban hirtelen megindult a befektetés. Hiszen az unió előírja a liberalizációt, a tulajdonlás szabadságát. És az unió gazdasági, politikai, katonai közössége garanciát, biztonságot ad. Nagy előny. De nagy hátrányok is származhatnak abból, ha nem ismerjük az európai piac természetét. Magyarországon is ez történt 1990 után. A befektetők ugyanis először a versenyképes helyi ágazatokat vásárolják fel nemegyszer azért is, hogy a világ más tájain lévő vállalkozásaikat megvédjék a versenytől. Vagy részben felvásárolják a helyi közvetítő láncot, amely azután nem a helyi gyárakból vásárol, hanem a felvásárló külföldi üzletfeleitől. Ez ellen a helyiek nehezen védekeznek, mert nincs versenyképes helyi tőke. Választani kell: vagy bezárják a helyi vállalatot, megszűnnek a munkahelyek, vagy átadják azokat. De ha van helyi, erős, tájékozott, versenyképes elit, akkor ez fel tudja mérni a nemzetközi tőke szándékát, a helyiek esélyeit, és a tárgyalásokon biztosítékot tud szerezni. Nézzük a magyar textilipar helyi központjainak, részben Zalaegerszegnek, részben Szombathelynek az esetét! Eladtuk a textilüzletláncunkat a Kleider Bauernak – amit én csak „leider Bauernek”, „sajnos Bauernek” nevezek. Az behozta külföldi beszállítóitól a rosszul szabott termékeit, s ezzel a hazai textilipar elesett a felvásárlástól, a megrendeléstől. De most már csak történeti vizsgálat tárgya lehet a hűtőszekrényipar privatizációja is. Azért történeti, mert csak alapos vizsgálat derítheti ki: valóban követett-e el hibát az országos vezetés? Vagy a regionális vezetésnek kellett volna a helyi munkahelyek bezárását előre látnia és a helyi érdekek védelmében az országos fórumokon megszólalnia?

Nézzük az egyes sikereket, kudarcokat! *Írország*: kedvező világgazdasági körülmények, ásványkincs mellett rendkívül erős helyi értelmiségi, vállalkozói elit, amely még a világban szétszóródott írek közötti kapcsolatteremtést is javukra tudja fordítani.

*Spanyolország*: előnyös földrajzi fekvés mellett politikai konszolidáció és rendkívüli állami erőfeszítés a területfejlesztés terén. Ma már az unió – a csatlakozásra várók előtt – mintaként emlegeti Andalúziát. A korábban elmaradt spanyol régióban tudatos területfejlesztést indított az állam, politikai erővel kiemelten támogatták a helyi egyetemet, kutatási egységeket. Ezek a különböző uniós pályázatokon pénzeket nyernek el. (Amikor az EU kiterjesztését vizsgáló bizottságban az erről szóló beszámolót hallgattam, jegyzetfüzetembe odaírtam: „Magyarország: Alföld.”)

És mi *Görögország* állandóan hangoztatott hátrányának oka? Az elemzők szerint az, hogy elhasználta az uniós pénzeket, segélyként kezelte azokat, nem fordított gondot a helyi elitképzésre, nem fordított – ígérete ellenére sem – aktív területfejlesztési politikát és nem folytatott tudatos helyi vállalkozásfejlesztő politikát. Következtetésünk, amit minden szakértő leír: azon csatlakozó országok eredményesek, amelyek a helyi vállalkozást élénkítő, aktív területfejlesztést, lokálisan tervezett értelmiségi-kultúrpolitikát folytatnak.

### *Politikai akarat és a kutatók*

Magyarország nagy deficitje volt a szovjet megszállás idején, hogy hosszú időre megszakadt a helyi vállalkozói réteg fejlődése. Azzal, hogy a helyi üzemek az állami centralizáció révén elvesztették közvetlen bekapcsolódási lehetőségüket a világpiacba, és azzal, hogy a megszállási övezet határai gazdasági határok is voltak. A kádári konszolidációnak éppen az volt a relatív előnye a megszállási övezeten belül, hogy az 1970-es évektől lehetővé tette az elit értelmiségnek – közöttük a vidéki elit értelmiségnek is –, hogy külföldi ösztöndíjjakkal a világban művelődjék. De a nyitás csak relatív nyitás volt és kicsi ahhoz, hogy a globalizáció korának követelményeihez szoktassa a helyi elitet. És a vállalkozás szabadsága is csak később, 1988-ban következett be.

Mit tegyünk az Alföld esetében? Kiemelt és a politikai akaratától támogatott regionális vállalkozás-élénkítő és kultúr-, valamint tudománypolitika szükséges. Amely előhívja a helyiekből a tettere készséget és a tehetséget.

Külön kell szólnom, mint az Akadémia elnökének, a K+F, a kutatás-fejlesztés regionális lehetőségeiről. Mi ma már a kutatók hármastársadalmi funkciójáról beszélünk. Arról, hogy a kutatók feladata nemcsak a *feltalálás*, hanem a *karbantartás* is. A helyi oktatási, gazdasági, közművelődési rendszerek karbantartása. És arról is beszélünk: a kutatók feladata a világ élenjáró termelési, kulturális eredményeinek *idecsatornázása*. Budapesten éppúgy,

mint Pécssett, Szegeden, Debrecenben. Mi már arról beszélünk, hogy a tudomány- és kultúrpolitikában a regionalitás elvét kiemelten kell érvényesíteni: politikai akarattal is. De ehhez új partnerségre van szükség.

Egyrészt a kutatókat oda kell „kötni” a lokális közösségekhez: a városi, a megyei, a regionális intézményekhez. Az önkormányzatoknak tudatos értelmiségpolitikát kell folytatniuk. Áldozni helyi pénzekből arra, hogy a helyi kutatóértelmiség jól érezze itthon magát, és helyi gondokon törje a fejét. És ne csak a központi településpolitikára, kultúr- vagy tudománypolitika szakágazati büdzséjére tekintgessenek. Áldozzanak ők is. Így megy ez a világ fejlettebb vidékein. És áldozni kell arra is, hogy a helyi vezetés erkölcsileg, érzelmileg a helyi célokhoz kösse az itt lakó, itt dolgozó kutatóértelmiséget.

Másrészt az szükséges ezen új partneri viszonyhoz, hogy a kutatószféra érezze az országon belül a lokális gondokat. És ha országos felméréseket folytat vagy tervez, és ha van elgondolása a megvalósításra, gondolja tervét végig lokális szempontokból is. Ha például egy marhatenyésztési programot Magyarország egyik kitörési pontjaként jelölik meg mind az értékesítők, mind a feldolgozók, mind az állattenyésztési szakértő akadémikusok, akkor azt is tervezzék meg: hol, milyen természeti körülmények és gazdálkodási hagyomány van jelen egy ilyen program megindítására. De ugyanígy gondolkodjanak állattenyésztőink, ha pulykáról vagy a már említett halról, netán a nutria-, nyúl- vagy lótenyésztésről írnak tanulmányokat. De ugyanígy lokális végiggondolást kívánnak az újabb károsító rovarhullámok. Sürgetjük az ökológiai monitoring-rendszert, ami legalább regionálisan nyomon követhetné a rovarkárók és a különböző természeti csapások terjedését.

Ezért is szándékozunk egy tudatos kutatásszervezet-fejlesztést megindítani, amelynek motorjaként a Kecskeméten egyelőre kis létszámmal már működő Alföld-kutatócsoport intézetté fejlesztett csapatát kívánjuk biztosítani. Ennek az Alföld Intézetnek nemcsak a hagyományos településfejlesztés, hanem egyben a regionális kutatásszervezet-fejlesztés véleményezése és e tárgykörben javaslatok kidolgozása is feladata lesz. A jelenlévő önkormányzati vezetőket arra kérem, hogy a helyi egyetemi értelmiségi elit mozgósításában legyenek kezdeményezők, hiszen az Alföld olyan erős értelmiségi tudományos központokkal rendelkezik, mint a debreceni vagy szegedi egyetemek, de sorolhatnám Nyíregyháza, Szolnok, Kecskemét főiskoláit és kutatóbázisait is.

BARANYI BÉLA

## Új folyamatok az Alföld társadalmában<sup>1</sup>

*Kulcsszavak:* a paraszti polgárosodás újraéledése, a tradicionális társadalm szerkezet bomlása, agrárjelleg, „Alföld-tünetcsoport”, periféria-helyzet, polgári társadalm szerkezet, rétegzettség és polarizáltság, új vállalkozási formák.

### Társadalmi konfliktusok és a feloldás esélyei

Aligha kétséges ma már, hogy az Alföld-problematika bármely történeti, gazdasági és társadalmi összefüggésének vizsgálata önmagában is megkülönböztetett jelentőséggel bír, hiszen az *ország legnagyobb és egyben leghomogénebb régiójáról* van szó, jöllehet e jellegzetesen síksági nagytájon belül számottevő különbségek is előfordulnak. Az Alföld-régió jelentőségét önmagában az a tény is bizonyítja, hogy – a valós természeti (földrajzi, ökológiai) tájként a Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Pest megyéből a hagyományosan „hatmegyés” régióhoz sorolt „töredék területek” nélkül is – ez a természeti-gazdasági, de legalább ennyire történelmi képződmény az ország területének közel 40%-át teszi ki, ahol mintegy hárommillió ember él.

Az Alföld társadalmának megújulási esélyeit latolgatva magától kínálkozik a kérdés, hogy beszélhetünk-e még napjainkban is *„alföldi társadalomról”,* következésképp *alföldi identitásról, az Alföld másságáról, „Alföld-tünetcsoportról”, a társadalomfejlődés sajátos alföldi útjáról* úgy, ahogy ezt történelmi korokra vonatkozóan a falukutató írók és szociográfusok, történészek, a területi tudományok mai művelői és mások tették? Nem volna-e helyesebb „alföldi társadalom” helyett az Alföld társadalmáról beszélni? Másként fogalmazva meg a kérdést: jogos-e feltételezni, hogy az elmúlt évtizedek gazdasági-társadalmi folyamatai nyomán az Alföld társadalma – hasonulva az ország más vidékeihez – „uniformizálódásnak” *indult?*

E fontos kérdésekre a történelmi térben és időben könnyebb megtalálni a helyes és viszonylag egyértelmű válaszokat, mint a jelenre és a jövőre vonat-

kozóan. Ezért is jelent igazi kihívást a regionális tudományok művelői számára az Alföldön zajló és a jövőben várható társadalmi folyamatok vizsgálata. Annál is inkább, mert az Alföld-régió esetében a *perifériakörülmények között* zajló, a *centrum-periféria kapcsolat* hatásai által formált jellegzetes történeti, gazdasági, területi, települési, táji s nem utolsósorban társadalmi fejlődés regionális különbözőségei sajátosan új megvilágításba kerültek a rendszerváltás nyomán. Az „Alföld-jelenség” már-már halványuló történelmi tünetei közül nem egy újra felbukkant az 1989–1990-es rendszerváltás folyamatában. A karakterisztikus alföldi változásokat évszázadokon keresztül előidéző tényezők „utóhatásai” (pl. agrárjelleg, paraszti polgárosodás, tanyás fejlődés stb.) ismét erőteljesebben kezdenek megmutatkozni a nagyrégió társadalmi-gazdasági életében. Érthető tehát, hogy az „Alföld-tünetcsoport” néhány elemének újjáéledése következtében *ismét a tudományos érdeklődés homlokterébe került az Alföld-problematika*, ezzel összefüggésben a társadalmi folyamatok tanulmányozása is.<sup>2</sup>

Az Alföld régióval kapcsolatos tudományos érdeklődést indokolja továbbá az is, hogy a keleti országrész gazdaságában és társadalmában végbement, s még inkább a napjainkban zajló folyamatok egyáltalán nem segítik a térség felzárkózását a fejlettebb régiókhoz. Számos jel mutat arra, hogy a régtől fogva meglévő fejlettségbeli távolságok tovább nőnek, vagy legalábbis konzerválódnak, s a *területi periferizálódás veszélye fenyeget kiterjedt alföldi területeket, nagy- és kistérségeket egyaránt*.

Az 1990-es évek első, illetve második felében az MTA megbízásából végzett két jelentős Alföld Kutatási Program megfelelő súllyal igyekezett kezelni a nagyrégió társadalmában zajló változásokat. A kutatási programok zárásaként 1993-ban és 1999-ben megrendezett két Alföld-kongresszus köteteiben is napvilágot látott számos előadás, míg a kutatási programok eredményeit összegző tudományos jelentések, publikációk és egyéb közlemények kísérletet tettek arra, hogy bemutassák azokat a hatalmas léptékű változásokat, amelyek a rendszerváltás nyomán mind országosan, mind regionálisan megindultak. Nem a kutatókon, a tudomány szakemberein múltott csupán, hogy mind a mai napig nem sikerült átfogó vagy csak megközelítően is teljes képet rajzolni a társadalmi folyamatokról, különösen ami az új strukturálódási viszonyokat illeti. Nem kis mértékben a rendszerváltás nyomán indult átalakulás ellentmondásossága, bonyolultsága és lezáratlansága, váratlan és nehezen követhető újszerűsége miatt az ún. *Alföld I. Kutatási Program (1991–1993)* inkább csak a történeti és térségi összefüggésekre, a helyzetértékelésre, a kilencvenes évek első felében bekövetkező válságjelenségek (munkanélküliség, jövedelem- és fogyasztási viszonyok visszaesése, demográfiai problémák, társadalmi devianciák stb.) feltárására irányult, míg az *Alföld II. Program (1997–1999)* már az évtized derekától erőteljesebben kibontakozó újfajta strukturális átalakulás jellemzőinek bemutatására (a vállalkozói szektor és



réteg számbeli gyarapodása, a polgárosodási tendenciák erősödése, az értelmiségi-szellemi foglalkozások előretörése stb.) tett – e tekintetben még – tétova kísérleteket.<sup>3</sup> A folyamatok lezáratlansága s részben egy, a mai és a jövőbeni viszonyokat jobban tükröző társadalmi tagozódási modell hiánya miatt vélhetően még hosszabb ideig várat magára a társadalmi folyamatok részletes, majd pedig szintézisjellegű feltérképezése. A társadalmi kérdéseket is érintő Alföld-kutatás eredményei alapján is bizonyosnak tűnik azonban ma már, hogy a mély és ezért kevésbé látványos változások a fejlődésben, a társadalmi-gazdasági modernizációban előttünk járó országokra jellemző irányokba mutatnak.

Melyek az újjáéledt, a területi egyenlőtlenségek növekedésével és a hátrányos helyzet további elmélyülésével fenyegető „Alföld-tünetcsoport” főbb jellemzői, melyek azok a társadalmi-gazdasági sajátosságok, amelyek a társadalmi struktúraváltozások és mozgásfolyamatok tartalmát és minőségét döntően meghatározzák napjainkban? A feltételrendszer oldaláról vizsgálva a kérdést, könnyű belátni, hogy a társadalmi folyamatok alakulását befolyásoló régi és új keletű tényezők közül (pl. a hátrányos történelmi örökség következményei, a tradicionális mezőgazdasági társadalomból öröklött jellegzetességek, a tanyarendszer, az ingázás, a szelektív vándorlás, az életmód, a természeti-környezeti állapot romlása, a szükséges infrastrukturális fejlesztések elmaradása, a több telephelyes decentralizált ipari szerkezet szétesése, az új közigazgatási modell és a településrendszer ellentmondásai, az élelmiszer-gazdaság piacvesztése, a periféria-helyzet erősödése stb.) mindenképpen a gazdaságot a közelmúltban ért megrázkódtatás a legfontosabb.

Azon túl, hogy a felsorolás önmagában is választ ad arra a kérdésre, vannak-e specifikumai az Alföld társadalmának, az elmondottakból az is nyilvánvaló ma már, hogy a rendszerváltás során újraindult viszonylagos gazdasági-társadalmi dekoncentrációs folyamat igazi vesztesei mindenekelőtt az Alföld keleti-északkeleti részének ország- és megyehatár mentén fekvő elzárt és elmaradott falusi térségei lettek. Budapesthez és az ország ún. ipari tengelyére épült centrumokhoz képest az Alföld továbbra is periféria maradt, kiterjedt határmenti területei és „szigethelyzetbe” szorult belső térségei pedig egyenesen a „periféria perifériáivá” váltak (pl. a szabolcs-szatmár-beregi és a bihari határszélek, a Közép-Tiszavidék, a Tiszazug, a Sárrétek vidéke stb.).<sup>4</sup>

## A történelmi múlt következményei

Miután az Alföld táji-történelmi adottságai régtől fogva meghatározták a lehetséges fejlődés jellegét és kereteit, a régió társadalmi-gazdasági fejlődésének jellemző vonásai nehezen érthetők meg a történelmi előzményekre való – legalább vázlatos – visszapillantás nélkül.<sup>5</sup>

Az „Alföld-szindróma” történelmi tünetei jórészt már ismertek. Ilyenek többek között a sokszínű másság; a fejlettség elemeit is magában hordozó elmaradottság; a természeti táj és a társadalomfejlődés szoros kölcsönhatásaként kialakult jellegzetes „lelki kapcsolat” és „táji mentalitás”; az Alföld sajátos társadalmi struktúrát formáló pusztai, *frontier* jellege, (amely elsősorban társadalmi képlet, s csak azután területfejlődési típus); az Alföld periféria jellege, sőt egyes kiterjedt térségeinek a „a periféria periferiája” helyzete; a gazdaság és társadalom változásainak diszharmonijájában, a társadalmi és gazdasági fejlettség meg nem felelésében testet öltő sajátos társadalomfejlődési út: a paraszti polgárosodás, illetőleg a parasztpolgári-mezővárosi fejlődés; az egyedülálló alföldi település- és városfejlődés, s egyáltalán az „alföldi út” megannyi más egyedi vonása.<sup>6</sup>

A történelmi múltban gyökerező legfontosabb előzmény, hogy a több mint 150 éves török uralom végérvényesen rányomta bélyegét az Alföld későbbi sorsára, fejlődésére. Legtöbbet szenvedett ezekben a nehéz időkben a Duna-Tisza köze, ahol népes és virágzó falvak százai tűntek el a föld színéről, s a „Három Város” kivételével Pesttől Szegedig jobbadán nem létezett lakott hely, de még tanya sem. A Duna-Tisza közti homokhátság északkeleti részén fekvő három egykori nagy mezővárost, *Kecskemétet*, *Nagykőröst* és *Ceglédet* mint a legsajátosabb magyar települési forma „reprezentánsait” nevezte *Erdei Ferenc* „Három Város”-nak, ezzel is hangsúlyozva sajátos történelmi fejlődésükből fakadó különállásukat. Hasonló képet nyújtott a *Dél-Tiszántúl* is. A pusztítás méreteire jellemző, hogy egy 1669-ből származó irat szerint egyedül a magyar Alföldön 900 lakott helység semmisült meg, s csupán a régió egyes északkeleti részein maradtak meg apró községek, amelyeket a járhatatlan mocsár- és lápvilág oltalmazott meg a pusztulástól.<sup>7</sup>

Az állandó harcok és pusztítás előtt a kis alföldi-tiszántúli falvak népessége néhány védettebb és nagyobb biztonságot nyújtó községbe és mezővárosba menekült. Így nőtt az érintett települések lakosság száma, illetőleg területe óriásivá, és így jöttek létre a hatalmas alföldi nagyvárosi-mezővárosi határok, amelyek gyakran elérték az 1000 km<sup>2</sup>-t is (Kecskemét, Szeged, Debrecen, Hódmezővásárhely stb.). A török hódoltság idején a szultáni hűbéri védettségben részesülő ún. *khász városok* hasonló módon szintén nagy kiterjedésű és népes mezővárosokká fejlődtek az évek során (pl. Mezőtúr, Túrkeve, Kisújszállás, Karcag stb.), jóllehet funkcióikat, lakosságuk foglalkozását tekintve semmiben sem különböztek a falvaktól. A mezővárosok kialakulásáról írta Féja Géza, hogy a sajátosságos, a magyar településfejlődésben egyedülálló „...nagy alföldi parasztváros a török korszak jellemző teremtménye”. Erre utalt *Erdei Ferencnek* az a megjegyzése is, hogy „Nem keletkeztek volna mezővárosok, ha nem lett volna török veszedelem”.<sup>8</sup>

Miután az Alföldön a sárból és vályogból emelt, a síkságon védtelenül kiszolgáltatott kisebb-nagyobb falvak és városok helyét néhány *hatalmas*

területű és népességű, sajátos arculatú mezőváros foglalta el, ezek a települések nemcsak népességüket és területi állományukat tekintve gyarapodtak a török pusztítás árán, hanem *jogi helyzetük is előnyösebben alakult*. A vármegeyi nemesség a királyi Magyarország végváraiba menekült, s ezzel a földesúri hatalom névlegessé vált, a török uralom alá került paraszt-polgári mezővárosok pedig önrendelkezésre kényszerültek. Gyakran háromfelé is fizették az adót, de ezen az áron a valóságban viszonylagos függetlenséghez jutottak, a maguk urai lettek és megszabadultak a jobbágyi „statustól”. Több mezőváros lakossága pedig sommásan megváltotta a földesúri jogokat, nem egy esetben további pusztákat bérelve földesuraiktól vagy a kincstártól. Ennek következtében a *mezővárosok társadalmi struktúrájának történeti elemei egészen mások, mint akár a jobbágyi falvaké, akár a szabad királyi városoké*. A nemesség nem volt döntően irányító és vezető rétege a mezővárosnak. A földesúri uralomtól lényegében függetlenné vált és szabadabban lélegző városok egy részében „a közösségi élet, a gazdasági törekvések és a társadalom egész tendenciája polgári-paraszti volt” [kiemelés B. B.].<sup>9</sup>

A török hódoltság azonban nem mindenütt járt ugyanazzal a következménnyel, mint a Duna-Tisza közti mezővárosok – mindenekelőtt Kecskemét, Nagykőrös és Cegléd – esetében. A Tiszántúl északkeleti részén, a mai Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében például a rövidebb ideig tartó s csak kisebb területekre terjedő török uralom kevésbé korlátozta az uradalmi, allodiális, majorsági gazdálkodás újraéledését és megerősödését. A Tiszántúl déli-délkeleti felében, a Viharsarokban, a török kiűzése után a birtokrendezések folyamán az elnéptelenedett területek – sőt a mezővárosok – egy része szintén földesúri hatalom alá került. *A legjellegzetesebb város mégis a mezőváros maradt*, amely a bizonyos fokú városiasodás és a polgáriasodó lét ellenére hosszú időn át *megőrizte földművelő jellegét*. Ebbe a típusba tartozott Csongrád, Hódmezővásárhely, Orosháza, Gyoma, Szarvas és Makó. De a polgáriasodottabb városok is kétfélek voltak: néhány helyen – például Békéscsabán – az ipar és a kereskedelem jutott nagyobb szerephez, más városok viszont – ilyen többek között Gyula – a nagyszámú tisztviselőréteg letelepedése, illetőleg a közigazgatási funkció révén kaptak sajátságos jelleget.<sup>10</sup>

Az alföldi, illetőleg a tiszántúli települések között további típust képviseltek a Közép-Tiszántúl városai, a jobbágyi adófizetés alól mentesített, kollektív nemesi jogokkal rendelkező, szabad népességű *hajdúvárosok és -települések* (Hajdúnánás és Hajdúszoboszló városok, Hajdúhadház, Hajdúdorog és Vámospércs községek, valamint a korábbi telepítésű, de utóbb hajdúvárossá lett Hajdúböszörmény), amelyek a 17. század elején egyszeri tömeges telepítés eredményeként keletkeztek mint szükség esetén katonai feladatok ellátására is vállalkozó *védelmi telepek*. A Tiszántúl középső, nagy kiterjedésű vidékének *centruma Debrecen* volt, amely sajátos *paraszt-polgári avagy polgárparaszti (cívis)* fejlődésével, funkciójával és hatalmas területeivel (több

mint 160 ezer kh) csak az Alföld legnagyobb városaihoz, elsősorban Szegedhez és Kecskeméthez hasonlítható. Debrecen közvetlenül sohasem került török uralom alá, jelentősebb háborús rombolást sem szenvedett el, mivel hatalmas hadisarcok és adók révén sikerült megőriznie függetlenségét nemcsak a törökkel, de az erdélyi fejedelmekkel és a királyi zsoldoscsapatokkal szemben is. A török idők következményei azonban a tiszántúli nagyváros sorsára lényegében ugyanúgy hatottak, mint a legnagyobb alföldi mezővárosokéra. Nagyjából ugyanez mondható el Szegedről is.

A múlt nyomaiban még ma is jelen van a két nagyváros életében. Ha Szeged és Debrecen társadalmában a rendszerváltás óta kibontakozó, a távlatokat tekintve sokat ígérő polgárosodási folyamat esélyeit, a *polgári fejlődés* gazdasági-társadalmi feltételrendszerének alakulását vizsgáljuk, főként az utóbbi esetében semmi esetre sem hagyható figyelmen kívül az a történeti összefüggés, hogy a „civis” jelzővel illetett városfejlődés sajátos „alföldi útja” a régió egykori városai-mezővárosai közül éppen Debrecenben, a „legcívisebb” városban teljesedett ki a legerőteljesebben és a legkarakterisztikusabban. A történelmi korokban legnépesebb magyar város az alföldi városfejlődésnek ugyancsak azt az útját járta, amelyet a szakirodalom az „Alföld-szindróma” gyűjtőfogalommal jelöl.<sup>11</sup>

A török hódoltságunk és az azt követő viharos évtizedeknek a tájegység későbbi sorsára gyakorolt hatását összegezve, az első, talán legfontosabb és máig ható *következménynek* az *alföldi parasztság szabadabb, önállóbb, a földesúrtól kevésbé függő paraszti életformáját* és ezzel összefüggésben a *paraszti-polgári fejlődés bizonyos elemeinek a megjelenését tekinthetjük*. Az alföldi parasztság sok tekintetben eltérő fejlődésének előzményeit, még ha némi túlzással is, de a lényegét érintően plasztikusan rajzolta meg *Veres Péter*. „Egyszóval az alföldi parasztság – írta –, amennyiben különbözik más paraszt népektől, az azért van, mert a szó tiszta értelmében sohasem volt rab-szolga, és ha jobbágy volt is egyrésze, de nem szolgajobbágy. Csak olyan formán, mint a szabadban élő hortobágyi rideg marha, amely felett ugyan uralkodnak, akolban tartják néha, de olyan távolról, kívülről és messziről, hogy az életükre nincs alakító befolyással.”<sup>12</sup>

A jól ismert történelmi tényezők miatt *szabadabb, önállóbb életforma jellemezte* például a Tiszántúl jelentős területein élő *jászokat, kunokat, hajdúkat* és a különböző, zömmel idegen eredetű, főleg szlovák és német telepeseket is. Részben az Alföld vázolt fejlődési sajátosságainak egyik későbbi „utóhatása”, hogy az országban csak kevés helyütt rendelkezett a parasztság azzal az elementáris erejű, „nagy demokratikus élménnyel”, mint a Tiszántúlon. „Ennek következménye, hogy az alföldi agrárproletariátus sokkal mozgékonyabb, szervezettebb, fellépésében már tömegénél fogva is több erőt és önbizalmat mutató, politikailag legöntudatosabb része volt a magyar agrárproletariátusnak.”<sup>13</sup>

A történelmi előzmények másik következménye a szabadon maradt területekre való tömeges kirajzás, a *tanyavilág kialakulása* volt. A tanyarendszer mai, eltűnőben levő, de még mindig számottevő formája – amikor a népesség már jórészt elszakadt az eredetét jelentő mezővárostól – csak a 19. század derekától, főleg a szántóföldi művelés előretörésével összefüggő „második kirajzás” nyomán terjedt el. Az alföldi tanyás-mezővárosi fejlődés későfeudális, majd kapitalista útjának egyik fő jellemzője maradt, hogy az alföldi tanyákat mindvégig szoros szálak fűzték az őket szülő városokhoz vagy községekhez. A nagyobb falvakat és mezővárosokat hatalmas karéjban körülvevő tanyavilág igazgatásilag és gazdaságilag erősen kötődött az „anyatelepülésekhez”.<sup>14</sup> A tanyarendszer egyfelől szinte szükségszerű velejárója volt, és az adott körülmények között több szempontból kedvező feltételeit biztosította a második világháború előtti – és a későbbi – társadalmi-gazdasági fejlődésnek, másfelől viszont a továbbfejlődés útjában álló akadályokat is jelentett. A két világháború közötti Alföld mezőgazdasági népességének ugyanis mintegy 40%-a – jóval több mint egymillió ember – élt a nagy területeken szétszóródott, az ipari piacgazdálkodás kibontakozását is akadályozó, infrastrukturálisan fölöttébb elmaradott tanyákon. Legalább ennyire súlyos probléma volt a tanyai lakosság szociális és kulturális elmaradottsága is.<sup>15</sup>

Az alföldi-tiszántúli területeknek az előbbiekkal összefüggő harmadik sajátossága abból fakadt, hogy a természeti földrajzi adottságok, de még inkább a társadalmi-történelmi fejlődés következtében kialakult *jellegetes alföldi tanyás mezővárosok funkciójukban, szerkezetükben és településrendszerükben is különböztek* – és különböznek sok esetben még ma is – a városfejlődés általános típusának megtestesítőitől, sőt még a nyugat-európai városfejlődés felé átmenetet jelentő dunántúli városoktól is. Az alföldi mezővárosok gazdaságában nem az ipar vagy a kereskedelem, hanem a *mezőgazdaság dominált*, s mindez a városok elhelyezkedésében és külső képében is kifejeződött. Jellemző adat, hogy például a két világháború között – a legiparosodottabb alföldi városok közé tartozó – Szeged több mint 130 ezer főnyi lakosságának nagyobbik fele tanyákon élt. Az alföldi városokban – mindenekelőtt Bács-Kiskunban, Békésben és Csongrádban – a külterületi népesség aránya kevés kivételtől eltekintve napjainkban sem elhanyagolható, a külterület és a belső falusias övezet révén ma is *nagy a mezőgazdasági foglalkozásuk részaránya az összlakosságon belül*, ami egyáltalán nem elhanyagolható szempont a társadalmi viszonyok tanulmányozásakor sem.

Nem csupán a mezőgazdaság meghatározó szerepe és az agrárfoglalkozásuk aránytalanul magas hányada, hanem maga a mezőgazdaság is számos sajátossággal rendelkezett az Alföldön. Ezek közül csupán egyet ragadunk ki, mint a tárgyalt történelmi előzmények negyedik következményét, az „*amerikai utas fejlődés*” lehetséges előfordulásának még korántsem kellően tisztázott kérdését. Az alföldi-tiszántúli agrárfejlődés gazdasági-üzemi feltételeit

és egyéb sajátosságait vizsgáló elemzések szerint az *amerikai utas fejlődés speciális magyar, alföldi típusa, ahogyan az a 19. század végére kialakult, lokális, elszórt szigetek formájában létező területi típusnak nevezhető.*<sup>16</sup> A termelés rendkívül fejletlen termelési-technikai szinten, „hagyományos” módszerekkel folyt, szegényes termékstruktúra kialakulása és extenzív terjeszkedése mellett. A paraszti életformából kifelé tartó, új utakat kereső, de tőkés vállalkozássá csak a legritkább esetben átalakuló gazdagparaszti birtokon a felhalmozott többletjövedelem is a gazdaság és a *gazdálkodás extenzív úton történő terjeszkedését*, nem pedig a tőkés jellegű bővített újratermelést szolgálta. Az Alföld hagyományos tömegárut (búzát, takarmányt, élő állatokat stb.) termelő vidékein elszórtan ugyan kialakultak olyan, viszonylag *polgárosodottabb paraszti kultúrák*, mint a Makó és Debrecen környéki hagyma-, a szegedi paprika-, a monostorpályi és hosszúpályi kiterjedt zeller- és torma-, a Tisza völgyében meghonosodott zöldségtermesztés, a Békés megyei cirok- és kendertermelő szigetek, illetőleg a növekvő jelentőségű, nagyméretű paraszti baromfitenyésztés (tyúkfélék és liba), valamint a Kecskemét környéki zöldség- és gyümölcstermesztés igen eredményes formái.

Hibát követne el azonban az, aki az „amerikai utas” fejlődés egyes fellelhető elemeit a Nyugat-Európában és az USA-ban kialakult formában értelmezné, és a kérdés jelentőségét eltúlozná. Egy ilyen fejlődés feltételei ugyanis tömegméretekben nem alakultak ki Magyarországon és az Alföldön. Az idézőjelbe kívánczoló fogalom olyan vonásokat takar csupán, amelyek ha szerény keretek között is, de megmutatkoztak a két világháború között. Az egyik jellegzetes hajdúváros, Hajdúnánás agrártörténetét elemezve *Orosz István* is az új utakat kereső, kísérletező, de tőkés vállalkozássá átalakulni képtelen paraszti birtokok fejlődésének megrekedéséről ír.<sup>17</sup>

A feudális nagybirtokok által viszonylag kevésbé befolyásolt egyes alföldi-tiszántúli mezővárosok és parasztpolgári birtokok jelenlétének azonban mégsem a gazdasági, hanem a társadalmi-politikai szerepét tartjuk fontosnak és jellemzőnek. Mindenekelőtt azért, mert a paraszti polgárosodás szegényes megnyilvánulásai is nagyban meggyorsították az amúgy is erősen differenciálódott parasztság polarizálódását, tovább kuszálva az alföldi települések társadalmának bonyolult viszonyait.<sup>18</sup>

A két világháború közötti Alföld egészéről elmondható, hogy *a társadalmi átrétegződést döntően meghatározó gazdasági fejlettség adott foka, a parasztpolgári fejlődés biztató jelei ellenére, ellentmondásoktól terhelt mérsékelt szintet tükrözött.* A régió kétségtelenül az ország legelmaradottabb, iparilag fejletlen, erősen agrárjellegű tájegységei közé tartozott. Ha lehet mondani, az átlagosnál is erőteljesebben működtek a társadalmi-gazdasági fejlődés ütemét fékező tendenciák. Ezzel együtt azonban már a múlt század utolsó évtizedeitől *mindvégig jelen volt egy másik markáns tendencia, a „parasztpolgári” fejlődés lehetősége és esélye is.* Így történhetett, hogy az

agrárjelleg dominanciája következtében a 19. század utolsó harmadától az 1940-es évek második feléig a paraszti polgárosodás, illetőleg annak jellegzetes formái a társadalmi megújulás reális lehetőségeit kínálták, amint azt az alföldi mezővárosok, illetve az itt meghonosodott mezőgazdasági üzemszervezési és birtokviszonyokhoz kötődő sajátos fejlődési út jellemzőit kutatva, a már ismertetett módon *Erdei Ferenc* és más kutatók tényszerű módon kimutatták. A többnyire városban vagy nagyközségben lakó és tanyai birtokain gazdálkodó alföldi paraszt a hazai polgárosodás, sőt ezen belül a városfejlődés sajátos szereplője volt. Döntően ebből adódóan a hazai városok között határozottan elkülönültek egymástól a nyugatias típusú dunántúli, valamint az alföldi „magyar” városok. *A mezőgazdaság eltérő viszonyai miatt más-más vonások jellemezték az alföldi, illetve a dunántúli paraszti polgárosodást is.*<sup>19</sup>

Az alföldi paraszti polgárosodás és a vele együtt járó társadalmi sajátosságok megtorpanásának, sőt torz fejlődésének több oka is volt. Az egyikre éppen a „legcívisebb” alföldi városban lejátszódott tendenciák adnak általános érvényű magyarázatot. Ami a 18. század végétől kialakult, majd a 20. század első évtizedeiben felbomlott debreceni cívis parasztpolgári közösséget illeti, hosszú és ellentmondásos folyamatok eredményeként a 19–20. század fordulójára lassan megváltozott a „cívis” szó értelme, s ez alatt már szinte kizárólagosan a földművelővé vált egykori polgárok közösségét értették. A cívis gyűjtőfogalomnak fontos anyagi tartalma mellett sajátos szellemi tartalma is volt: a polgári életfelfogás közössége, a tradíciók, a hagyományos gazdálkodás és társadalmi szemlélet, a patriarchális érintkezési forma, a szokásrendszerek zárt közösséggé kovácsolták ezt a társadalmat. A századforduló és az első világháború közötti másfél évtizedben a hagyományaihoz makacsul ragaszkodó, ám egyre zsugorodó debreceni cívis közösség jellegét már egyértelműen az agrárkötődés határozta meg. A korábban pozitív tartalmakat hordozó, a polgári fejlődés elemeivel erősebben átszőtt debreceni cívis hagyomány, életforma és felfogás a századfordulóra fokozatosan egy paraszti foglalkozású kisebbség sajátja lett. Ámbár a debreceni cívis egyre erőteljesebben foglalkozott földműveléssel, mindig is polgárnak érezte és nevezte magát, jóllehet a paraszti létforma előretörése miatt a debreceni cívis polgár sohasem tette magáévá az újkori polgári mentalitást; *egyre konzervatívabbá válva, gondolkodásában és felfogásában a 19. századi polgári formákat őrizte meg.* A debreceni cívis fejlődés ellentmondásosságát jól tükrözi annak a kettős esélynek a sorsa, amelyet a történelem mintegy reális alternatívaként kínált fel egykoron. A 19. század első évtizedeiben úgy látszott ugyanis, hogy a debreceni cívis példája „...a magyar társadalom és a nemzeti kultúra mintaképe lesz. Nem vált azzá – maga sem vállalta ezt a szerepet, de az idő is túlhaladt rajta. Ekkorra már második természetévé vált a bizalmatlanság, a passzív ellenállás és a meglévőhöz való ragaszkodás. Ezért nem lett polgár újkori értelemben, ezért vált parasztpolgárrá, cívisé.”<sup>20</sup>

Mindezek alapján, a *retardált cívis parasztpolgári fejlődés* ismeretében aligha kell külön is hangsúlyozni, hogy milyen nagy a tét a rendszerváltás után, egy immár organikus, polgári átalakulást áhító, a polgári társadalomfejlődés jövőjéért tenni akaró Alföld-régió egésze számára.

## A rendszerváltás kihatásai

A mai helyzet jobb megértéséhez előljáróban feltétlenül utalni kell arra a történelmi előzményekből fakadó következményre, hogy az „Alföld-jelenség” évszázadokon át megőrződött *egyik lényegi* eleme az a *sajátos kettősség* volt, amely a „társadalmi és gazdasági fejlettség meg nem felelésében”, a mindenkori társadalmi szerkezetnek a gazdasághoz viszonyított relatív fejlettségében nyilvánult meg. Ez annyit jelentett, hogy az Alföldön az államalapítástól kezdődően felületesen feudalizált, a feudalizmuson hamar túljutó parasztpolgári fejlődés zajlott, szinte mindvégig perifériakörülmények közepette; ez hívta életre a sajátos kettősséget, a gazdaság mindenkori lemaradását a társadalmi fejlődés mögött. „Közép-európai viszonyaink közepette ez az út nem vezetett autochton polgárosodáshoz, ám a 19. század derekáig-végéig a társadalomfejlődés „nyugatiasabb” elemeket is magában foglalt, mint az ország más, közép-európai fejlődési modellel leírható részein (szabadmenetelű jobbágok, önkormányzatok, népi egyház, lazább feudális függés).”<sup>21</sup>

A napjainkra újfent *elmélyült területi válság* igen erősen érinti az alföldi megyéket, különösen *Békés, Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét*. Ennek egyik legnyilvánvalóbb jele, hogy az említett megyékben a gazdaság átalakulását *súlyos és tartós munkanélküliség* kíséri. A munkanélküliek zöme a Békéscsaba–Balassagyarmat közötti képzeletbeli vonaltól északra-keletre elterülő országrészen él. Itt alig találni olyan települést, ahol a munkanélküliségi ráta ne haladná meg jelentős mértékben az országos átlagot. A *munkanélküliség a kiterjedt falusi térségekben nyomasztóbb*, mint a *városokban*. A városi munkanélküliségi ráta minden alföldi megyében magasan meghaladja a 8–10% között mozgó országos arányt, a falusi térségek és települések jórésztében pedig a 30, nemritkán az 50%-ot, úgy, hogy a látens munkanélküliségről egyáltalán szó esett volna. A munkanélküliség jó része a mezőgazdaságban zajló szerkezet- és szervezetátalakulással szoros összefüggésben, természetesen itt is strukturális *jellegű*, tehát a munkaerő képzettsége és az új munkahelyek igénye között jelentős a különbség. Ugyanakkor nagy a veszély, hogy a képzetlen, alacsony kulturális szinten álló kelet-magyarországi munkanélküliek (akik itt a munkanélküliek igen nagy hányadát jelentik) nagy számban szorulnak ki a munkaerőpiacról, s végérvényesen a társadalom perifériájára kényszerülnek. Különösen súlyos a helyzet a volt távolsági ingázók (főleg cigány férfiak) esetében, a pályakezdő fiatalok –



## A nyilvántartott munkanélküliek száma (1999. december)

Régió	Regisztrált munkanélküliek	Munkanélküliségi ráta	Ebből					Pályakezdő	
			fizikai foglalkozású	a regisztráltak %-ában	szellemi foglalkozású	a regisztráltak %-ában	száma	a regisztráltak %-ában	
Közép-Magyarország	50 049	5,2	36 239	72,4	13 810	27,6	1 716	3,4	
Közép-Dunántúl	39 576	6,0	32 396	81,9	7 180	18,1	2 313	5,8	
Nyugat-Dunántúl	26 801	4,4	21 746	81,1	5 055	18,9	1 240	4,6	
Dél-Dunántúl	48 477	8,2	41 256	85,1	7 221	14,9	3 338	6,9	
Észak-Magyarország	84 659	11,5	72 270	85,4	12 389	14,6	5 754	6,8	
Hajdú-Bihar	32 956	8,8	28 294	85,8	4 662	14,2	2 455	7,4	
Jász-Nagykun-Szolnok	21 702	10,9	18 603	85,7	3 099	14,3	1 314	6,0	
Szabolcs-Szatmár-Bereg	40 215	11,0	34 458	85,7	5 757	14,3	4 090	10,2	
Észak-Alföld	94 873	10,1	81 355	85,7	13 518	14,3	7 859	8,3	
Bács-Kiskun	22 829	6,4	19 135	83,8	3 694	16,2	1 545	6,8	
Békés	21 462	6,2	18 073	84,2	3 389	15,8	1 260	5,9	
Csongrád	15 783	4,5	12 117	76,8	3 666	23,2	1 310	8,3	
Dél-Alföld	60 074	5,7	49 325	82,1	10 749	17,9	4 115	6,8	
Alföld	154 947	7,9	130 680	84,3	24 267	15,7	11 974	7,7	
Magyarország	404 509	7,0	334 587	82,7	69 922	17,3	26 335	6,5	

Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv, 1999.

s amit meglehetősen nehéz lenne számszerűsíteni –, a tartósan munkanélküliek körében (1. táblázat).

Az agráriumban zajló gazdasági rendszerváltás legintenzívebb időszakában, az 1990–1993 közötti három-négy év során csak az Alföld hat megyéjében a mezőgazdasági nagyüzemeket több mint 300 ezer fő teljes munkaidőben foglalkoztatott ember hagyta el, részben a kiváló (leépülő) nem mezőgazdasági (kiegészítő) tevékenységet végzőkkel együtt. Önálló vállalkozást kezdve vagy nyugdíjba vonulva, ezek az emberek jelentős arányban munkanélküliek lettek, s ma az Alföldön a mezőgazdasági munkanélküliek száma is 160-170 ezer főre tehető. A szövetkezeti csődeljárások és felszámolási hullám elhúzódó hatásaként a mezőgazdaság kényszerű munkaerő-kibocsátó szerepe 1993 után az ország keleti részén egy ideig még fel is erősödött. A kilencvenes évek elejétől megindult a népesség foglalkoztatási szerkezetének egy újfajta átalakulása is. A rendszerváltás első két esztendejében a hat alföldi megyében csaknem százezer fővel csökkent az ipari, ötvenezerral az építőipari foglalkoztatottak száma, s csak becsülni lehet a mezőgazdasági aktív keresők száma fogyásának a két fenti szám összegével csaknem azonos értékét.<sup>22</sup>

Az elmondottakon túl, fölöttébb ellentmondásosak azok a változások, amelyek az elmúlt évtizedben leginkább a privatizáció kapcsán, a vállalkozók és a vállalkozások sorsának alakulásában mutatkoztak meg az Alföld mezőgazdaságában. Egyfelől a tulajdonviszonyok radikális átrendeződése, másfelől a városokból a földhöz jutás csábító lehetősége és/vagy a munkanélküliség előli menekülés miatti tömeges visszatelepedés, harmadszor pedig az általános gazdasági recesszió hatása nyomán a magángazdálkodók, a mezőgazdasági kisvállalkozók száma rohamosan megnőtt a falvakban. Az *alföldi falu* akarva-akaratlanul *népességvisszafogadó település* lett. A korábban önszántukból vagy éppen gazdasági kényszerűségből városba özönlők egy része most, megváltoztatva a mobilitás irányát, ismét útra kelt, ezúttal a falut választva lakóhelyeül, s a mezőgazdasági tevékenységet megélhetése forrásául (2. táblázat). Nem kis nagyságrendről van szó, hiszen az 1970. évi népszámlálás szerint a Magyarországon közel egymilliónyi, a lakóhelye és a munkahelye között naponta ingázó aktív kereső közül mintegy 200 ezer fő, a naponta bejárók közül pedig 173 ezer fő esett a hat alföldi megyére, ami az összes ingázók 38%-át jelentette. Egy évtized múltán az ország munkavállalóinak 24%-a ingázott, a csúcstot jelentő 1980-as esztendőben ez az arány az Alföldön 20%-ot tett ki.<sup>23</sup>

## 2. táblázat

### Egyes foglalkoztatási ráták átlagtól való eltérése, 1997

Régió	A gazdasági aktivitás rátája	A munkanélküliség rátája	A foglalkoztatottság rátája
Közép-Magyarország	3,1	1,8	4,9
Közép-Dunántúl	1,2	0,7	1,9
Nyugat-Dunántúl	5,2	2,7	7,9
Dél-Dunántúl	-2,1	-1,2	-3,3
Észak-Magyarország	-4,2	-5,2	-9,4
Észak-Alföld	-5,3	-3,2	-8,5
Dél-Alföld	-0,1	1,4	1,3

Forrás: Magyarország régiói 1998.

Amíg a kibontakozás és fellendülés olyannyira várt jelei számottevő mértékben megmutatkoznak, addig is szembe kell nézni a ma még lehangoló valósággal: az *alföldi megyék-régiók jelenleg is az ország leghátrányosabb helyzetű tájegységei-régiói közé tartoznak*. Kényszerűen megszabadulva a rendszeres jövedelmet biztosító városi vagy falusi (tsz) állandó munkahelyektől, az immár „kisvállalkozóvá előlépett” paraszti népesség még szorultabb helyzetbe került, mint a '60-as és '70-es években, amikor tömegesen vált az

ingázás „foglyává”. Tőkehiánnyal és értékesítési gondokkal küszködve, megfelelő agrártámogatás és piac hiányában, a kis földterülettel rendelkező mezőgazdasági vállalkozó eleve vert helyzetben van az Alföld jelentős részén. Az alföldi társadalomnak az a tudata, amely a nyolcvanas évek első feléig a szívós és kitartó munka eredményei nyomán elérhető lassú felemelkedés lehetőségét kínálta, nagyrészt szertefoszlott. Az igazi „kitörés” várhatóan csak keveseknek adatik majd meg. Sokan sodródtak és sodródniuk majd közülük a társadalmi-gazdasági élet perifériájára. Mindez pedig a keleti országrész kiterjedt területeinek társadalmi, egyszersmind területi léptékű leszakadásához vezethet és egy később már nem, vagy csak óriási nehézségek árán visszafordítható folyamat felgyorsítója lehet, holott a kedvezőtlen folyamatok ellenében az Alföld lakossága – különösen a falvak népe – a gazdasági rendszerváltással együtt járó előnyök és hátrányok újfajta megosztását várja nemcsak egyes társadalmi csoportok és rétegek, hanem a különböző régiók, kisebb-nagyobb térségek között is.<sup>24</sup>

## Mai helyzetkép

A régió jelenkori társadalmi folyamatainak részletes bemutatása helyett csupán néhány fontosabb, mindenekelőtt a gazdaság rendszerváltás utáni átalakulásával kapcsolatos, nem minden ellentmondást nélkülöző változásra, illetve összefüggésre hívjuk fel a figyelmet. Az egyik új jelenség, hogy a rendszerváltás és az azt követően kialakult súlyos gazdasági válság különös, de érthető módon – az ingázás és a szelektív elvándorlás lehetőségének a szűkülésével egyenes arányban – mérsékelte a hagyományosan alacsony népsűrűségű alföldi megyék tényleges népességfogyásának intenzitását, míg az országos átlagot – igaz szerény mértékben – meghaladó természetes szaporodás már csak Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét, ott is elsősorban a cigánylakta településeket jellemzi. Napjaink gazdasági mozgásfolyamatainak hatására nemcsak a távolsági ingázók sokasága kényszerült vissza falusi lakóhelyére, hanem nagyon sok, a városokban már megtelepedett, de egzisztenciáját ott elveszítő ember is. Ezzel magyarázható, hogy az említett két megyét nem számítva, az alföldi megyék többségében az országos átlagot magasan meghaladó természetes fogyás mellett a tényleges népességfogyás mértéke viszonylag alacsonyabb szinten maradt.

A rendszerváltást követő években, a már említett ún. *visszatelepülési kényszer* és egyéb gazdasági kényszerítő körülmények hatására, az állandó és ideiglenes oda- és elvándorlásokból számított *vándorlási különbözet* több év átlagában jelentősen csökkent az Alföldön. Ez az arányszámok nyelvén annyit jelent, hogy az Észak-Alföld három megyéjében 1990–1999 között az 1000 lakosra jutó vándorlási különbözet  $-4,4$  főről  $-2,1$  főre mérséklődött, a lényegesen

### Az Alföld demográfiai jellemzői (1999)

3. táblázat

Megye, régió, ország	Terület		Népesség		Az 1970. év az 1990. év %ában	Az 1980. év az 1990. év %ában	Népsűrűség (fő/km)	Természetes szaporodás (+) illetve fogyás (-) 1999-ben (1000 lakos/fő)	Tényleges szaporodás, illetve fogyás 1999-ben	
	km <sup>2</sup>	az ország %ában	fő	az ország %ában					fő	%
Közép-Magyarország	6 919	7,4	2 844 244	28,3	105,3	97,8	411	-5,7	-12 710	-0,4
Közép-Dunántúl	11 236	12,1	1 107 163	11,0	106,6	98,7	99	-3,9	-4 027	-0,4
Nyugat-Dunántúl	11 209	12,0	984 151	9,8	104,2	97,8	88	-5,2	-454	-0,3
Dél-Dunántúl	14 169	15,2	974 768	9,7	102,1	95,9	69	-5,3	-5 417	-0,6
Észak-Magyarország	13 429	14,4	1 269 132	12,6	103,4	94,5	95,9	-4,5	-7 124	-0,6
Hajdú-Bihar	6 211	6,7	541 581	5,4	104,4	99,5	87	-2,2	-2 139	-0,4
Jász-Nagykun-Szolnok	5 582	6,0	410 694	4,1	101,0	95,5	74	-5,1	-3 650	-0,9
Szabolcs-Szatmár-Bereg	5 937	6,4	569 676	5,7	103,6	96,4	96	-1,0	-2 148	-0,4
Észak-Alföld	17 729	19,1	1 521 951	15,2	103,2	97,2	86	-2,5	-7 937	-0,5
Bács-Kiskun	8 445	9,1	532 465	5,3	99,9	95,7	63	-5,6	-1 825	-0,3
Békés	5 631	6,0	391 702	3,9	99,1	94,3	70	-6,6	-3 521	-0,9
Csongrád	4 263	4,6	417 668	4,2	102,5	96,2	98	-6,0	-2 530	-0,6
Dél-Alföld	18 339	19,7	1 341 835	13,4	100,4	95,4	73	-6,1	-7 876	-0,6
Alföld	36 068	38,9	2 863 786	28,6	101,8	96,4	79	-4,2	-15 813	-0,5
Magyarország	93 030	100,0	10 043 224	100,0	103,8	96,9	108	-4,8	-48 565	-0,5

Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv, 1995, 1996, 1997, 1999.

kedvezőbb helyzetű dél-alföldi tervezési-statisztikai régió megyéiben pedig már pozitív előjelűvé vált, -0,4 főről +0,5 főre alakult. Különösen szembeötlő a változás mértéke a korábban legnagyobb népességkibocsátónak számító Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, ahol a vándorlási különbözet 1000 lakosra jutó száma -8,2 főről -2,9 főre esett vissza 1990-1999 között. A gazdasági rendszerváltással együtt járó jelentős visszaköltözési hullám miatt a korábbi időszakokhoz viszonyítot- tan lényegesen kedvezőbbé váló vándorlási egyenleg az Alföldön valamelyest ellensúlyozta a természetes népmozgalomban jelentkező kedvezőtlen tendenciákat. Ily módon a régió népességszáma a kilencvenes években „stabilizálódott”, ami fölöttébb képlékeny és csupán időleges állapotnak tűnik. Az évtized végére a demográfiai helyzet a régiót tekintve csöppet sem kedvezőbb a régiós és az országos átlagnál. A közeljövőben pedig a tényleges népességfogyás további felerősödésével lehet számolni az Alföld egészén, különösen pedig a dél-alföldi tervezési-statisztikai régió megyéiben (3. táblázat).<sup>25</sup>

A rendszerváltás előtti foglalkoztatáspolitikai közismert alapelve a *teljes foglalkoztatottság* volt, amely az Alföldön érvényesült a legkevésbé. Ezzel függ össze az a sajátosság, hogy az elmúlt évek foglalkoztatást csökkentő hatása az országos átlagnál is érzékenyebben érintette az Alföldöt, ahol már 1990-ben az 1930. évi szintre, sőt Bács-Kiskun és Jász-Nagykun-Szolnok kivételével a hatvan évvel korábbi szint alá süllyedt a gazdasági aktivitás értéke, s a helyzet a kilencvenes évek elejére csak tovább romlott. A rendszerváltást követő évek változásai megnövelték a *tradicionális* hátrányokat az Alföldön, ahol az országos átlagnál *magasabb a fizikai foglalkozásúak és alacsonyabb a közép- és felsőfokú végzettségűek* aránya. Az egyetlen pozitívum az országos átlagnál *kedvezőbb korstruktúra* lenne, ha az örvedetesen nagy létszámú fiatal és pályakezdő korosztályok nem válnának tömegesen munkanélkülivé. Ez akkor is súlyos diagnózis, ha figyelembe vesszük, hogy az így kialakult helyzetben az agrártermelés és a mezőgazdasági tulajdonviszonyok változásai játszottak meghatározó szerepet, de jelentősen hozzájárultak ehhez az iparból és az ingázásból kiszoruló is. A foglalkoztatottság radikális csökkenése az alföldi megyék közül különösen súlyosan érintette Hajdú-Bihart és Szabolcs-Szatmár-Bereget, amelyek az átlagosnál is kedvezőtlenebb helyzetbe kerültek.<sup>26</sup>

Érdekes ellentmondás, hogy a távolsági ingázók száma, amely 1980-ban a munkavállalók 20%-át tette ki az Alföldön, a jelentős csökkenés ellenére mérsékeltebben fogyott az alföldi megyékben, mint az aktív keresők száma. Bár az ingázók létszáma az elmúlt egy-másfél évtizedben valamennyi alföldi megyében jelentősen csökkent, az aktív keresőkhöz viszonyított arányuk Hajdú-Bihar megye kivételével mégis növekedett, ami azt jelzi, hogy az aktív keresők száma az ingázókénál is gyorsabban fogyott. Ily módon az ingázók viszonylagos társadalmi súlya mégis nőtt az Alföldön.<sup>27</sup>

A foglalkoztatottsági mutatók romlása, s ezzel együtt a munkanélküliség rohamos emelkedése az átlagosnál kedvezőtlenebbül érintette az alföldi régiók megyéit, különösképpen az Észak-Alföld három megyéjét, ahol a munkanélküliségi ráták a javuló tendenciák mellett is lényegesen meghaladják az országos átlagot; régiószinten nagyjából hasonló a helyzet, mint a különösen hátrányos helyzetű észak-magyarországi térségben. Az Alföld-régió belül legkedvezőbb a helyzet a Dél-Alföld megyéiben, mindenekelőtt a legdinamikusabb fejlődésnek indult Csongrádban. Mindez akkor is figyelemreméltó jelenség, ha a munka világából kiszorultak száma és aránya esetenként többszöröse a regisztráltakénak (1. és 2. táblázat).

Napjainkban jelentősen lelassult az a korábbi folyamat, amelynek eredményeként a megyei székhelyű gazdasági szervezeteknél alkalmazásban állók soraiban kiegyenlítettebbé váltak a gazdasági ágak közötti foglalkoztatottsági arányok az Alföld-nagyregió egészét és az országos arányszámokat tekintve. Ám az országos átlagnál ma is lényegesen *magasabb a mezőgazdaságban,*

illetve számottevően *alacsonyabb az egyéb ágakban* foglalkoztatottak aránya, míg az ipar és a kereskedelem esetében kiegyenlítettek az arányok. Természetesen a régióátlagok mögött lényeges eltérések mutatkoznak. A legjelentősebb változás, hogy míg a korábbi évtizedekben a mezőgazdaságból tömegesen felszabaduló munkaerő döntően az *iparba* és az *építőiparba* áramlott, addig a nyolcvanas évek derekától, s még inkább a rendszerváltás éveiben a többi ág foglalkoztatottsági *szintje* emelkedett meg rohamosan. A szolgáltató szférában foglalkoztatottak arányát tekintve a *tercier szektor* az Alföld valamennyi megyéjében a *második legnagyobb foglalkoztató* ágazat lett. Különösen szembetűnő, a piacgazdaság előretörését és a gazdasági modernizáció kibontakozását jelző tendencia a *szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás; a szállítás, a posta és távközlés; a pénzügyi tevékenység; az ingatlanügyek, egyéb szolgáltatás* terén foglalkoztatottak számának rohamos emelkedése. 1998 és 1999 között pusztán egy esztendő alatt nagyságrendileg olykor 50–100%-os növekedés mutatkozott a felsorolt gazdasági ágak egynémelyikében, akárcsak a *közigazgatás* és az *egyéb közösségi, személyi szolgáltató ágaktól* eltekintve az *oktatás* és az *egészségügy* területén (4. táblázat).<sup>28</sup>

#### 4. táblázat

### A megyei székhelyű gazdasági szervezeteknél alkalmazásban állók gazdasági ágak szerint (1999)

Terület	Mező-, erdő- gazdálkodás, halászat		Ipar-építőipar		Kereskedelem, javítás		Többi gazdasági ág		Összesen	
	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%
Közép-Magyarország	11 442	1,0	281 772	25,2	128 213	11,5	694 661	62,3	1 116 088	100
Közép-Dunántúl	18 999	7,1	132 308	49,6	19 088	7,2	96 382	36,1	266 777	100
Nyugat-Dunántúl	18 910	7,1	128 238	48,0	24 282	9,1	95 524	35,8	266 954	100
Dél-Dunántúl	23 809	11,4	79 601	38,0	18 334	8,7	87 931	41,9	209 675	100
Észak-Magyarország	14 097	5,8	100 065	41,4	18 978	7,8	108 672	45,0	241 632	100
Hajdú-Bihar	11 985	10,0	46 970	39,0	11 122	9,2	50 340	41,8	120 417	100
Jász-Nagykun-Szolnok	9 553	11,4	32 932	39,1	8 020	9,5	33 616	40,0	84 121	100
Szabolcs-Szatmár-Bereg	5 593	6,1	29 784	32,6	10 486	11,5	45 442	49,8	91 305	100
Észak-Alföld	27 131	9,2	109 686	37,1	29 628	10,0	129 398	43,7	295 843	100
Bács-Kiskun	11 902	11,1	41 434	38,5	13 021	12,1	41 263	38,3	107 620	100
Békés	9 694	12,4	27 971	35,7	6 854	8,7	33 809	43,2	78 328	100
Csongrád	7 724	8,1	35 826	37,4	9 019	9,4	43 249	45,1	95 818	100
Dél-Alföld	29 320	10,4	105 241	37,4	28 894	10,2	118 311	42,0	281 766	100
Alföld	56 451	9,8	214 927	37,2	85 522	14,8	220 709	38,2	577 609	100
Magyarország	143 708	5,4	937 109	35,0	267 417	10,0	1 330 501	49,6	2 678 735	100

Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv, 1999.

Az ágazati struktúra csak részben kedvező változásai egyben azt is jelzik, hogy a rendszerváltást követő átalakulás megnövelte a tradicionális hátrányokat az Alföldön, ahol az országos átlagnál minden megyében jóval magasabb a fizikai, illetve alacsonyabb a szellemi foglalkozásúak, különösen pedig a felsőfokú végzettségűek aránya. A piacgazdaságra való áttérés társadalmi feltételrendszerét tekintve úgy tűnik, a változó körülmények által támasztott igények kielégítése szempontjából kedvezőtlen adottság, hogy az Alföldön foglalkoztatott munkaerő mintegy 70%-a (a falvakban 80%-a) fizikai foglalkozású. A foglalkoztatottak valamelyest szűkebb körét tekintve pedig az alkalmazásban álló fizikai és a szellemi foglalkozásúak egymáshoz viszonyított aránya országosan 1997-ben már 57,3, illetve 42,7%, míg az Alföld-régió átlagában 61,4, illetve 38,6% volt. Figyelemreméltó *tendencia viszont a fizikai foglalkozású alkalmazottak arányának erőteljes csökkenése, ezzel párhuzamosan a szellemi foglalkozásúak arányának emelkedése*. Míg ugyanis a fizikai foglalkozású alkalmazásban állók aránya 1993–1997 között az Alföldön 64,5%-ról 61,4%-ra (országosan 61,2%-ról 57,3%-ra) csökkent, addig a szellemi foglalkozásúaké 35,5%-ról 38,6%-ra (országosan 38,8%-ról 42,7%-ra) nőtt, ami végső soron így is az ország és a régió közötti különbség további növekedését hozta magával. A szellemi foglalkozásúak aránya – az Alföld két nagy regionális gazdasági, oktatási, tudományos, adminisztratív, egészségügyi centrumának, Debrecennek és Szegednek köszönhetően – Hajdú-Bihar és Csongrád megyében a legmagasabb (40,1, illetve 42,0%), a többi megyében ez az arányszám 36,3% és 38,7% között mozgott. A kilencvenes évtized végére tovább javult valamennyi alföldi megyében a fizikai és a szellemi foglalkozásúak egymáshoz viszonyított aránya, jöllehet a régió relatív lemaradása nem csökkent.<sup>29</sup>

Csak részben ellensúlyozza az előbbi hátrányt az Alföld népességének más megyékhez, régiókhöz képest mind a mai napig kedvező korstruktúrája. 1990-ben az aktív keresők 60%-át a 40 évesnél fiatalabbak tették ki, ami az országos értéknél lényegesen magasabb arány. A korszerkezet másik, „elvi- leg” kedvező sajátossága, hogy a 35 évesnél fiatalabb aktív korosztály nagyobb arányban van jelen az alföldi falvakban, mint a városokban, ami a falvakban élő munkaerő-állomány viszonylagos fiatalodására enged következtetni. (Megint más kérdés, hogy újabban a munkanélküliek is döntően a fiatalok, s egyre inkább a pályakezdekők soraiból kerülnek ki nagy számban.) Az előbbi kedvező, ám nagyon is átmeneti helyzet ellenére az Alföld régió egészében, főként a dél-alföldi tervezési-statisztikai régió három megyéjében (Bács-Kiskun, Békés, Csongrád) folyamatosan és egyre erőteljesebben romló természetes népmozgalmi tendenciák alapján nagy biztonsággal állapítható meg ma már, hogy *a korösszetétel drámai változása a népesség gazdasági aktivitását, illetőleg az aktív népesség korösszetételét hátrányosan befolyásolja* majd. A Dél-Alföldön a 14 évnél fiatalabb korosztály aránya máris

alacsonyabb az ország, illetőleg a megyék összesített átlagánál, miközben az *öregedési index* 1990–1999 között 70,9-ről 90,4-re ugrott. De távlatokban a korösszetételt tekintve kiemelkedően jó helyzetben lévő *észak-alföldi megyék* (Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg) sem lehetnek igazán nyugodtak. Noha a 14 évnél fiatalabbak aránya az utóbbiakban, különösen Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legmagasabb országosan, az öregezési index 1990–1999 között ebben a tervezési-statisztikai régióban is jelentősen megemelkedett: 52,8-ről 69,5-re nőtt. Ez akkor is intő jel, ha ma még az országos és a dél-alföldi mutatók lényegesen magasabbak (85,5, illetve 90,4).<sup>30</sup>

A társadalmi-gazdasági modernizációnak, egy korszerűbb társadalmi szerkezet formálódásának, s általában a magasabb piacgazdasági elvárásokat kielégítő *társadalmi mobilitásnak* komoly fékje lehet, hogy a munkaerő képzettségi szintje, iskolázottsága elmarad a hazai átlagtól, jóllehet a fejlett gazdasággal rendelkező országokhoz viszonyítva ez utóbbi is eleve alacsonyabb szintet tükröz. Jellemző, hogy a szakmunkásképzőt, illetve szakiskolát végzett aktív keresők arányának alföldi átlaga alacsonyabb az országosnál, sőt a magasabb iskolai végzettség tekintetében lényegesen elmarad attól.

## A paraszti polgárosodás esélyei

A polgárosodási folyamatok vizsgálatának időszerűsége ma már több mint nyilvánvaló, miután a *rendszer váltás*, a piacgazdaságra való áttérés újra napirendre tűzte a *polgárosodás ügyét*, egy olyan fajta *sokrétű gazdasági, politikai és kulturális függetlenség megteremtését*, ami a valódi polgárság sajátja, s ami pozitív tartalma révén nemcsak a gazdasági folyamatokra gyakorol kedvező hatást, hanem sajátos mentalitást és morális arculatot kölcsönöz széles társadalmi csoportoknak és rétegeknek egyaránt. A gazdaságban és a társadalomban zajló folyamatok azonban *ma még inkább csak a polgári átalakulás lehetőségeit villantják fel, semmint hogy magát a már előrehaladott polgárosodást jellemeznék*. Tény viszont, hogy a gazdaság és a társadalom polgári típusú átalakulásának az *esélyei részben már adottak, de ennek módja, intenzitása és időtartama fölöttébb bizonytalan. Mint ahogy a gazdaság és a társadalom átalakulásával párhuzamosan a társadalom morális értékei is változóban vannak*.

A hazai polgárosodás esélyeinek és irányainak a latolgatása újabban a szakmai és közéleti érdeklődés homlokterébe került. A kérdéskör aktualitását nem különösebben befolyásolja, hogy a polgárosodás fogalmát igen sokféleképpen értelmezik. Kiindulásként – némi leegyszerűsítéssel – pusztán annyit tartunk fontosnak leszögezni, hogy a polgárosodást a tőkés átalakulás és a modernizáció szerves velejárójának tekintjük, amely szerencsés esetben



áthatja a gazdasági, a társadalmi és a kulturális élet, s nem kevésbé a közösségi és az egyéni lét egészét. Még tovább szűkítve a kört – elkerülve a vitákban való elmélyülést, s mellőzve a fogalmi kérdések részletes tisztázását – a polgárosodásnak ezúttal csak a tőkés átalakulást legáltalánosabban kísérő társadalmi folyamatairól, közelebbről pedig a piaci viszonyok, illetőleg a vállalkozói magatartás térnyerésének társadalmi hatásaival kapcsolatos kérdéseiről esik szó, különös tekintettel a mezőgazdasági kistermelésre, az árutermelés irányába mozduló családi gazdaságokra és vállalkozásokra, tágabb értelemben pedig az egyéni vállalkozások összességére. A vállalkozói réteg számbeli gyarapodása ugyanis a polgárosodási folyamatok szempontjából perdöntő jelentőségű.

A társadalmi folyamatok alakulásának fontos kérdése az agrárjellegű Alföldön az, hogy milyen irányú változások történnek a mezőgazdasági foglalkozásúak soraiban, a falvak életében, illetve milyenek az esélyei a fejlettebb *árutermelő mezőgazdaság, a paraszti polgárosodás* erőteljesebb kibontakozásának. A piaci viszonyokhoz közelítő modernizációs folyamatnak már a rendszerváltás előtt is voltak előzményei, hiszen az ún. *második gazdaság keretei között* sok család kapcsolódott be a mezőgazdasági kisárutermelésbe. A piaci viszonyokhoz közelítő, bár fölöttébb ellentmondásos és sajátos modernizációs jelenségek azonban csak a rendszerváltást követően erősödtek fel, s kaptak a korábbiakhoz képest merőben új jelleget az Alföldön. Ez a folyamat mindenekelőtt abban nyilvánult meg, hogy az ország más vidékeihez képest a régió megyéiben lényegesen több az intenzív vonásokkal is jellemezhető *árutermelő mezőgazdasági magángazdaság*, amely számos esetben mint árutermelésre is alkalmas *családi vállalkozás* jelent meg, a többi gazdasági ágról nem is szólva (5–6. táblázat).

A polgárosodási folyamatok soktényezős feltételrendszerében már ma is fontos szerep jut a minden bizonnyal legtöbb *polgári tartalmat magukban hordozó egyéni vállalkozásoknak*, amelyek közül a történelmi hagyományokat és a táji-természeti adottságokat tekintve a *mezőgazdasági egyéni vállalkozások* kétségtelenül nagyobb jelentőséggel bírnak, mint az ország más térségeiben. A paraszti polgárosodás esélyei és lehetőségei szempontjából korántsem mellékes tényező a mezőgazdasági egyéni vállalkozások társadalmi-gazdasági jelenléte. Az országban fellelhető 26 434 működő mezőgazdasági vállalkozás 43,1%-a, mintegy 11 399 egyéni gazdaság a hat alföldi megyére esett, míg a 468 ezerre tehető összes egyéni vállalkozásnak csak 26,4%-a (123,3 ezer vállalkozás) jutott a régióra (5. táblázat).

A paraszti polgárosodásnak persze csak egyik mutatója az egyéni gazdaságok száma; legalább ennyire fontos azok működőképessége, hatékonysága is. Ebben a megközelítésben már korántsem olyan kedvező a helyzet, hiszen az agráriumot érintő hátrányos következmények abból fakadnak, hogy az ipari válságfolyamatok is jelentős mértékben éppen az agrárjellegű Alföldön fejtik

## 5. táblázat

## A működő egyéni vállalkozások száma gazdasági ágak szerint (1999)

Terület	Mező-, erdőgazdálkodás, halászat		Ipar-épitőipar		Kereskedelem, javítás		Többi gazdasági ág		Összesen						
	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%					
	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában	az 1999. év az 1997. év %-ában					
Közép-Magyarország	2 565	1,7	25 537	17,3	30 720	20,8	88 777	60,2	109 8	147 599	100,0	97,6			
Közép-Dunántúl	2 724	5,2	10 968	20,9	12 577	24,0	90,5	26 144	49,9	116,4	52 413	100,0	103,3		
Nyugat-Dunántúl	3 713	7,3	9 954	19,5	12 322	24,2	91,9	24 885	49,0	119,3	50 874	100,0	102,6		
Dél-Dunántúl	3 528	7,5	7 909	16,8	12 148	25,8	87,2	23 496	49,9	113,7	47 081	100,0	100,4		
Észak-Magyarország	2 502	5,4	113,4	7,874	17,1	90,8	12 593	27,3	89,9	23 181	50,2	121,2	46 150	100,0	104,9
Hajdú-Bihar	1 954	8,9	95,0	3,627	16,4	89,3	5 579	25,3	89,5	10 886	49,4	111,1	22 046	100,0	99,5
Jász-Nagykun-Szolnok	1 181	7,3	103,6	2 933	18,2	92,2	4 276	26,5	94,3	7 747	48,0	115,7	16 137	100,0	103,8
Szabolcs-Szatmár-Bereg	2 154	9,8	111,0	3 390	15,3	95,2	6 874	31,1	96,9	9 686	43,8	112,7	22 104	100,0	104,3
Észak-Alföld	5 289	8,8	102,9	9 950	16,5	92,0	16 729	27,7	93,7	28 319	47,0	112,9	60 287	100,0	102,4
Bács-Kiskun	2 383	9,7	112,6	4 600	18,7	91,2	6 813	27,7	90,6	10 777	43,9	109,5	24 573	100,0	100,2
Békés	1 736	10,4	87,0	2 806	16,9	90,7	4 543	27,3	90,2	7 554	45,4	109,1	16 639	100,0	97,6
Csongrád	1 991	9,1	93,3	3 579	16,4	88,5	5 086	23,3	87,0	11 153	51,2	110,5	21 809	100,0	98,6
Dél-Alföld	6 110	9,7	97,8	10 985	17,4	90,2	16 442	26,1	89,3	29 484	46,8	109,8	63 021	100,0	98,9
Alföld	11 399	9,2	100,1	20 935	17,0	91,1	33 171	26,9	91,5	57 803	46,9	111,3	123 308	100,0	100,6
Magyarország	26 434	5,6	96,4	83 177	17,8	90,8	113 531	24,3	87,2	244 371	52,3	113,2	467 513	100,0	100,5

Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv, 1997, 1999.

ki hatásukat. Miután a rendszerváltást kísérő elbocsátások elsősorban a zömmel falvakból naponta vagy ritkábban el- és bejárót - többnyire segéd- és betanított munkást - érintették az Alföldön, az ipari válság hatásai sem az ipari központokban jelentkeznek elsődlegesen, hanem áttevődtek más, főleg agrártérségekbe (pl. a Borsodi Iparvidék leépülése és a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei ingázók kiszorítása a munkaerőpiacról stb.).<sup>31</sup>

A *kényszerű népesség-visszaáramlás* eredményeként az alföldi társadalmszerkezetnek megjelentek olyan „karakterisztikus” elemei, amelyek már évtizedek óta hiányoztak. Faluhelyen - mondhatni új keletű társadalmi anakronizmusként - az elszegényedés miatt újra kialakultak a *napszamosok, a cselédek és a nincstelenek rétegei*. Az utóbbi pedig annyit jelent, hogy a kétségtelenül érvényesülő kedvező folyamatok mellett a tömeges elszegényedés és elnyomordás hatására egyre többen sodródnak a társadalmi lét periferiájára. Magától adódik tehát a kérdés, hogy napjaink olykor áttekinthe-

## 6. táblázat

## A vállalkozások területi megoszlása (1999)

Régió	Működő vállalkozások			Külföldi érdekeltségű vállalkozások			
	száma	%	1000 lakosra jutó száma	száma	%	jegyzett tőkége (milliárd Ft)	%
Közép-Magyarország	317 844	39,6	112	14 747	59,5	2 007,3	65,2
Közép-Dunántúl	80 396	10,0	73	1 638	6,6	198,8	6,5
Nyugat-Dunántúl	76 604	9,6	78	2 792	11,3	306,2	9,9
Dél-Dunántúl	72 632	9,1	74	1 685	6,8	63,0	2,0
Észak-Magyarország	69 871	8,7	55	778	3,1	217,6	7,1
Hajdú-Bihar	34 747	4,3	64	305	1,2	99,0	3,2
Jász-Nagykun-Szolnok	23 567	3,0	57	240	1,0	21,7	0,7
Szabolcs-Szatmár-Bereg	32 160	4,0	56	555	2,2	21,9	0,7
Észak-Alföld	90 474	11,3	59	1 100	4,4	142,6	4,6
Bács-Kiskun	37 455	4,7	70	760	3,1	26,4	0,9
Békés	23 046	2,8	59	236	0,9	32,9	1,1
Csongrád	33 677	4,2	81	1 060	4,3	84,8	2,7
Dél-Alföld	94 178	11,7	70	2 056	8,3	144,1	4,7
Alföld	184 652	23,0	64	3 156	12,7	286,7	9,3
Magyarország	802 215	100,0	80	24 796	100,0	3 079,6	100,0

Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv, 1999.

tetlenül bonyolult folyamatai közepette „...kikből lesznek polgárok, kikből proletárok.”<sup>32</sup>

Nem maradt következmények nélkül tehát az sem, hogy az erősebben agrárjellegű kelet-magyarországi-alföldi régióban a mezőgazdaság korábbi fejlesztése, „erőltetett” iparosítása, a vidéki ipartelepítés során mindenekelőtt a nagy élőmunkát és kis beruházást igénylő *élelmiszeripar*, valamint a *nehézipar* élőmunka-igényes ágazatainak fejlesztését tartották szem előtt, megnövelve a falvakba települt szakképzetlen munkára és olcsó munkaerőre támaszkodó, kevésbé jelentős üzemek számát, az ún. „*falusi ipar*” arányát. Ezért a foglalkozási átrétegződés általában nem járt együtt városba költözéssel, hanem – igen ellentmondásos formában – a falvakban ment végbe oly módon, hogy nagyon felduzzadt a kettős foglalkozású, az ipar és mezőgazdaság között naponta ingázó, falusi életformájukat lényegében megtartó munkások száma, akik ipari jövedelmüket rendszeresen kisárutermeléssel (háztáji gazdálkodással) egészítették ki. Jelenleg az ingázás lehetőségeinek beszűkülése miatt a városi munkanélküliség is elsősorban a falvakat sújtja.

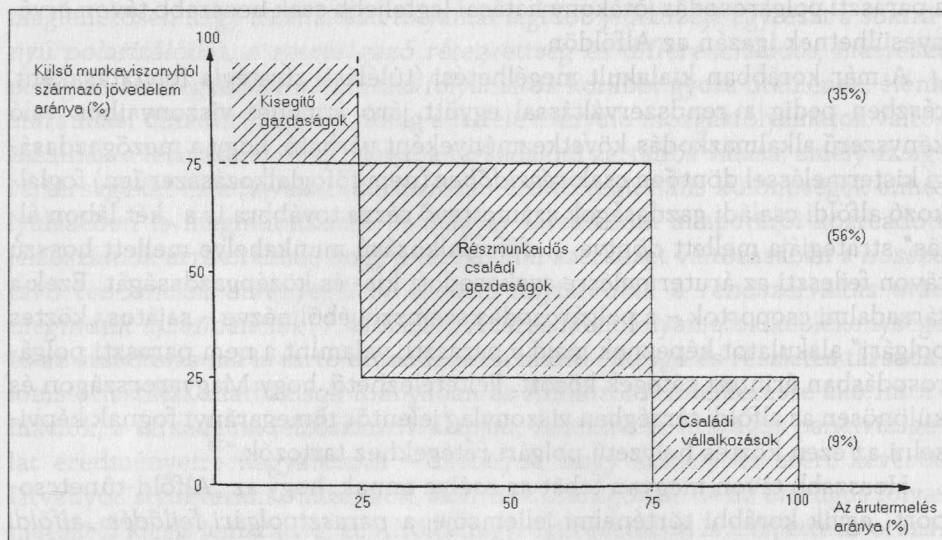
A kérdésre tehát, hogy a magángazdaságok és a kisvállalkozások terjedését, a falvakba történő visszatelepedést lehet-e egyértelműen pozitív és

biztató perspektívának, a vállalkozó szellem diadalának tekinteni, a dolgok jelenlegi állapotában csak felemás, sőt meglehetősen kétkedő válasz adható. A rendelkezésre álló adatok, tudományos információk és empirikus vizsgálataink ugyanis azt támasztják alá, hogy a mezőgazdasági vállalkozások számának – önmagában örvendetes – növekedése nem jelenti egyszersmind a falu reális eltartóképességének erősödését, az új vállalkozói mentalitás szellemében tevékenykedő árutermelő gazdaságok előtérbe kerülését. Tény viszont, hogy a mezőgazdasági tevékenység bővülése a kilencvenes években az Alföld periférikus térségeiben is jelentős mértékben enyhítette a rohamosan növekvő munkanélküliség kedvezőtlen társadalmi-gazdasági hatásait, hiszen az új családi gazdaságok döntően (csaknem kizárólag) a munkanélküliség kényszerítő hatására, valamint az elszegényedés miatti önellátási kényszer nyomására alakultak ki. A hagyományosan paraszti közösségek „újraszerveződése” jelentős tömegek visszaáramlását és az agrártársadalomba való beépülését eredményezte.

Az új alföldi agrárvállalkozók jelentős számát is gyarapította, hogy az *elmúlt évtizedek gyors foglalkozási átrétegződése nem volt teljes körű és tökéletes*. A falusi lakások megtartása, a rokon kapcsolatok ápolása, a szerény ipari fizetések miatt mindvégig jelentős kereset-kiegészítést biztosító „második (agrár) gazdaság” megléte egy *félparaszti állapotot tartott életben*, amelyből viszonylag könnyen *„visszarétegződtek” az ipari munkahelyükön feleslegessé vált, (többnyire távolsági vagy napi ingázó) emberek, felélesztve olykor a régi tradíciókat is.*

*Világos magyar agrárkonceptió, egyértelmű és hatékony központi agrár-támogatás hiányában* a felaprózódott néhány hektáros kis gazdaságok többségét relatíve alacsony színvonalú „*paraszti önellátó*”, *jövedelempótló, illetve kiegészítő tevékenység jellemzi*. Jobbik esetben is csak az agrártevékenységet végzők nem egészen egyharmada foglalkozik a piaci igények szerinti *árutermeléssel* is, s mindössze 9-10%-ra tehető azoknak a családi vállalkozásoknak az aránya, amelyek megújult szellemben igyekeznek megfelelni a modern piacgazdaság magasabb követelményeket támogató kihívásainak. A családi gazdaságok mintegy 35%-át azok a *kisegítő gazdaságok* alkotják, ahol a családi jövedelem döntő hányada, legalább 75%-a „külső” munkaviszonyból származik, 56%-át pedig azok a *részmunkaidős családi gazdaságok* teszik ki, amelyekben a munkaviszonyból és a családi gazdaságból származó jövedelem megközelítően egyforma súlyt képvisel. Túlzás nélkül állítható azonban, hogy az összes *paraszti gazdaságok túlnyomó többsége, közel 70%-a a hagyományos mentalitáson alapuló önellátó, itt-ott szinte a naturálgazdálkodás szintjén mozgó mezőgazdasági tevékenységet folytat, különösen a hátrányos helyzetű alföldi térségekben*. Magától adódik a kérdés, hogy az újonnan született „*paraszti önellátó kisvállalkozások*” többsége egyáltalán vállalkozásnak tekinthető-e? A tudományos és tapasztalati tények, s nem utolsósorban a

## A családi gazdaságok típusai az Alföldön



'90-es évek első felében Kelet-Magyarország, döntően az Alföld falvaiban végzett, mintegy 2500 kérdőív adatain alapuló, később kontrollvizsgálatokkal is alátámasztott szociálgeográfiai felméréseink eredményei (1. ábra) azt igazolják, hogy – különösen a hátrányos helyzetű térségekben – az új magángazdaságok a kedvezőtlen körülmények hatására többnyire „kényszervállalkozások”, afféle „kvázi vállalkozások”, amelyek távolról sem tekinthetők ma még modern, ún. polgár-paraszti ártermelő gazdaságoknak.<sup>33</sup>

Az ipari keresetek csökkenésével (megszüntetésével) párhuzamosan ugyan növekszik a családi gazdaságok önellátó szerepe, így sokágúsága is, ám ezek a kisvállalkozások nem képesek jelentős tőkefelhalmozásra, eltartóképességük nagyon alacsony, s az itt folyó munka valójában önkizsákmányoló tevékenység, annak minden súlyos gazdasági-társadalmi következményével együtt. Fennáll a veszélye tehát annak, hogy az ország keleti felében tovább folytatódik a területi egyenlőtlenségek, a halmozottan hátrányos helyzet akkumulációja, s a mostani átalakulás, a gazdasági rendszerváltás árát – mint már annyiszor – ismét az agrárrégiók és a falvak fizetik meg.

Az egyéni mezőgazdasági vállalkozások „kezdetleges”, ún. kvázi jellegéből és elaprózottságából adódóan a piaci viszonyokon alapuló modernizációban, a paraszti polgárosodásban érdekelt rétegek ma még csak egy meglehetősen vékony szeletét képviselik a helyi társadalomnak. Megfelelő feltételek hiányában (pl. jelentősebb vállalkozói tőkebevonás híján) rövid távon aligha számolhatunk azzal, hogy a mezőgazdasági vállalkozások modernizációja, a parasztpolgári fejlődés elérne olyan szintet, amely képes lenne az agrárjellegű

alföldi térség felzárkóztatását jelentős mértékben felgyorsítani. A (*paraszt*)*polgári* történelmi hagyományok újjászületése és modernizációja révén a paraszti polgárosodás jótékony hatásai legfeljebb csak hosszabb távon érvényesülhetnek igazán az Alföldön.

A már korábban kialakult megélhetési (túlélési) stratégia folytatásaként, részben pedig a rendszerváltással együtt járó átmenet viszonyaihoz való kényszerű alkalmazkodás következményeként várható, hogy a mezőgazdasági kistermeléssel döntően csak *részidőben* (nem főfoglalkozásszerűen) foglalkozó alföldi családi gazdaságok számottevő része továbbra is a „két lábon állás” stratégiája mellett döntve, „...főfoglalkozású munkahelye mellett hosszú távon fejleszti az árutermelésre szakosodott kis- és középgazdaságát. Ezek a társadalmi csoportok – a polgárosodás szemszögéből nézve – sajátos „köztes polgári” alakulatot képeznek majd a paraszti, valamint a nem paraszti polgárosodásban érintett rétegek között. Feltételezhető, hogy Magyarországon és különösen az alföldi térségben viszonylag jelentős tömegarányt fognak képviselni az ezen köztes helyzetű polgári rétegekhez tartozók.”<sup>34</sup>

Hosszabb távon megvan tehát az esélye annak, hogy az „Alföld-tünetcsoport” egyik korábbi történelmi jellemzője, a *parasztpolgári fejlődés* „*alföldi útja*” a tradicionális mezőgazdasági társadalomból örökölt jellegzetességként újraeledjen, s megváltozott körülmények között újszerű tartalommal az Alföldön zajló társadalmi-demográfiai folyamatok táplálója lehessen.

## Az átalakulás várható tendenciái

A közelmúltban lejátszódott és a mai folyamatok ismeretében, országos és regionális összefüggések figyelembevételével az Alföld társadalmára vonatkozóan, mintegy tézisszerűen, a következő általános érvényű következtetések fogalmazhatók meg.

A helyi társadalom különböző szintjein fölöttébb változatos formákban zajló folyamatokat vizsgálva, igazán megbízható statisztikai fogódzók, illetve társadalmi tagozódási modell hiányában is egyértelmű ma már, hogy a rendszerváltás nyomán megkezdődött, s egyre *gyorsuló ütemben folytatódik a régi tradicionális társadalmi szerkezet bomlása és az új kiépülése*. Napjainkra teljesen *értelmét veszttette a társadalom* – ideologikus szempontok által erősen determinált – *hagyományos osztály- és rétegszerkezeti bontása, a két osztály* (munkásosztály és szövetkezeti parasztság) és *két réteg* (értelmiségi és egyéb szellemi, nem fizikai, illetve kisárutermelő, kiskereskedő, kisiparos, magángazdálkodó foglalkozásúak stb.) megkülönböztetésén alapuló ún. *dichotom struktúra-modell*, amely egészen az 1980-as évek végéig a társadalmiszerkezet-vizsgálat kizárólagos, „hivatalos” statisztikai modelljének számított Magyarországon.<sup>35</sup>

A rendszerváltás nyomán jellegében és összetételében merőben új társadalmi-strukturális viszonyok formálódnak az Alföld társadalmában is. A meglehetősen nagy intenzitású folyamat legfőbb jellemzője egyrészt a sokirányú polarizálódás, a szerteágazó rétegzettség és differenciálódás, másrészt pedig az átrétegződési-mobilitási folyamatok korábbi gyors ütemének, élénk átáramlási dinamizmusának, főleg a felfelé irányuló mozgásfolyamatok változásainak a lelassulása, más szóval a társadalom zártabbá válása, amely az agrártérsegeket és a falvakat hátrányosan érintő regionális különbségek elmélyülésében is megmutatkozik. A magyar társadalom állapotáról közreadott jelzőszámok arra utalnak, hogy a társadalmi szerkezet változásában a *hosszú távú tendenciák érvényesülése mellett folytatódtak a rendszerváltás után megindult új tendenciák* (7. táblázat). A társadalmi folyamatok képlekenysége és az átalakulás ma is tartó dinamizmusa miatt – átfogó és részletes társadalomstatistikai adatbázisok hiányában az Alföldről rendelkezésre álló információk, a társadalmi jelzőszámok alapján, valamint az országos panelvizsgálat eredményeire hagyatkozva – bizonyos, hogy a mély és ezért kevésbé látványos strukturális változások, akárcsak országosan, de az országos folyamatoktól kicsit lemaradva, az Alföld-nagyrégió esetében is a fejlettebb országokban megfigyelhető irányba mutatnak: folyamatosan nő a felsőfokú végzettségűek száma, az értelmiségiek, a szellemi foglalkozásúak száma és aránya, emelkedik az önálló iparosok, kereskedők és vállalkozók, valamint az önálló, polgárosodni kész parasztság száma, valamelyest csökken a munkanélküliség, illetve javul a GDP mutatója, s mintha megállni látszana a foglalkoztatottak számának korábbi folyamatos csökkenése. (A vázolt tendenciák alapján fontos megjegyezni, hogy a rétegszerkezet hagyományos kategóriákkal való jellemzése egyre kevésbé felel meg a változó valóságnak, a mai és a

## 7. táblázat

### A társadalmi szerkezet jelzőszámai\*

Az aktív keresők megoszlása társadalmi rétegek szerint	1990	1992	1993	1994	1995	1996
Vezető értelmiségi	11,0	15,5	16,1	17,2	17,4	19,1
Irodai	22,4	23,4	22,9	22,1	21,5	20,4
Önálló iparos, kereskedő, vállalkozó	4,2	6,5	7,2	7,5	7,9	10,5
Szaktanácsadók	25,7	24,4	27,1	23,8	24,0	23,9
Betanított és segédmunkás	24,0	23,8	17,8	23,7	22,6	21,6
Önálló paraszt	1,1	6,5	3,3	5,2	4,2	4,5
Mezőgazdasági munkás	11,6	-	5,6	-	-	-
Együtt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

\* Az adatok a TÁRKI panelvizsgálatából származnak. Idézi: Vukovich Gy.-Harcsa I. 1998.

jövőbeni viszonyokat jobban tükröző társadalomtagozódási modell kialakítása azonban még a jövő feladata.)

Napjaink társadalmi mozgásfolyamataiban kitüntetett szerephez jut a *gazdaság mélyreható szerkezeti és szervezeti átalakulása*, mindenekelőtt a tulajdonviszonyok gyökeres átrendeződése, az új vállalkozási formák megjelenése. Emelkedik a magánszektorban foglalkoztatottak, valamint az önálló iparosok, kereskedők, az egyéni vállalkozók száma és aránya is. Ez máris jelentős átrétegződési folyamatokat indított el az Alföld társadalmában. A társadalom szélső pólusain állók egyre távolabb kerülnek egymástól, új *típusú polgári középosztály* formálódása indult meg, a munkanélküliség széleskörűvé vált, s igen vékony *„elit-csoportok”* mellett egyre tekintélyesebb számú társadalmi csoportok *marginalizálódnak*, illetve *szegregálódnak*.<sup>37</sup>

Az utóbbival összefüggő következmény többek között, hogy a *munkavállalókat* az átalakulás során hosszabb távon is nagyfokú *munkanélküliség* fenyegeti, vagy legalábbis számolniuk kell a munkahely instabilitásával, kedvezőtlen beosztásba kerüléssel, keresetcsökkenéssel, s nem utolsósorban a *társadalmi helyváltoztatás*, a mobilitás lehetőségeinek a *beszűkülésével*, széles társadalmi rétegeknek a *társadalmi hierarchia* alsóbb szintjeire történő lesüllyedésével, következésképp a *társadalmi szerkezet megmerevedésével*, illetőleg a „lefelé” irányuló mozgásfolyamatok tömegessé válásával, s az ebből származó *társadalmi feszültségek* – remélhetően csak átmeneti – *akkumulációjával*. Az alföldi falvakba tömegesen visszakényszerült egykori ingázók részben a falusi munkanélküliek számát gyarapítják, részben pedig soraikból kerülnek ki faluhelyen – mintegy társadalmi anakronizmusként – a napszámosok, a cselédek és a nincstelenek nagyszámú csoportjai.

További következményként azzal lehet számolni, hogy „...az Alföldön sokkal gyengébb alapokon álló és szűkebb körre korlátozódó polgárság jön létre, valamint az is nyilvánvaló, hogy a szegénység tömegesebb megjelenése miatt – más térségekhez viszonyítva – nagyobbak lesznek a *társadalmi rétegek közötti különbségek* [kiemelés: B. B.]. Ez egyúttal arra is felhívja a figyelmet, hogy a térségi fejlődés problémái feltehetően hosszú távon végigkísérik majd a piaci viszonyok kiépítésének folyamatát.”<sup>38</sup>

Nagy biztonsággal állítható, hogy a társadalmi átalakulás, illetve átrétegződés ma még intenzív mozgásban lévő folyamatai belátható időn belül lefognak lassulni. A társadalom jelenlegi szerkezetében egymás mellett léteznek a jelen és régmúlt (rendies), valamint a modern polgári társadalomstruktúra elemei. Már *nem egyszerűen csak a régi társadalmi struktúra bomlik, hanem egy polgári típusú, szélső pólusain polarizált új társadalmi szerkezet kontúrjai kezdenek kirajzolódni*. A kialakult tulajdoni állapotok megszilárdulása, a foglalkozási szerkezet stabilizálódása várható, s az egyént a jövőben az eddig megszokottnál sokkal erősebben tartja majd fogságban ismét az a helyzet, amelybe beleszületett.



Úgy tűnik, hogy a társadalmi szerkezet – az európai szociológiában legtöbbször használt társadalmi-foglalkozási kategóriákban kifejezve – igen lassan, hosszú folyamat eredményeként fog csak a fejlett piacgazdasággal rendelkező demokratikus társadalmak szerkezetéhez hasonlítani. Még inkább igaz ez az Alföld társadalmának a fejlődési esélyeire vonatkozóan, hiszen itt az átlagosnál is erősebben „retardált polgárosodás”, a „diszkontinuus fejlődés” következtében a társadalom polgári átalakulásának és modernizációjának programja a történelem során többször is napirendre került, ám újra meg újra megrekedt. A közeljövőt illetően ma még igen nehéz lenne pontos és határozott válaszokat adni. Annyi bizonyos azonban, hogy az *egyetemes polgári társadalomszerkezet* gyors kiépülését eredményező áttöréshez országosan, különösen pedig az Alföld régióit tekintve jelenleg még számos társadalmi-gazdasági, objektív és szubjektív feltétel hiányzik. Ám biztató jel, hogy a rendszerváltás következtében a társadalmi-gazdasági modernizációs folyamatok és a polgári átalakulás előtt egyaránt nyitva áll az út.<sup>39</sup>

Végül, a tanulmány elején felvetett kérdésre, hogy a jelenben, s még inkább a jövőben az Alföld társadalmáról, avagy „alföldi társadalomról” beszélhetünk-e, a válasz egyértelműen kezd megfogalmazódni. A múltra vonatkozóan igaz az állítás, hogy „...az Alföld: sajátos társadalomfejlődési utat járó régió, ám – s ezt célszerű rögtön leszögezni – nem kelet-európai képlet közép- vagy nyugat-európai környezetben.”<sup>40</sup> Ám a társadalmi fejlődés korábban leírt, történelmileg kialakult sajátos „alföldi útja”, amely egyszerre viselte magán az elmaradottság és a viszonylagos fejlettség jegyeit, az elmúlt fél évszázad történelmi-gazdasági-társadalmi változásai során megrekedt. Az egykori *kettős fejlődés*, az alföldi társadalom „másságának” korábbi alapjai, mindenekelőtt az Alföld „történelmi szindrómái” közül is a legértékesebb tényezők a *parasztpolgári-mezővárosi fejlődés* finomszerkezetű működése, a relatíve fejlett mezővárosi intézményhálózat, a szabad menetelű jobbagyság lehetősége, a reformált egyház haladó-polgári irányzatainak a jelenléte, a nagyfokú társadalmi mobilitás, az „innovatív” paraszti mentalitás stb. *kedvező hatásai az elmúlt fél évszázad során mára megszűntek*. A tájszerető mentalitáson és identitáson kívül jobbadán ma már egyetlen olyan társadalmi tényező sincs, amely a korábbiakhoz hasonló kedvező társadalmi hatást tudna kiváltani az Alföldön.

A dolgok jelenlegi állása szerint a társadalmi-gazdasági élet minden területét átható valódi polgárosodás az Alföldön is messze van még, különösen ami a *polgári identitástudat* kialakulását, a helyi társadalom morális értékeinek a változásait illeti. A kérdésre, hogy *képes lesz-e megújulni az alföldi társadalom*, avagy az *Alföld társadalma*, a válasz mégis egyértelmű igen. Ám tekintettel a gazdasági-társadalmi modernizációs, valamint a globalizációs folyamatok várható hatásaira, egyáltalán nem biztos, hogy a sajátos alföldi elemek dominanciája megmarad. Mindenképpen számolni kell a *történelmi*

*hagyományok* megújítóképeségének háttérbe szorulásával, az egykor annyira erős *identitástudat*, táji mentalitás és egyéb közösségformáló *tradíciók* (cívis-jelleg, parasztpolgári mentalitás, hajdú, jász-nagykun, szatmár-beregi táji életérzés) halványulásával, jöllehet ezek még hosszú ideig hatni fognak az „alföldiek tudatalattijában”. Az Alföldet, illetve annak egyes térségeit, jellegzetes kistájakat szerető társadalomtörténésznek tudomásul kell vennie, hogy egyre több kérdés kerül át a jelen kutatás területéről a *történet- és a néprajztudomány* illetékességi körébe. Ám bárhogyan alakul is a régió sorsa, attól még az Alföld társadalma további megismerésre váró valóság marad.<sup>41</sup>

## Jegyzetek

- 1 A tanulmány rövidített változata az „Ezredforduló. Stratégiai Kutatások a Magyar Tudományos Akadémián” c. folyóiratban is megjelent (Baranyi B. 1999.)
- 2 Beluszky P. 1988, 1994; Csatári B. 1993.
- 3 Vö. erre e kötetben Glatz Ferenc és Csatári Bálint tanulmányait.
- 4 Tóth J. 1988; Erdősi F.-Tóth J. 1986.
- 5 Baranyi B. 1985.
- 6 Beluszky P. 1988.
- 7 Erdei F. (é. n.) 11. p.; Kerék M. 1939. 10. p.
- 8 Féja G. (é. n.) 14.; Erdei F. (é. n.) 67.
- 9 Erdei F. (é. n.) pp. 66-73.
- 10 Féja G. (é. n.) 15. p.
- 11 Beluszky P. 1988, 1994; Csatári B. 1993.
- 12 Veres P. 1944. pp. 24-25.
- 13 Donáth F. 1969. 85. p.
- 14 Györfly I. 1937. pp. 70-93.
- 15 Tímár L. 1973; Orbán S. 1975; Pölöskei F.-Szabad Gy. (szerk.) 1980.
- 16 Tímár L. 1973.
- 17 Orosz I. 1973. pp. 202-203.
- 18 Veres P. 1944. pp. 24-25.
- 19 Harcsa I. 1993. 66. p.
- 20 Balogh I. 1973. 297. p.
- 21 Beluszky P. 1988. 19.
- 22 Süli-Zakar I.-Baranyi B. 1996. pp. 127-128.
- 23 Becsei J. 1994. 213. p.
- 24 Baranyi B. 1994. pp. 15-16.
- 25 KSH Területi Statisztikai Évkönyv 1999. Budapest, 11. p.
- 26 Bóhm A. 1994. 209. p.
- 27 Becsei J. 1994. 213. p.
- 28 KSH Területi Statisztikai Évkönyv 1998. pp. 45-46.; 1999. pp. 46-47.
- 29 KSH Területi Statisztikai Évkönyv 1997. pp. 12., 47.; 1999. 48. p.
- 30 Uo. 8. p.
- 31 Baranyi B.-Süli-Zakar I. 1997.
- 32 Bóhm A. 1996. 27. p.
- 33 Baranyi B.-Süli-Zakar I. 1996; Süli-Zakar I.-Baranyi B. 1997.
- 34 Harcsa I. 1993. pp. 79-80.
- 35 Baranyi B. 1985. 201. p.

- 36 Vukovich Gy.–Harcza I. 1998. pp. 24–25.  
 37 Andorka R. 1996.  
 38 Harcza I. 1993. 80. p.  
 39 Andorka R. 1996; Bóhm A. 1996.  
 40 Beluszky P. 1994. 264. p.  
 41 Baranyi B. 1999. pp. 333–334.

## Irodalom

- Andorka R.: *Merre tart a magyar társadalom?* Antológia Kiadó, Lakitelek, 1996.
- Balogh I.: *A civisek világa.* Gondolat, Budapest, 1973.
- Baranyi B.: *A Tiszántúl átalakuló társadalma 1945–1978. (A társadalmi átrétegződés fő folyamatai és történeti összefüggései.)* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1985.
- Baranyi B.: A vállalkozás-élenkítés szerepe az Alföld mezőgazdaságában. Felzárkózás vagy lemaradás. In: Süli-Zakar I. (szerk.): *A vállalkozás-élenkítés agroökonomiai, szociológiai és szociálgeográfiai problémái hátrányos helyzetű térségekben.* KLTE Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen, 1994. pp. 7–16.
- Baranyi B.: Az Alföld mai társadalma. Új folyamatok és jelenségek a régió társadalmi viszonyainak alakulásában. *Comitatus*, 1998. 1. 21–30.
- Baranyi B.: Új folyamatok és várható tendenciák az Alföld társadalmában. *Ezredforduló. Stratégiai Kutatások a Magyar Tudományos Akadémián*, 1999. 3. 17–22.
- Baranyi B.: Múlt a jelenben – a társadalmi megújulás esélyei az Alföldön. In: Baukó T. (szerk.) *Az Alföld a XXI. század küszöbén.* Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 333–334.
- Baranyi B.–Süli-Zakar I.: Kisvállalkozások és vállalkozók helye és szerepe az Alföld mezőgazdaságában. *Debreceni Szemle*, 1997. 2. 196–211.
- Baukó T. (szerk.): *Az Alföld a XXI. század küszöbén.* II. Alföld Kongresszus 1998. nov. 12–13. Békéscsaba, Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999.
- Becsei J.: A foglalkozási szerkezet jellemzői és területi összefüggései az Alföldön. In: Timár J. (szerk.): *Az „alföldi út” kérdőjelei.* Alföld-kongresszus, 1993. MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1994. pp. 212–216.
- Beluszky P.: Az „Alföld-szindróma” eredete (vázlat). *Tér és Társadalom*, 1988. 4. 3–28.
- Beluszky P.: Alföldi út? Alföldi ösvények! In: Timár J. (szerk.): *Az „alföldi út” kérdőjelei.* Alföld-kongresszus, 1993. MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1994. pp. 263–271.
- Bóhm A.: Az Alföld társadalma. Bevezető a „Népesség-társadalom” szekció előadásaihoz. In: Timár J. (szerk.): *Az „alföldi út” kérdőjelei.* Alföld-kongresszus, 1993. MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1994. pp. 209–211.
- Bóhm A.: A társadalomszerkezet változásai a rendszerváltás után. *Comitatus*, 1996. 3. 26–29.
- Csatári B.: Az Alföld-tünetcsoport újraéledése 1990–1994. *Tér és Társadalom*, 1993. 3–4. 1–12.
- Donáth F.: *Demokratikus földreform Magyarországon 1945–1947.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1969.
- Erdei F.: *Futóhomok.* Athenaeum, Budapest, é. n.

- Erdősi F.–Tóth J. (szerk.): *A sajátos helyzetű térségek terület- és településfejlesztési problémái.* (Az 1986. november 4–5-én Szombathelyen tartott tudományos tanácskozás anyaga.) MTA RKK, Pécs, 1986.
- Féja G.: *Viharsarok.* Athenaeum, Budapest, é.n.
- Györffy I.: A magyar tanya. *Földrajzi Közlemények*, 1937. 4–5. 70–93.
- Harcsa I.: A paraszti polgárosodás lehetőségei az Alföldön. *Alföldi Társadalom*, 4. kötet. MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1993.
- Kerék M.: *A magyar földkérdés.* MEFHOSZ, 1939.
- Orbán S.: A tanyarendszer néhány problémája a felszabadulás után. *Történelmi Szemle*, 1975. 1. 88–95.
- Orosz I.: Mezőgazdasági termelés és agrártársadalom. In: Rácz I. (szerk.): *Hajdúnánás története.* Hajdúnánás, 1973.
- Pölöskei F.–Szabad Gy. (szerk.): *A tanyarendszer múltja.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1980.
- Süli-Zakar I.–Baranyi B.: A mezőgazdaság jövője, avagy a fenntartható fejlődés esélyei az Alföldön. *Tér és Társadalom*, 1996. 4. 125–137.
- Süli-Zakar I.–Baranyi B.: *Családi vállalkozások szerepe az átalakuló magyar mezőgazdaságban.* In: Kovács T. (szerk.): IV. Falukonferencia. MTA RKK, Pécs, 1997. pp. 299–306.
- Timár J. (szerk.): *Az „alföldi út” kérdőjelei.* Alföld Kongresszus, 1993. MTA RKK ATI Békéscsabai Osztály, Békéscsaba, 1994.
- Timár L.: *Az Alföld mezőgazdasága a két világháború között.* Egyetemi doktori értekezés, kézirat. Debrecen, 1973.
- Tóth J.: *Urbanizáció az Alföldön.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1988.
- Veres P.: *Az Alföld parasztsága.* Budapest, 1944. (4. kiadás)
- Vukovich Gy.–Harcsa I.: A magyar társadalom a jelzőszámok tükrében. In: Kolosi T.–Tóth I. Gy.–Vukovich Gy. (szerk.): *Társadalmi riport 1998.* TÁRKI, Budapest, 1998. pp. 24–25.

## A lokális és térségi identitás néhány jellemzője

*Kulcsszavak:* Alföld, lokális identitás, térségi identitás

A hazai társadalomtudományban különösen az utóbbi néhány évben vált fontos kutatási területté az *identitás*.<sup>1</sup> A *földrajzi kötődések* alapján szerveződő identitásjellemzők szociológiai és/vagy társadalomföldrajzi tárgyalására a nyolcvanas évektől találunk példát,<sup>2</sup> majd a kilencvenes évek második felében, különösen alföldi kontextusban erősödtek föl a *lokális és térségi* identitásjellemzőket vizsgáló empirikus törekvések.<sup>3</sup>

Az 1992–1993-as Alföld Program megalapozó vizsgálatai elsősorban történeti és társadalomfejlődési, valamint közizgazgatással összefüggő kutatásokat jelentettek. Az általános történeti-társadalmi hátterek feltárása után, az időközben Magyarországon is meghonosodó, majd 1996-tól törvényi feltételek<sup>4</sup> által is támogatott regionalizáció következtében felerősödött a lokális kötődések vizsgálatának igénye, megerősödtek a „kutathatóságához” minimálisan szükséges tudati és pénzügyi hátterek. Az MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézetében, a hivatkozott országos kutatásokkal szinte egyidőben kezdődtek, elsősorban a földrajzi identitás térelemével foglalkozó, kisebb területekre (falvak, városrészek, kistérségek) koncentrált kutatások,<sup>5</sup> melyek az évtized második felében (rész)alföldi, illetve keletmagyarországi hatókörűvé szélesedtek.<sup>6</sup>

Az említett kutatások eredményeként kategorizálhatjuk, konkrét terekhez kapcsolhatjuk a kötődéselemeket. Legerősebb a „ragaszkodás” a közvetlen lakókörnyezethez, a lokalitáshoz, s e viszony érzelmi konnotációja vetül ki (gyakran irracionálisan) a nagyobb földrajzi terek élettevékenységekkel kapcsolatos megítélésére is.

A táji-területi identitás három konkrét, jól definiálható földrajzi téreységre határozható meg.<sup>7</sup>

– a táji, történeti, termelési, kulturális, illetve bizonyos etnoregionális hagyományokban is gyökerező, az ott élő népesség tudatában mélyen leképeződő és valamilyen földrajzi tartalommal is bíró tájegységre, *kistérségre*;

- a *megyére* mint történetileg is determinált, funkcionáló közigazgatási intézményrendszerrel rendelkező, a földrajzi identitás szempontjából területileg folyton változó képződményre; valamint
- az európai uniós csatlakozás, a társadalomban és gazdaságban jelenleg is zajló európaizálódás eredményeként fölértékelődő, kialakulóban lévő régióra tekintettel.

A térségi (megyei, regionális) kontextusba ágyazott lokális identitásjellemzők vizsgálatára vállalkozó *survey*-kutatások<sup>8</sup> nyilvánvalóan nem pótolhatják a lokális identitás átfogó empirikus vizsgálatait, azonban remélhetően hozzájárulhatnak a tágabb vagy szűkebb lakóhelyi, térségi identitásfaktorok későbbi elemzéseéhez. Jelen tanulmányban a térségi identitás jellemzőinek vázlatos ismertetése mellett – az Alföld II. Program településekre koncentráló kutatásának megfelelően – az alföldi, elsősorban a dél-alföldi *települések tipizált csoportjai* (község, egyéb város, megyeszékhely) *szerint* törekszünk bemutatni a közelmúltban mért lakossági attitűdöket, a lokalitástípusokon belül kirajzolódó főbb tendenciákat.<sup>9</sup>

## Lokális kötődés

A tágabb vagy szűkebb lakóhelyhez való kötődés objektív és szubjektív elemei közül tizenöt lehetséges kapcsolódási indokot vizsgáltunk a Dél-Alföldön. A *lakóhelyi kötődés* néhány kérdése szerepelt az 1998-ban, Északkelet-Magyarország hat megyéjében végzett hasonló vizsgálatunkban is. Így több kérdés kapcsán lehetőségünk nyílik összehasonlításokra is.<sup>10</sup>

A régióhoz való ragaszkodás leginkább meghatározó elemei (általában magas átlagértékekkel) a környezet esztétikája és a lokálpatriotizmus mellett a rokoni és a baráti kapcsolatok, legkevésbé meghatározóak pedig a szabadidő eltöltésével kapcsolatos faktorok és az anyagi jellegű feltételek (a lehetséges elköltözés pénzügyi fedezete, a telek- és ingatlanárak stb.) hiánya voltak. A megyéhez és a kistérséghez való kötődést ugyanezek a válaszelemek jellemzik, viszont az indoklások egyetértési átlagai magasabbak. A konkrét lakóhelyhez, vagyis az adott *településhez* kapcsoló viszony más tartalmú, mint a lakóhelyet övező szűkebb vagy tágabb környezethez kötődés. Ez a kapcsolat feltehetően más érzelmi és egyéb konnotációkat hordoz az emberek számára. Megnőtt ugyanis a támogató indoklások száma, illetve olyan indoklások váltak fontossá, amelyek a mindennapi élettel kapcsolatosak (házasság, rokonság, munkahely, megélhetés, közlekedés).

A külön-külön elvégzett főkomponens-analízis mind a négy esetben (régió, megyei, kistérség, település) azonos logikájú „kötődéstípusokat” eredményezett (1. táblázat).<sup>11</sup> Ez alatt azt értjük, hogy a három dél-alföldi megye lakossága azonos tartalmi megközelítéssel viszonyul a lakókörnyezet külön-

böző szintjeihez. A legnagyobb magyarázott varianciával rendelkező „infrastrukturális” típusokban olyan indoklások együttes preferálása szerepel, amelyek a lakóhelyi környezet minőségi jellemzőire vonatkoznak (közlekedés, fejlettség, esztétikum, szabadidő eltöltésének lehetőségei). Az „infrastukturális” típusnál jelentősen alacsonyabb, de közel azonos varianciájú (másik két főkomponensbe tartozó) indoklások logikája mindegyik szint esetében egyértelmű: a munkahely és megélhetés mellett („munkahely”) a családi-rokoni és ismerősi szférára vonatkozó *kötődések* („család-kapcsolat”) alkotnak külön típusokat.

### 1. táblázat

#### Az egyes területi szintekhez való kötődés alapján elkülönített típusok

„Infrastruktúra” (43,0)	„Család-kapcsolat” (8,2)	„Munkahely” (7,8)	„Elköltöző” (7,2)
A település fejlettsége	Emberi kapcsolatok	Munkalehetőség, munkahely	Az elköltözéshez szükséges pénz hiánya
Szép környezet	Házasság	Megélhetés	A lakóhely szeretete (-)
Jó közlekedés	Egészségi állapot	Szellemi kötődés	Szép környezet (-)
Szabadidős lehetőségek	A gyerekek jövője	A lakóhely szeretete	

A régió, a megye és a kistérség esetében a negyedik főkomponensben az elköltözéshez szükséges anyagi hiányát hangsúlyozó és a lokálpatriotizmust (a lakóhely szeretetét) elutasító (negatív faktorsúly) „*anti-kötődések*” fogalmazódnak meg. A települési szint negyedik főkomponense ugyanezeket az elemeket tartalmazza, de ellenkező előjellel: a lakóhely iránti szeretet és a tágabb-szűkebb emberi kapcsolatok pozitív, míg az elköltözés szándékát feltételező kijelentés negatív súllyal van jelen („nem elköltöző” típus).<sup>12</sup>

A régióhoz, megyéhez és a kistérséghez való kötődés – ebben a sorrendben, egyre növekvő mértékben – közel azonos struktúrájú, míg a lakóhelyi kapcsolódásban megjelenik a konkrét életfeltételek preferálása. Az emberek életében a település szerepe a globális értékelésben is érvényesül, mivel az „Összességében hogy érzi magát (a régióban, megyében, kistérségben, lakóhelyen)?” kérdésre a „lakóhelyen” válasz kapta a legmagasabb pozitív értékelést, bár a tágabb környezetre vonatkozó átlagok is igen magasak. A területi-lakóhelyi kötődésre vonatkozó másik kérdésünkre („Milyen jelentőségűek az Ön életében az alábbiak?”) adott válaszok transzformált átlagai azt igazolják, hogy a régióban élők, a fokozatosan túguló lakókörnyezet minden elemét fontosnak tartják (2. táblázat). A lokálpatriotizmus és a „természetes” nacionalizmus következménye, hogy a konkrét lakóhely, illetve az ország jelentőségének megítélése kiemelkedik a közel azonos átlaggal jellemezhető egyéb környezeti szintek közül.

## 2. táblázat

### Milyen jelentőségűek az Ön életében az alábbiak? Értékeljen fontosság szerint!\*

	Régió	Bács-Kiskun	Békés	Csongrád
Az ország, amelynek állampolgára	85	83	88	85
A város vagy falu, ahol él	83	81	82	85
A tágabb kontinens (Európa), ahol élünk	78	76	81	80
Az utca, ahol lakik	78	76	77	80
A település, ahol dolgozik vagy tanul	74	73	73	77
A kistérség, ahol lakik	74	69	77	78

\*Száz fokozatú skálára transzformált értékek: 0: egyáltalán nem, 100: teljes mértékben  
 Forrás: Identitásvizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.

Az adatok, illetve válaszok *települési hierarchia* szerint történő csoportosítása (megyeszékhely, egyéb város, község) több konklúzió megfogalmazására ad lehetőséget. Úgy tűnik, hogy leginkább „élhető” településtípus a megyeszékhely és a község. A(z egyéb) városok lakóit nem sok minden köti egyik tércategóriához (régió, megye, kistérség) sem, sőt, saját városukhoz sem. Az egyéb városokban élők a vizsgált tizenöt kötődéselem közül alig néhányat támogatnak, ezek többsége általában nem támogatott, illetve a megyeszékhelyek és a községek lakosságától relatíve messze elmaradó támogatottságú. Nem tartják például megfelelőnek a helyi és a térségi munkalehetőségeket, általában a megélhetési feltételeket, nem igazán köti őket lakóhelyükhöz a házasság és az egyéb emberi kapcsolatok, egészségi állapotuk éppúgy nem kötődési tényező, mint ahogy a helyi közlekedési viszonyok vagy a lakóhely szeretete sem. Ők rendelkeznek viszont relatíve legerősebb forrásokkal az „elköltözéshez szükséges pénz” tekintetében, ők szeretik legkevésbé lakóhelyüket, vagyis körükben leginkább adottak a feltételek egy potenciális lakóhely-változtatáshoz.

A *megyeszékhelyek* lakosai (dél-alföldi viszonylatban legalábbis) sok szempontból „kivételezett” helyzetűek, életfeltételeik, munkahelyük, közlekedésük stb. a leginkább biztosított, mégsem jellemzően itt a legmagasabbak a kötődésértékek. E települések lakói főként a rokoni és egyéb kapcsolatokkal, a környezeti és a lakóhelyi szeretet értékekkel kötődnek a régióhoz és a többi területi szinthez. Ugyanakkor viszont nem érzik jellemzőnek a regionális és egyéb térségi kötődést a munkahelyek vagy a kedvező megélhetés vonatkozásában, a gyerekek jövője vagy saját egészségi állapotuk tekintetében, de az infrastrukturális feltételek (közlekedés, települési fejlettség stb.) vagy különösen a kulturális lehetőségek és a szellemi kötődés kapcsán sem. Jelenősen módosul a viszonyulás a saját településsel kapcsolatban, ugyanis a



telek- és ingatlanárak kivételével valamennyi kötődéselem támogatott, illetve elismert.

A községekben élők helyzete sajátos. Sztereotip tudásunk szerint a települési lejtő „alján” elhelyezkedő községek és az ott élő emberek helyzete hátrányos, lehetőségeik korlátozottak, ezek a települések kevésbé élhetőek, vagyis mindebből arra következtethetnénk, hogy az ott lakók kötődésének intenzitása alacsony, magas körükben az elvándorlási hajlandóság stb. Ugyanakkor, ezekkel a meglehetősen széles körben elterjedt hiedelmekkel ellentétben, vizsgálatunk kapcsán azt tapasztaltuk, hogy a községek lakói már a régióhoz is több területen kötődnek. A rokoni kapcsolatok, a szép környezet vagy a lakóhely szeretete egyaránt fontos és támogatott nagytérsgégi kötődéselem. A megyeszékhelyek és az egyéb városok lakóihoz képest a községi lakosok körében relatíve támogatottabb a regionális közlekedés elismertsége, illetve községi szinten a legmagasabb a régióval kialakult vagy feltételezett szellemi kötődés mértéke. Egyedül a gyerekek jövőjéről való gondoskodásban minősül kiemelten hátrányosnak az adott régió, bár ez a vélemény a megyei és a települési viszonyban is pregnánsan megjelenik.

A községekben élők számára a *tradicionális megye* elsősorban rokoni és egyéb emberi kapcsolatok hordozója, egyúttal pedig elismert környezeti háttér, valamint megyei szintre is kisugárzik a lakóhely szeretete és viszonylag magas, bár nem támogatott a szellemi kötődés mértéke. A kistérséggel kapcsolatban tovább nő a rokoni és egyéb perszonális kapcsolatok helyi jelentősége, elismertek a közlekedési viszonyok, valamint a környezeti feltételek. A lakóhely szeretete és a szellemi kötődés tekintetében a községi lakosok messze megelőzik az egyéb településtípusokban élők értékelését.

A tendencia folytatódik a községek saját településükhöz fűződő viszonyát elemezve. Valóban, mint fentebb kiderült, a konkrét lakóhelyhez, vagyis az adott településhez fűződő viszony egyrészt némileg más tartalmú, másrészt pedig lényegesen intenzívebb, mint a lakóhelyet övező különböző terekkel kialakított. Egyúttal pontosítanunk is kell a másutt leírtakat: a lakóhelyet övező szűkebb vagy tágabb környezettel a viszony nem feltétlenül más tartalmú, hanem inkább más intenzitású és egyértelműbben *érzelmi konnotációjú*. Valóban szaporodnak és növekednek ugyanis a támogató indoklások, s alig néhány olyan terület marad, ahol a kötődéselemek nem egyértelműen támogatottak. Ezek a munka világával, a községekben nevelt gyermekek jövőjével, a kulturális és szórakozási lehetőségekkel és a lakóhelyváltoztatáshoz szükséges forrás szűkösségével kapcsolatosak. Rendkívül felértékelődnek ugyanakkor a rokoni és egyéb kapcsolatok, a települési környezet vagy a lakóhely szeretete.

Az *Észak-Alföldön* – ha lehet – még egyértelműbb és néhány kötődéselem által még inkább meghatározott képet kapunk.<sup>13</sup> Minden települési szinten kimagaslóan támogatottak az érzelmi jellegű indoklások (elsősorban a rokoni

és egyéb kapcsolatok), a kötődés (Dél-Alföldön nem használt) fontos tényezői az életkor és „családi esemény”.

A területi-lakóhelyi kötődésre vonatkozó összegző kérdésünkre adott válaszok transzformált értékei azt igazolják, hogy a Dél-alföldi régióban élők általában és minden tércategóriát tekintve jól érzik magukat; magasak, ugyanakkor differenciáltak a támogató indoklások (3. táblázat). Meglehetősen szembetűnő néhány különbség. A Békés megyében élők, legyenek valamilyen városi lakóhelyűek vagy éljenek községekben, minden területen kevésbé érzik jól magukat a „bőrükben”. Ugyancsak feltűnő a(z egyéb) városiakok relatív elégedetlensége, akár megyei szinten, akár regionális összesítésben nézzük. A legelégedettebbek a Csongrád megyeiek, illetve – talán többek számára meglepően – a községekben élők. A községekben élők között pedig a Bács-Kiskun megyeiek jelezték a legmagasabb elégedettséget, legyen szó a tágabb földrajzi környezetek valamelyikéről vagy a lakóhelyről.

### 3. táblázat

**Össességében hogy érzi magát (a régióban, a megyében, a kistérségben, a lakóhelyén)?\***

		A régióban, ahol él	A megyében, ahol él	A kis- térségben, ahol él	A lakó- helyén
Megyeszékhelyen élők	Bács-Kiskun	73	78	76	83
	Békés	71	73	75	76
	Csongrád	76	79	82	83
	Összesen	73	77	78	81
Egyéb városiakok	Bács-Kiskun	71	72	74	77
	Békés	65	69	71	77
	Csongrád	81	82	84	85
	Összesen	71	74	75	79
Községben élők	Bács-Kiskun	82	82	83	84
	Békés	80	80	81	80
	Csongrád	82	81	79	83
	Összesen	81	81	81	83
Összesen	Bács-Kiskun	76	78	78	82
	Békés	72	74	76	78
	Csongrád	79	80	81	83
Régió összesen		76	78	78	81

\* Száz fokozatú skálára transzformált értékek: 0: nagyon rosszul, 100: nagyon jól.

Forrás: *Identitásvizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.*

## Lokálpatriotizmus

Az eddigi elemzés során is többször előkerültek olyan kifejezések, mint a lakóhely szeretete, a lakóhelyhez való „ragaszkodás”, általánosabban a lokálpatriotizmus. A lokálpatriotizmus hétköznapi és „hivatalos” megközelítése<sup>14</sup> egyaránt magába foglalja az érzelmi jellegű viszonyulást, ezért már a vonatkozó kérdésben is jelöltük a fogalom eme ismert jellemzőjét. A lokálpatriotizmus vizsgálata tovább árnyalja a régió lakosságának identitásáról eddig alkotott, sok tényező által meghatározott, differenciált képet.

A lokálpatriotizmus feltételezett tartalmi kritériumai közül három esetben *változó megosztottság* jellemzi a régió lakosságának fogalomértelmezését, a negyedik esetben viszont a többség egyértelműen kizárja a politikai tevékenységet, illetve magatartást a terminus meghatározásából (4. táblázat). A megkérdezettek többsége számára a lokálpatriotizmus politikamentes, ugyanakkor inkább kulturális, gazdasági és szociális tartalmú. Persze, a támogató vélemények kisebb-nagyobb dominanciája nem tükröz teljes körűséget, így feltételezhető, hogy a lokálpatriotizmus nem is írható le csak azokkal a dimenziókkal, melyeket a kérdezés során alkalmaztunk. (Erre a válasziányra további, pontosított, a problémára fókuszáló, részletesebb kérdésekkel lehetne megoldást találni.)

### 4. táblázat

**Ön szerint hogyan jelentkezik a lokálpatriotizmus, a lakóhely fokozottabb szeretete?\***

	Régió	Bács-Kiskun	Békés	Csongrád
Kulturális tevékenységben, magatartásban	59	54	63	61
Gazdasági tevékenységben, magatartásban	54	48	55	60
Szociális tevékenységben, magatartásban	53	50	50	60
Politikai tevékenységben, magatartásban	39	32	39	48

\* Az „igen” válaszok százalékos megoszlása.

Forrás: *Identitás-vizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.*

A három megyei alminta válaszainak többnyire szignifikáns eltérése arra utal: leginkább a Csongrád megyeiek, legkevésbé pedig a Bács-Kiskun megyében élők vélik azt, hogy az általunk megjelölt négy „társadalmi alrendszer” cselekvésében és magatartásában része lenne a lokálpatriotizmusnak.

A települési hierarchia szerint elvégzett válaszcsoportosítás izgalmas, differenciált képet mutat (5. táblázat). A választípusok közül három esetben (kulturális, gazdasági és szociális területen) gyakorlatilag azonos arányban voksoltak igennel vagy nemmel a válaszadók, azzal a nem elhanyagolható különbséggel, hogy a gazdasági és a szociális tevékenységek, illetve magatartá-

sok regionális belső mérlege hasonló, mint a kulturális tevékenységeknél és magatartásokban, csak éppen az utóbbinál fordított tendenciájú. Gyökeresen eltér viszont az előbbiektől a politikai tevékenységekkel kapcsolatos lakossági „súlyozás”.

## 5. táblázat

### A lokálpatriotizmus települési megnyilvánulási, cselekvési területei\*

	Megyeszékhely		Egyéb város		Község		Régió	
	igen	nem	igen	nem	igen	nem	igen	nem
Kulturális tevékenységben, magatartásban	25	11	14	21	14	21	18	18
Gazdasági tevékenységben, magatartásban	18	10	15	14	15	13	19	9
Szociális tevékenységben, magatartásban	15	21	18	18	19	18	25	11
Politikai tevékenységben, magatartásban	58	42	47	53	48	52	62	38

\* Százalékos, kerekített értékek

Forrás: *Identitás-vizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.*

Településtípusok és választípusok szerint vizsgálódva látható, hogy eltérő mértékben differenciáltak a válaszok. Általában *más és más érték* fontos a községek és más például a megyeszékhelyek lokálpatriotizmusának minősítésében. A kulturális tevékenység – mint a lokálpatriotizmus megnyilvánulási, érvényesülési területe – az egyik legerősebben elismert érték a megyeszékhelyen élők körében. A magas támogatottság mellett az elutasítás mértéke is alacsony, vagyis ebben a lakossági körben a kultúra preferált lokális értéknek minősíthető. Az egyéb városi lakosság támogatói és elutasító attitűdje kiegyensúlyozottabb a támogatás javára. A községi lakosság körében viszont erőteljes elutasítás tapasztalható a kulturális tevékenységekben perfektuálódó lokálpatrióta magatartással szemben.

Úgy tűnik, hogy a gazdasági területen megnyilvánuló lokálpatrióta tevékenység, a megyeszékhelyek csekély elutasító attitűdje mellett inkább nem differenciál, hiszen az egyéb városok és a községek lakossága egyaránt teljesen megosztott ebben a kérdésben. Az adatok szerint a szociális tevékenységet sem értékeli túlzottan lokálpatrióta mozgástérnek a közvélemény. A megyeszékhelyeken egyértelműen elutasítják ezt a lehetőséget, a másik két településtípusban pedig gyakorlatilag egyforma arányban támogatják és utasítják el.

A legizgalmasabb a politikai tevékenységben, magatartásban megnyilvánuló lokálpatrióta mentalitás. A megyeszékhelyek kiegyenlített válaszaiban feltehetően jelen van a politikai tevékenység nagypolitikára való asszociálása, míg az egyéb városokban – és különösen a községekben – a város- vagy községpolitika elismertsége és támogatottsága jelenik meg.

A „saját” lokálpatriotizmus mellett arra is választ kerestünk, hogy a kérdezettek milyen mértékűnek ítélik az adott település lokálpatriotizmusának mértékét. A kapott értékek szociálpszichológiai értékelést kívánnak, ugyanis ezek az adatok rendre alacsonyabbak, mint a saját lakóhely szeretetének értékei. Vagyis, míg a kérdezettek tisztában vannak saját vonzódásaikkal, addig – feltehetően különböző okok, sztereotip beidegződések, a térségre jellemző pesszimizmus stb. miatt – saját lakóhelyük többi lakosának lokálpatriotizmusát lényegesen alacsonyabb intenzitásúnak gondolják, mint a sajátjukat. Ugyanakkor a „fordítottan” működő települési lejtőn ebben az esetben is a községekben a legmagasabb és a megyeszékhelyeken a legalacsonyabb a lakóhely iránti szeretet mértéke.

A lakóhelyi ragaszkodás, az adott lokalitás iránti szeretet egyik fokmérője az is, hogy megfelelő anyagi háttér esetén a lakosok elköltöznének-e az adott településről. Nos, csaknem minden ötödik felnőtt ember *költözne el* jelenlegi lakóhelyéről, mégpedig leginkább valamely dunántúli településre, valamelyik dél-alföldi városba, illetve a dél-alföldi megyeszékhelyek egyikére. Ezzel szemben az Észak-alföldi régióban csak minden nyolcadik lakos nyilatkozott úgy, hogy elegendő forrás esetén új lakóhelyet választana. A lakóhelyváltoztatási szándékok csaknem fele itt a saját településen belüli minőségi cserét jelentené, a „maradék” egy része az adott megyén belül vagy más megye valamely városába költözne szívesen. Ebben a régióban azt tapasztaltuk, hogy a dunántúli, külföldi stb. lakóhelyváltoztatási aspirációk nem dominánsak.

## 6. táblázat

### Milyen jelentőségűek az Ön életében az alábbiak? Értékeljen fontosság szerint!\*

	Az utca, ahol lakik	A város vagy a falu, ahol él	A település, ahol dolgozik vagy tanul	A kistérség, ahol lakik	Az ország, amelynek állampolgára	A tágabb kontinens (Európa), amelyen él
Megyeszékhely	77	83	77	74	85	78
Város	79	83	70	71	85	77
Község	81	84	71	79	86	80
Régió összesen	79	83	73	75	86	79

\* Száz fokozatú skálára transzformált értékek: 0: egyáltalán nem fontos, 100: teljes mértékben  
Forrás: *Identitás-vizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.*

A lakóhelyszeretet mértékét is jól illusztráló két további kérdés dél-alföldi vizsgálatának eredményeit is érdemes összefoglalnunk. Az egyes településtípusok lakóinak bizonyos tércategóriákra vonatkozó értékeléseiből kiemelhető, hogy a munka- vagy tanulóhelyet jelentő település kivételével valamennyi kategóriát (az utcától Európáig) a *községek lakói* értékelik legmagasabbra

(6. táblázat). A különböző státuszú városok között mutatkozik némi bizonytalanság, illetve szinte valamennyi egyéb kategóriában jellemző valamelyes „pulzálás”.

A lakóhelyszeretet mérését segítő érték lehet végül az, ha megkérdezzük a régió különböző típusú településein élő lakosokat például arról, hogy az egyes emberek elismerésében számít-e, és ha igen mennyire, hogy honnan (mely megyéből, Alföldről, Dunántúlról, fővárosból, szomszéd országból stb.) származnak. Úgy tűnik, hogy ez a kérdés alapvetően *nem differenciál*, de a fővárosi származás minden vizsgált településtípusban eleve egyfajta elismertséget jelent, és hasonlóan elismertek (leginkább a megyeszékhelyek lakói között!) a szomszéd országokból származó (feltehetően zömében magyar) emberek is.

## Értékválasztások

A helyi társadalom, illetve a lokális értékek vizsgálata összetett és soktényezős probléma, melynek részletes feltárására ez a kutatás nem vállalkoz(hat)ott. A feltehetően elvégzendő későbbi vizsgálatok megalapozását viszont elősegíthetik azok az eredmények is, melyek – egy sajátos megközelítésben – a lakóhelyen élők különböző szempontok szerinti értékelésére vonatkoznak. E helyütt az egyes emberek lakossági elfogadását minősítő szubjektív „ítéleteket” lehetséges elemezni, melyek jól tükrözik a régió, illetve a megyék és a településtípusok lakóinak eltérő értékválasztásait (7. táblázat). Kérdéseink olyan kritériumokat fogalmaztak meg, melyek egyrészt az adott lakóhelyhez

### 7. táblázat

**Lakóhelyén, az egyes emberek elismerésében mennyire számít az, ha valaki(nek)...\***

	Régió	Bács-Kiskun	Békés	Csongrád
Sokat tesz a faluért/városért	70	73	68	68
Sok pénze van	69	68	71	66
A falu/város vezetői közé tartozik	66	65	75	58
Iskolázott	65	67	61	65
Családja régóta él a településen	59	61	56	59
Valamilyen pártfunkciója van	49	49	56	41
Vallásos	32	38	24	33
Városból kitelepült vagy faluból beköltözött	31	32	24	34

\* Száz fokozatú skálára transzformált értékek: 0: egyáltalán nem, 100: sokat számít.  
 Forrás: *Identitás-vizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.*

való kötődésre (származás, beköltözés), illetve a konkrét helyi cselekvésre (sokat tesz a településért), másrészt szociológiai státuszjellemzőkre (iskolázottság, vezetés, politikai funkció, vallásosság, egzisztenciális helyzet) vonatkoztak.

Az eredmények szerint a régióban élők többsége véli úgy, hogy az adott településen élők elismerésében leginkább a lakóhelyi kötődés, a helyi vezetői pozíció, az iskolázottság, valamint a biztos anyagi háttér számít. Ezen értékekkel szemben a beköltözés vagy a visszatelepülés, illetve a vallásosság és a pártelkötelezettség kevésbé támogatott, pontosabban elutasított tényezők. (A régió átlagához viszonyítva, például a helyi elismertség szempontjából Békés megyében a közigazgatási és pártvezetői státuszt fontosnak, míg Csongrád megyében kevésbé fontosnak tartják az ott élők.)

A lakóhelyi elismertség főkomponens-analízis segítségével kialakított három típusa közül a vezetői és pártfunkciókat az egzisztenciális biztonsággal összekapcsoló „elit” esetében a legmagasabb a magyarozott variancia. A második („lokálpatrióta”) típus a lakóhelyhez való kötődést és a vallásosságot képviseli, míg a harmadik az iskolázottságot a lakóhely problémáival való törődéssel köti össze („értelmiségi”).<sup>15</sup> A regionális és megyei átlagok mögött ebben az esetben is települési minták találhatók, melyek sajátosságainak bemutatása tovább árnyalja az elismertség értékekről eddig szerzett tudásunkat (8. táblázat).

A kitelepülők, illetve beköltözők kivételével mind a Dél-Alföld, mind az Észak-Alföld vonatkozásában rendelkezünk összehasonlítható adatokkal.

#### 8. táblázat

### Lakóhelyén, az egyes emberek elismerésében mennyire számít az, ha valaki(nek)...\*

	Megyeszékhely		Egyéb város		Község		Régió	
	Dél-Alföld	Észak-Alföld	Dél-Alföld	Észak-Alföld	Dél-Alföld	Észak-Alföld	Dél-Alföld	Észak-Alföld
Sokat tesz a faluért/városért	66	72	72	69	74	79	71	73
Sok pénze van	70	70	72	68	63	61	68	66
A falu/város vezetői közé tartozik	64	66	69	66	67	68	67	67
Iskolázott	65	63	66	62	66	72	66	66
Családja régóta él a településen	54	45	58	59	66	63	59	56
Valamilyen pártfunkciója van	50	57	54	45	45	48	50	50
Vallásos	28	27	35	33	39	40	34	33
Városból kitelepült vagy faluból beköltözött	26	-	31	-	35	-	31	-

\* Száz fokozatú skálára transzformált értékek: 0: egyáltalán nem, 100: sokat számít. (Kerekített értékek.)

Forrás: Identitás-vizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.

A két régió átlagtámogatásai között egyetlen elismertségi tényező esetében sincs szignifikáns különbség. A lakóhelyhez való kötődés, a konkrét helyi cselekvés, valamint a státuszjellemzők egyaránt hasonló értékeket jeleznek. Ugyanakkor számos *eltérő viszonyulással* is találkozhatunk, ha az egyes településtípusok eredményeit vizsgáljuk.

A legszembetűnőbb talán a városi és községi lakosok értékítéletének különbsége a pénzzel, a gazdag(abb) helyi lakosok elismerésével kapcsolatban. Míg a városokban a „sok pénzü emberek” a legelismertebbek közé tartoznak, addig a községek lakói körében az elismertséget elsősorban a településért végzett tevékenység, az iskolázottság, az adott család települési kötődésének időtartama, részben a vallásosság indukálja. Általában leginkább akkor támogatott valaki egy-egy lokalitásban, ha sokat tesz a településéért, ha jelentős anyagi forrásokkal rendelkezik, ha helyben közigazgatási vagy politikai vezetőként tevékenykedik, illetve magasan preferálják a megkérdezettek az iskolázottságot is. További településtípus szerinti differencia, hogy a lakóhelyi kötődés időtartamát, a pártfunkcióval rendelkezőket és a vallásosságot jelentős különbséggel értékeli a városi és a falusi ember. Előbbi jobban elismeri például a pártfunkciót, utóbbi viszont a tradicionális értékeket: családi kötődést, vallásosságot stb.

## Jövőképek

A többdimenziós skálázás módszerével elvégzett elemzés során a lakóhelyre vonatkozó<sup>16</sup> *véleménytípusok kapcsolódását* is vizsgáltuk. Arra a kérdésre kerestük a választ, hogy a régió lakosságának gondolkodásában hogyan kapcsolódik össze a lakóhelyhez kötődés, a helyi értékrend, valamint a település helyzetét befolyásoló tényezők fontosságának megítélése.<sup>17</sup>

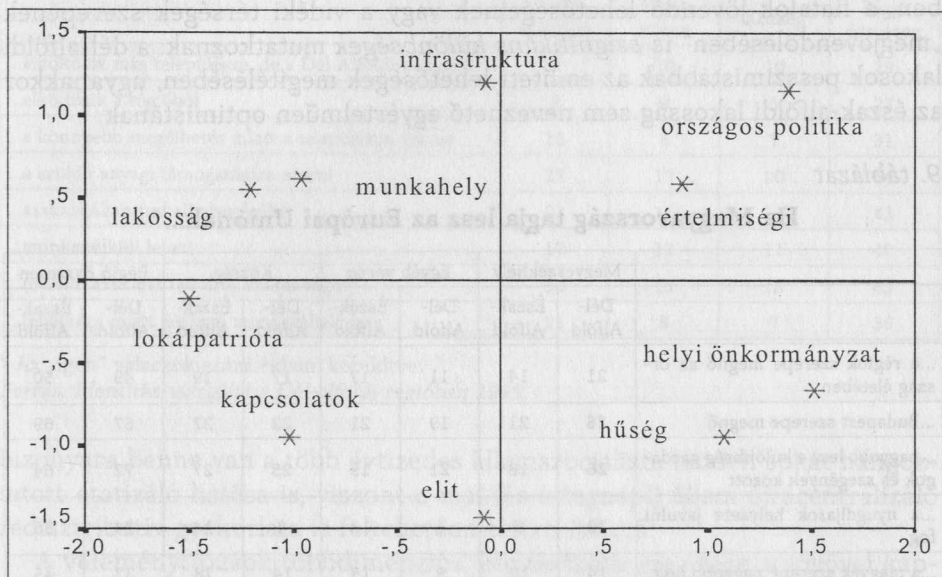
A kétdimenziós *1. ábra* alapján levonható fontosabb következtetések:<sup>18</sup>

- A Dél-alföldi régió egészére és mindhárom megyére igaz, hogy a település iránti ragaszkodás, valamint a helyi önkormányzat szerepének elismerése egymáshoz közel állnak. Más megfogalmazásban: az emberek gondolkodásában a lakóhelyhez kötődés és az önkormányzati munka jelentőségének megítélése – megyéktől függetlenül – összetartozik. Amennyiben a helyi közigazgatás jelentős tényezőként van jelen a településen, nagyobb az esély, hogy a lakosság kedveli lakóhelyét és nem akar elköltözni.
- A régiót jellemző másik tipikus elkülönülést a kormányzati szint befolyásoló hatásának és a lakóhelyi elismertséget leginkább az iskolázottsággal azonosító attitűdöknek az egysége jelenti. A (Bács-Kiskun és Csongrád megyékben külön-külön is meglévő) jellemzők mögött valószínűleg az a hétköznapi sztereotípiák húzódik meg, amely a kormányt és a



1. ábra

### A lakóhelyre vonatkozó vélemény típusok kapcsolódása a Dél-alföldi régióban\*



\* Az MDS elemzések jellemzői: teljes minta: Stress: 0,241, RSQ 0,566.

parlamentet a „tanult emberek” vélt vagy valós képzetével azonosítja. Ennek a gondolkodásnak az alapja feltehetően a magyar politikai kultúra történetileg kialakult vonásaiban gyökerezik, ahol a nagypolitika világát a „nadrágos” ember reprezentálja.

A jövő, annak esélyei, lehetőségei szinte mindenkor érdekesek, izgalmasak. Alföldi kutatási tapasztalatunk szerint az általános kérdések szintjén szinte minden kérdezettet nagyon érdekel a település, a kistérség, a megye, a régió, az ország jövője. Ezen az általános szinten a válaszokban sincs különbség. Néhány pont eltéréssel valamennyi települési/térségi szinttel kapcsolatban ugyanolyan magas támogatási értékek születtek. Nincs a válaszártékek között szignifikáns különbség, vagyis az általános települési-térségi jövőképet firtató kérdések nem differenciálnak.

Ha az optimizmust sugárzó „általános” jövőből a kicsit már kézzelfoghatóbbnak tűnő, dilemmákat is felvető európai csatlakozás problematikájára fókuszálunk, s tesszük mindezt a dél-alföldi és az észak-alföldi adatokat összehasonlítva, lényegesen differenciáltabb képet látunk (9. táblázat).

A régiók szerepének megítélésében egyaránt megosztott mindkét alföldi régió lakossága. Budapest szerepe feltehetően tovább erősödik: ebben sincs lényeges különbség a vélemények között. A lakossághoz fizikailag és tudati-

lag is közelebb álló kérdésekben (gazdagok és szegények, nyugdíjasok, megyék) viszont nem feltétlenül értenek egyet a két régió lakosai, és különösen nem az eltérő településtípusokban élők. Az ország helyzetének megítélésében, a fiatalok jövődjének lehetőségeinek vagy a vidéki térségek szerepének „megjövendölésében” is *szignifikáns különbségek* mutatkoznak: a dél-alföldi lakosok pesszimiztábbak az említett lehetőségek megítélésében, ugyanakkor az észak-alföldi lakosság sem nevezhető egyértelműen optimistának.

## 9. táblázat

### Ha Magyarország tagja lesz az Európai Uniónak...\*

	Megyeszékhely		Egyéb város		Község		Régió összesen	
	Dél- Alföld	Észak- Alföld	Dél- Alföld	Észak- Alföld	Dél- Alföld	Észak- Alföld	Dél- Alföld	Észak- Alföld
...a régiók szerepe megnő az ország életében	21	14	11	17	17	19	49	50
...Budapest szerepe megnő	26	21	19	21	22	27	67	69
...nagyobb lesz a különbség gazdagok és szegények között	26	18	21	19	25	27	72	64
...a nyugdíjasok helyzete javulni fog	10	8	6	13	8	14	24	35
...a megyék szerepe nagyobb lesz	14	12	9	15	14	18	37	45
...nagyobb lesz a különbség keleti és a nyugati országrész között	22	16	17	16	20	24	59	56
... az egyes települések szerepe megnő	23	15	16	18	17	22	56	55
... összességében jobb lesz az ország helyzete	21	16	13	17	14	20	48	53
... a fiatalok helyzete javulni fog	21	16	12	18	15	20	48	54
... a vidék szerepe megnő az ország életében	17	14	10	16	14	18	41	48

\* Az „igaz” válaszok százalékban, kerekítve.

Forrás: *Identitás-vizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.*

*Északkelet-magyarországi regionális szociológiai kutatás 1998.*

Megvizsgáltuk, hogy a (dél-alföldi és észak-alföldi) lakosság véleménye szerint „milyen (helyi, kistérségi, megyei, regionális vagy országos) szinten kellene elsősorban törődni” számos oktatási, egészségügyi, szociális, etnikai és egyéb (közbiztonság, környezetvédelem stb.) kérdéssel. Elgondolkodtató, hogy szinte minden oktatási, egészségügyi, szociális, etnikai vagy éppen területfejlesztési feladat megoldása (a településtípusok között differenciáltan ugyan, de) jórészt országos szintre címzett. Az információs társadalom fejlesztésében, a terület- és vidékfejlesztésben megjelenik a régió, a munkahelyteremtésben a megyei szint, de a legtöbb társadalmi ellátási feladat megoldása – a lakossági elvárások szerint – *fölfelé „csúszik”*. Ebben az attitűdben

## 10. táblázat

### Az Ön véleménye szerint gyermeke, tanulmányai befejezése után...\*

	Megye- székhely	Egyéb város	Község	Régió összesen
...elköltözik más településre, de a Dél-Alföldön marad	9	10	10	29
...elköltözik a régióból	9	9	5	23
...a könnyebb megélhetés miatt a településen marad	16	8	7	31
...a szülők anyagi támogatására szorul	27	17	20	64
...szakmájában tud elhelyezkedni	21	11	11	43
...munkanélküli lehet	17	12	11	40
...további szakmát tanul/új szakot végez	30	15	18	63
...tehetsége miatt európai munkavállaló lesz	21	8	7	36

\* Az „igen” válaszok százalékban, kerekítve.

Forrás: Identitás-vizsgálat a Dél-alföldi régióban 1999.

bizonyára benne van a több évtizedes államszocialista modell sokat hangoztatott etatizáló hatása is, viszont a mai (és a tegnapi) állam újracentralizáló redistributív gyakorlata is feltehetően tetten érhető.

A vélemény típusok többdimenziós, kontextuális elemzése, a jövővel kapcsolatos általános várakozások, az európai uniós csatlakozással kapcsolatos vélemények megismerése, valamint a társadalomellátási feladatok lakossági címzetteinek behatárolása után feltétlenül tanulságos a mai gyermekek jövőjével kapcsolatos *szülői várakozások* vázlatos áttekintése is (10. táblázat). A szülők többsége általában nem teljesen elfogulatlan gyermekével szemben. Mégis, ezekből az „igen” válaszokból szinte kiált a *bizonytalanság*, a munkanélküliségtől való félelem, a szülői támogatás szükségessége, a bizonytalan munkába állás további tanulással történő kitolása, a gyermek jövőjének féltése és félése. Márpedig, ha valaki a gyermeke jövőjében sem igazán tud vagy mer bízni, bízhat-e valóban a saját jövőjében?

## Összegzés

Az előzőekben néhány aspektusból elemzett alföldi lokális és területi identitás-kutatások további jelentősége főként abban rejtezik, hogy ilyen és hasonló (más területekre is kiterjedő, egy-egy témát mélyebben feltáró) empirikus vizsgálatokkal *bizonyítható*: a társadalom földrajzi szempontból értékelhető identitásának, illetve az identitás térelemeinek sajátos megnyilvánulásai fontos szerepet játszhatnak a közeli s a távoli jövő közigazgatási, társadalomszervezési és területfejlesztési térfelosztásával kapcsolatos döntések meghatározásában.

A survey-vizsgálatok *stratégiai jelentősége* abban van, hogy a polgárok földrajzi tájhoz, különböző létező vagy megszervezett földrajzi terekhez (település, lakókörnyezet, kistérség, megye, régió stb.) való kötődésének minősége, annak belső harmóniája alapvetően – többnyire rejtetten, tudat alatt – befolyásolhatja életminőségüket, a területi jellegű kihívásokra adott, a helyi társadalom által megfogalmazott válaszlehetőségeket, a mobilitást, a lokális és/vagy térségi közösség „mi-tudatának” erősségét stb. A szubjektum által áthatott objektív területi *törvényszerűségek* empirikus megközelítése fejleszthető kísérlet arra, hogy közelebb kerülhessünk azoknak a helyi-térségi reakcióknak a megértéséhez, amelyek napjaink igen dinamikus és sok szempontból diffúz társadalmi-területi folyamatait kísérik. A társadalom tagjainak térbeli és társadalmi cselekvéseit, mozgását, a különböző „politikákhoz” való viszonyulását nagymértékben megszabhatja, hogy például a szükségképpen kimerülő, kifejezetten térbeli jelleggel bíró konfliktusokat a mindenkori hatalmi szféra hogyan kezeli, mennyire számol azokkal a sajátos társadalmi értékekkel, térbeli minősítésekkel, érzékelt terekkel, amelyekkel a lakosok rendelkeznek.

A kulturált és a közérdek által szabályozott *térhasználat*, a helyi-területi típusú *identitások* a magyar területi-települési fejlődés igen fontos jövőbeli tényezői.<sup>19</sup> Ez a folyamat azonban csak akkor lehet eredményes és sikeres, ha a tudományosan megalapozott fejlesztési elképzelések

- tudatosan számolnak azokkal a társadalmi-térhasználati tényezőkkel, melyek a lakópolgárok „mentális térképein” jelennek meg;
- megkeresik azokat a sajátos beavatkozási (tér)formákat, amelyek az emberek lokális és térbeli mozgásaival, térhasználatával, cselekvési szokásaival legalább részben egybeesnek;
- a különböző térformákhoz világosan elkülönülő és adekvát feladatokat, intézményeket rendelnek; valamint
- közvetett és közvetlen módszerekkel (oktatás, posztgraduális képzések, tudomány-népszerűsítés stb.) mintegy „újratudatosítják” a modern és demokratikus társadalom térhasználatának fontosságát, annak kritériumrendszerét.

Mindezek együttesen járulhatnak hozzá a területi-települési fejlődés sikereihez és remélt harmóniáihoz.

Eredeti hipotézisünk és mai konklúzióink szerint az alföldi emberek térbeli kötődései, a települési és térségi identitáselemek vizsgálatából következő tanulságok nagymértékben segíthetik a lokális és területi fejlődési folyamatot, míg a kötődés fogyatékoságai – amelyek egyúttal a társadalom térbeli műveltségének hiányosságait is jelentik – gátolhatják és visszavethetik a területi-települési fejlődést, a társadalmi azonosulás mértékét, valódi támogatottságát. Különösen fontossá tehetik a ma még általunk is csak érintőlegesen vizsgált identitástényezők szerepét az európai csatlakozás regionális

politikai elvrendszerének olyan fontos elemei (kohézió, szubszidiaritás, partnerség, területi szolidaritás, területi másság tisztelete stb.), amelyek kitüntetett szerepet kapnak a társadalom és a gazdaság térbeli harmóniájának megteremtésében.

## Jegyzetek

- 1 Csepeli Gy. 1992; Erős F. 1996.
- 2 Böhm A.–Pál L. 1987; Csatári B. 1989, 1991; Enyedi Gy. 1991.
- 3 Hamar A. et al 1997; Murányi I.–Szoboszlai Zs. 1998, 1999; Csatári B. 1999.
- 4 A területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény.
- 5 Csatári B. 1989; Nánásiné Tóth É. 1996.
- 6 Hamar A. et al 1997, 1998; Murányi I.–Szoboszlai Zs. 1998; Csatári B. 1999.
- 7 Csatári B. 1999.
- 8 Murányi I.–Szoboszlai Zs. 1998, 1999.
- 9 A vizsgálat adatfelvétele 1999 októberében készült, N=1200 fős, a Dél-Alföld felnőtt népességét reprezentáló mintán. A térségi összefüggések más előkészület alatti publikációkba kerülnek bemutatásra.
- 10 Az „északkelet-magyarországi regionális szociológiai kutatás a területi folyamatok háttérvizsgálathoz” kutatás 1998 októberében, Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar, Heves, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében készült, 2000 fős reprezentatív felnőtt minta kialakításával. A másodelemzés és a dél-alföldi identitásvizsgálattal történő összevetés során egyrészt különválasztottuk az észak-alföldi megyéket (Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg), másrészt (a dél-alföldivel azonos metódus alapján) településtípusok szerinti almintákat alakítottunk ki. Így ebben a régióban is kialakítottuk a megyeszékhelyek, az egyéb városok és a községek almintáit. Az összehasonlíthatóság technikai feltételei mellett, mindazon kérdéseknél, ahol ez lehetséges volt, összevetettük a dél-alföldi és az észak-alföldi adatokat, választ keresve arra, hogy az Alföldön belül mennyire vágnak egybe az északi és a déli területek lakóinak attitűdjei, véleményei.
- 11 Itt csak a regionális főkomponens-analízis eredményeit emeljük ki.
- 12 A különböző lakóhelyi környezethez való kötődés azonos logikájú „kötődéstípusai” együttes szerveződésének figyelembevétele során a 16 főkomponens bevonásával másodlagos főkomponens-analízist végeztünk. Az eredmények egyértelműen igazolják, hogy az eltérő lakókörnyezeti szintekhez való kötődés azonos logikájú szerveződése nem függetlenek egymástól. A másodlagos főkomponensek megyei score-átlagai jelentős eltéréseket mutatnak: a Csongrád megyéiket az „infrastruktúra” és a „munkahely” típus az átlagosnál jobban, míg a Békés megyében élőket az átlagosnál kisebb mértékben jellemzi. A tárgyi-gazdasági feltételrendszer átlagosnál kisebb mértékű preferálása mellett más eredmények is alátámasztják, hogy a Békés megyei-ek inkább érzelmileg ragaszkodnak tágran értelmezett (település-régió) lakókörnyezetükhöz: a családi-rokoni kötődések („család-kapcsolat”) csak az itt élőket jellemzik a régió átlagánál nagyobb mértékben. Mindez együtt jár az elköltözési szándékot és a lakóhely szeretetét tartalmazó „elköltöző” típus elutasításával. A Csongrád megyében élők kötődése bizonyos értelemben „hideg”, mivel a megélhetési és infrastrukturális szempontokat preferálják legerősebben, ám hozzájuk képest a Bács-Kiskun megyeiek viszonyulása még inkább elgondolkodtató, mert csak az itt élőket jellemzi az „elköltözés” típus átlagosnál erősebb preferálása.
- 13 Ebben a kutatásban az „identitásszintek” közül a települési kapcsolatot vizsgáltuk. Az eltérő kötődésértékek és egyéb metodológiai feltételek hiánya miatt a két vizsgálat részben hasonlítható, s az így kapott eredmények inkább tendenciaként értékelhetők.

- 14 A patriotizmus (latin) eredeti jelentése hazaszeretet. A lokálpatriotizmus általános értelmezése: 1. Helyi érdekű hazafiság; szűkebb vidék (lakóhely stb.) túlbecsülése, túlhajtott szeretete. 2. A kisebb jelentőségű helyi érdekeknek az országos ügyek elé helyezése (Bakos, 1986).
- 15 A megyei almintákat jellemző score-átlagok azt igazolják, hogy a lakóhelyi elismertséget tekintve a Békés megyeiek a vezetői státuszt („elit”) az átlagnál jobban, míg a lakóhelyhez való kötődést („lokálpatriotizmus”) kevésbé vélik lényegesnek. A másik két megyei almintában viszont pozitív a lakóhelyhez való kötődés típusának score-átlaga, ami arra utal, hogy az ott élők a régió átlagánál fontosabbnak tartják a lokálpatriotizmust.
- A szociokulturális jellemzők csak Békés megyében befolyásolják számottevően az „elit” típusú elismertséget. A „lokálpatrióta” típus elfogadását, illetve elutasítását azonban itt módosítják legkevésbé a független változók. Mivel a „lokálpatrióta” típusban a lakóhely iránti ragaszkodás a vallásossággal kapcsolódik össze, logikusnak tűnik, hogy a nem ateista csoportba való tartozás valamennyi (vizsgált) megyében valószínűsíti a típus preferálását. További sajátosság, hogy a független változók mindhárom megyében igen csekély mértékben befolyásolják az „értelmi-ségi” véleményítípust.
- 16 A matematikai elemzésekben Murányi István működött közre.
- 17 Az elemzésbe bevont változók, a különböző főkomponens-analízisek alapján a következők. 1. A lakóhelyhez kötődés típusai: infrastruktúra – a lakóhely minőségi jellemzői (közlekedés, fejlettség, szabadidő eltöltésének lehetőségei, esztétikum); munkahely – munkahely és megélhetési lehetőség; kapcsolatok – családi, rokon és ismerősi környezet; hűség – a lakóhely szeretete és az elköltözés elutasítása. 2. A lakóhelyi elismertség típusai: elit – vezetői és pártfunkciók, egyszintenciális biztonság; értelmiségi – magas végzettség és a lakóhely iránti törődés; lokálpatrióta – lakóhelyhez kötődés és vallásosság. 3. A lakóhely helyzetét befolyásoló tényezők: országos politika – kormány, parlament, regionális tanács, megyei önkormányzat; helyi társadalom – település polgárai, helyi civil szervezetek, egyházak, kérezzett; helyi önkormányzat – helyi képviselőtestület, polgármester, önkormányzati tisztviselők.
- 18 A megyei ábrák hely hiányában nem közölhetők. Megtalálhatók a kutatás zárótanulmányában. (*Dél-alföldi regionális identitásvizsgálat*. Kézirat. Szolnok, MTA RKK ATI Társadalomkutató Csoport).
- 19 Csatári B. 1999.

## Irodalom

- Bakos F.: *Idegen szavak és kifejezések szótára*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1986.
- Bóhm A.–Pál L. (szerk.): *A helyi hatalom működése*. MSZMP KB. TTI, Budapest, 1987.
- Csatári B.: *A Tiszazug kistérségi problémái*. Kutatási jelentés. Kézirat. MTA RKK Településkutató Csoport, Kecskemét, 1989.
- Csatári B.: *A falvak térkapcsolatai és fejlesztési lehetőségei, 1986–1990*. Jász-Nagykunszolnok és Bács-Kiskun megyei vizsgálatok, kutatási jelentések. Kézirat. MTA RKK Településkutató Csoport, Kecskemét, 1991.
- Csatári B.: *Az identitás földrajzi térelemei*. MTA Stratégiai Kutatások. Kézirat. MTA RKK, Pécs, 1999.
- Csepeli Gy.: *Nemzet által homályosan*. Századvég Kiadó, Budapest, 1992.
- Enyedi Gy.: A lokálitás szerepe a modern társadalmakban. *JUSS*, Társadalomismereti és kulturális szemle, 1991. 4. 29–33.
- Erős F. (szerk.): *Azonosság és különbözőség*. Scientia Humana, Budapest, 1996.
- Hamar A.–Murányi I.–Szoboszlai Zs.: *Az alföldi társadalom innovatív csoportjai*. Alföldi Kutatási Program II. Kézirat. MTA RKK ATI Társadalomkutató Csoport, Szolnok, 1997.

- Hamar A.–Murányi I.–Szoboszlai Zs.: *Északkelet-magyarországi regionális szociológiai kutatás a területi folyamatok háttérvizsgálatához*. Kutatási zárójelentés. Kézirat. MTA RKK ATI Társadalomkutató Csoport, Szolnok, 1998.
- Murányi I.–Szoboszlai Zs.: *Ifjúsági életmód és szokásvizsgálat Jász-Nagykun-Szolnok megyében*. Kézirat. MTA RKK ATI Társadalomkutató Csoport, Szolnok, 1998.
- Murányi I.–Szoboszlai Zs.: *Dél-alföldi regionális identitás vizsgálat*. Kézirat. MTA RKK ATI Társadalomkutató Csoport, Szolnok, 1999.
- Murányi I.–Szoboszlai Zs.: *Sikeres városok, magasan, illetve alacsonyan fejlett települések az Alföldön*. Kutatási zárójelentés. Kézirat. MTA RKK ATI Társadalomkutató Csoport, Szolnok, 1999.
- Nánásiné Tóth É.: *Kötődések a városhoz*. Kutatási jelentés. Kézirat. MTA RKK ATI Településkutató Csoport, Kecskemét, 1996.

NAGY GÁBOR

# Az Alföld gazdasági fejlődésének néhány vonása

*Kulcsszavak:* gazdasági struktúra, vállalkozói aktivitás, termelékenység, privatizáció, külföldi tőke bevonása, térkapcsolatok, európai uniós csatlakozás, tudásalapú fejlődés.

## Bevezetés

Az első, még 1993-ban zárult Alföld I. Program III. kötete – *Az Alföld gazdasági bázisa*<sup>1</sup> – még csupán az 1988–1991 között éppen csak elindult átalakulási folyamat néhány főbb elemét tudta regisztrálni, illetve értékelni abból a szempontból, hogy ezek milyen mértékben változtatták meg a nagyrégió rendszerváltás előtti (alapvetően és egészében a gazdasági periféria fogalmával leírható) helyzetét, hogyan alakult át a korábban meglévő növekedési tényezők egymáshoz viszonyított súlya, melyek egy gazdasági fejlődés lehetséges és meglévő feltételei, s az adottságok kihasználását milyen állami szerepvállalás, tudatos gazdasági és területi politika segítheti elő. A legfontosabb vizsgált kérdések közül kiemelhető a hosszú távú iparfejlesztés és a területfejlesztés egymáshoz való viszonyának vizsgálata, a globalizáció várható hatásai a telepítési és fejlődési tényezők erőssorrendjére, a megváltozó regionális munkamegosztás hatása a régió fejlődésére, a minőségi elemek szerepe az ipari átalakulásban, az információ szerepe a gazdasági megújulásban, a környezeti gondolkodás remélt előretörése a gazdasági tervezésben és működésben, az ipari és szolgáltatási egységek közötti kapcsolatrendszer átformálódása.

A négy rész tanulmány bemutatta az ipari szerkezet átalakulását, a termelői infrastruktúra-rendszerek állapotát, az ipar szervezeti átalakulását, a területfejlesztés és a gazdasági fejlődés kapcsolatrendszerét, illetve egy konkrét kistérség elemzésén keresztül az átalakulás első néhány évének tanulságait. Az összegző következtetések közül a legfontosabbnak a gazdaságstatisztikai rendszer teljes dezintegrációja tűnik, mely csaknem lehetetlenné tette egy



átfogó, összehasonlító elemzés elkészítését, nagyobb léptékű általánosabb megállapítások kimondását, következtetések levonását. Kimondta ugyanakkor, hogy az Alföld öröklött gazdasági szerkezete és szervezeti rendszere, valamint az ország változó (nyugati) orientációja önmagában hátrányos helyzetbe hozta a kistérségek többségét a rendszerváltás során, s ez a visszamaradottság rövid távon bizonyosan nem számolható fel. Bebizonyította, hogy a nyolcvanas évtized gazdasági fejlődése, illetve a statisztikai átfogó mutatókban bekövetkezett lassú konvergencia alapvetően a megkésett, mennyiségi alapú iparosítás eredménye, illetve a struktúraváltás vontatottságának következménye. A fejlesztési javaslatok közül kiemelhető érvényessége miatt a humán erőforrás-gazdálkodás, ezen belül is elsősorban a képzési feltételek drasztikus javítása, hiszen az alföldi munkaerő szorgalma számos esetben nem párosul innovatív készséggel és képességgel. A releváns felismerések közé sorolható, hogy az ún. „telephelyi ipar” önmagában, a termelési vertikum egyéb elemeitől elszakítva nagyjából életképtelen, s a tájidegen nagyipar túlélési esélyei is viszonylag gyengék. A kibontakozást a táji, földrajzi, történelmi fejlődési pályára való szerves építkezésben látta a gazdaságon belül is, melyet speciális területi politikával szükséges támogatni. Világosan megfogalmazta, hogy a piac a területi különbségeket inkább felerősíti, mintsem tompítja, így határozott államilag vezérelt területi politika nélkül már a meglévő területi egyenlőtlenségek sem csökkenthetők.

Az 1997-ben indított Alföld II. Programban kiindulópontként figyelembe vettük az Alföld I. Program VI. kötete – *Az Alföld településrendszere*<sup>2</sup> néhány megállapítását is, mert *e kutatási fázisban a gazdaság településhálózatra gyakorolt hatását kívántuk erőteljesebben megjeleníteni.* Az már az évtized elején is világosan látszott, hogy „...a településrendszer legmarkánsabb, a térszerkezet gócaiban funkcionáló elemei szerkezetformáló hatással vannak közvetlen környezetükre, így a térszerkezet egészére is” (7. old.). Az Alföld településrendszere számára a 20. század második felének történései azzal a következménnyel jártak, hogy a korábban nagyjából egyveretűnek tekinthető településállományon belül erőteljes differenciálódás indult meg, mely néhány elem számára határozott kiemelkedést eredményezett, számos település számára viszont egyértelmű megtorpanást, hanyatlást.

A településrendszer mint egész lényegesen veszített azokból a sajátos vonásokból, melyek korábban markánsan elkülöníthetővé tették az ország többi nagyrégiójától. A szerzők a kilencvenes évek elején úgy értékelték, hogy míg a centrumfunkciót betöltő településcsoport szerepe továbbra is erősödni fog, addig a periférikus terekben a kiürülési tendenciák fognak tovább folytatódni, függetlenül az önkormányzatiság fejlődésre gyakorolt kedvező hatásaitól (173. old.). Az elmozdulás nem csupán mennyiségi koncentráció, de minőségi átalakulási elemeket is hordoz, különösen a terciér és kvaterner funkciók erőteljes fejlődése következtében. Az átalakulás legfontosabb előremozdító-

jának, s egyben az Alföld fejlődését leginkább segítő elemnek a vonalas kommunikációs infrastruktúrák gyors ütemű fejlesztését tekintették, mely nemcsak az országon belüli kohéziót erősíthetné, de a határon átnyúló kapcsolatok szempontjából is kiemelt fontosságú. Úgy értékelték, hogy a korábban viszonylag merev határok közül a megyehatárok, illetve a folyók elválasztó szerepe oldódhat leggyorsabban, teret engedve a természetes együttműködéseknek (170–172. old.). A szerzők által lehatárolt településtípusok (regionális centrumok, paracentrumok, mezocentrumok, szubcentrumok, mikrocentrumok, egyéb települések és tanyák) a jelen kutatási fázis számára is kiindulópontként szolgáltak, s külön érdekesnek tűnt az egyes szintek közötti különbségek, illetve a kirívó eltérések feltárása és magyarázata. A kilencvenes években szerzett tervezői tapasztalataink egybevágóan a szerzői kollektíva azon feltételezésével, hogy az alföldi településrendszer egésze a központi szerepkörű települések fejlesztésén keresztül formálható.

A jelen kutatási fázisban abból a szempontból kedvezőbb helyzetben vagyunk az évtized elejéhez képest, hogy az átalakulásban már közel egy évtized történéseire tekinthetünk vissza, s ez jobban áttekinthetővé teszi a folyamatok jó részét. Könnyebb a dolgunk abból a szempontból is, hogy a gazdasági statisztikák rendszere az 1992-es mélypontról elmozdulva lassú fejlődésen ment át, s vált egyre inkább alkalmassá a változások bemutatására. A másik oldalról viszont nehezedett a helyzetünk, hiszen számos új belső történés, illetve külső folyamat lépett be a kilencvenes években, melyek számottevően vagy alapvetően megváltoztatták a gazdasági folyamatok nagyságrendjeit – vagy akár irányát –, melyek áttekintése egyre nehezebbnek bizonyult. Éppen ezért az Alföld II. Program zárásakor arra nem is vállalkozunk, hogy a gazdaság állapotáról akár csak megközelítőleg is teljes áttekintést adjunk, inkább néhány, a hosszabb távú fejlődés szempontjából fontosnak ítélt elem kiragadásával, s azok részletesebb bemutatásán keresztül próbálunk képet alkotni az Alföld, az alföldi települések gazdasági teljesítményéről a piaci átmenet évtizedében.

Az alapvető kérdések közül az értéktermelés, a foglalkozási szerkezet alakulása, illetve az ipari, építőipari teljesítmény mutatószámok a megyék szintjén állnak csupán rendelkezésre, míg a többi esetben alapvetően a települési szintű adatokra támaszkodtunk. Több esetben vált szükségessé egyedi adatbázisok összeállítása, mert a hivatalos statisztikai kiadványok ilyen irányú adatokat nem tartalmaznak.

A kutatás alapkérdése az volt, hogy a még mindig lényeges egyedi sajátosságokat mutató alföldi települések mennyiben voltak képesek alkalmazkodni egy alapvetően piac által vezérelt gazdasági struktúrához, melyek voltak az egyedi sikerek tényezői, hogyan differenciálta az átalakulás a településhálózatot?

## A gazdasági szerkezet változása

Az *értéktermelés forrásai* közül (1. táblázat) sajátos alföldi vonásnak tekinthető az agrárszféra országos átlagot meghaladó aránya, illetve a bányászati ágazat karakteresen csekélyebb jelentősége. Az átlagosan fejlett anyagi jelle-gű szolgáltató ágazatok mellett általában erőteljes közszolgálati szféra műkö-dik, részben a mezővárosi történelmi fejlődési út hagyományaként. Igen ka-rakteres az elmaradás a fejlett üzleti szolgáltatások területén (elsősorban a pénzügyi, biztosítási tevékenységben, kisebb mértékben a gazdaságot segítő szolgáltatásokban), illetve a szélesebb értelemben kezelt turisztikai ágazat-ban is. A vidék gazdasági modernizációját egyre nagyobb mértékben megha-tározó ipar esetében már kiütözik az Alföld differenciáltsága, hiszen Csong-rád, Békés és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyékben az ipar hozzájárulása a GDP-hez kifejezetten alacsony, ami egyúttal alacsony termelékenységgel is párosul, míg a többi megye esetében nincs szignifikáns eltérés az országos folyamatoktól.

Az *értéktermelés dinamikája* ugyanakkor általában elmarad az országosan mérhető éves rátáktól, ami a nagyrégió gazdasági pozícióinak romlását mu-tatja. Csongrád megye kivételével – ahol az erős városi hálózat kiterjedt szol-gáltató szektora, illetve az átlagosnál jóval hatékonyabb mezőgazdaság más fejlődési pályán mozgatja a megye dinamikáját – a többi alföldi megye orszá-gosan a sereghajtók közé tartozik az egy főre jutó GDP-t tekintve.

Elgondolkodtató az is, hogy a gazdasági szervezetek hozzájárulása az ér-téktermeléshez az ország többi részével összehasonlítva alacsony, miközben a kormányzati szféra (országos és helyi kormányzatok), illetve a háztartások szerepvállalása kifejezetten erőteljes. Miután a GDP-dinamika egyre inkább a gazdasági szervezetekhez kötődik, a fent említett belső arányok a régió to-vábbi elmaradását valószínűsítik.

A *foglalkozási szerkezet* bizonyos korlátok mellett leképezi az értéktermelés ágazati sajátosságait. Szembetűnő az agrárszféra kiemelkedő súlya, külö-nösen az ország többi régiójához, megyéjéhez viszonyítva. A településhierar-chia vizsgálatából kiderült, hogy a megyeszékhelyek szintjén erőteljes felzárkózás történt az alföldi és nem alföldi nagyvárosok között, de ez a folya-mat alig látható a többi város, illetve főleg a községek esetében. Történik mindez annak ellenére, hogy az ágazat 1990 óta keresőinek jó felét elveszítet-te, s még az évtized közepétől is csupán a csökkenés ütemének lényeges las-sulását, de nem az ágazat stabilizációját regisztrálhattuk.

Az ipari és építőipari ágazat létszámaránya nagyjából követi az országos átlagot, de jócskán elmarad az újraparosodásban élenjáró megyék hasonló mutatóitól. A gondot az ipari foglalkoztatás belső struktúrája jelenti, hiszen erőteljesen felülreprezentált az élelmiszeripar (néhány megye esetében az ipari foglalkoztatottak egyharmadát, felét tömöríti), valamint jóval erősebb a

	Mezőgazdaság, vad- és erdőgazdálkodás	Halászat	Bányászat	Feldolgozóipar	Villamosenergia-, gáz-, hő-, és vízgazdálkodás	Építőipar	Kereskedelem, javítás, karbantartás	Szálláshely-szolgáltatás és vendéglátás	Szállítás, raktározás, posta és távközös	Pénzügyi tevékenység és kiegészítő szolgáltatásai	Ingatlanügyletek, berbeadás	Közigazgatás, társadalom- biztosítás	Oktatás	Egészségügyi és szociális ellátás	Egyéb közösségi szolgáltatás	Ágazatok összesen
<b>GDP 1996</b>																
Budapest	10 734	1	1 709	333 075	43 613	79 168	299 490	43 683	211 625	198 900	457 171	146 531	77 332	91 502	1 06 330	2 100 864
Baranya	17 250	85	1 398	29 165	11 660	6 774	19 981	3 797	17 832	7 984	28 721	13 449	12 330	11 788	5 088	187 302
Bács-Kiskun	37 793	58	875	52 774	3 914	10 012	30 026	4 170	21 093	8 326	29 426	16 388	11 793	10 546	5 977	243 171
Békés	31 450	56	18	45 993	3 375	5 764	15 762	3 544	12 244	6 373	22 025	13 551	8 859	8 530	3 955	181 499
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 702	12	7 539	88 639	13 319	12 845	26 443	5 297	30 116	9 100	36 238	23 490	17 755	14 193	6 858	311 546
Csongrád	28 263	50	473	52 579	7 178	9 630	19 943	3 354	19 866	8 097	38 180	14 611	12 957	14 528	5 615	235 326
Fejér	19 431	5	1 041	96 608	12 372	11 981	19 228	3 151	14 739	6 571	35 966	14 913	9 797	8 827	4 816	259 446
Győr-Ménfőcsanak-Sopron	21 651	47	188	85 506	7 102	13 286	28 360	4 847	25 181	8 352	36 158	17 460	11 383	11 967	7 360	278 848
Hajdú-Bihar	34 494	146	208	51 767	7 379	10 981	24 729	4 438	23 753	7 771	34 183	16 847	16 040	14 557	6 962	254 245
Héves	13 090	9	220	28 850	11 799	5 025	12 571	3 217	12 249	7 504	17 777	10 425	8 320	7 630	3 215	141 901
Komárom-Esztergom	11 553	-10	1 857	52 994	9 868	7 213	17 189	2 364	10 526	4 494	19 126	10 573	7 245	6 169	4 323	165 384
Nógrád	5 415	0	356	18 736	1 800	3 252	6 841	1 219	6 998	3 239	9 532	7 184	4 535	4 288	1 567	74 962
Pest	26 431	113	1 560	124 661	11 028	28 759	52 766	6 406	34 167	9 608	65 140	25 769	19 625	15 402	11 494	432 969
Somogy	19 214	536	155	29 407	3 649	6 814	15 454	5 888	14 904	6 088	16 947	10 808	8 578	7 024	4 468	149 934
Szabolcs-Szatmár-Bereg	24 033	48	34	41 800	4 589	11 498	20 413	3 687	21 812	7 200	21 165	17 261	12 999	10 675	4 243	201 457
Jász-Nagykun-Szolnok	23 837	15	2 209	52 794	3 540	6 235	17 355	2 794	15 286	6 214	22 757	15 766	9 071	7 957	3 285	189 115
Tolna	18 617	68	90	20 223	25 549	6 005	11 544	1 804	9 010	4 534	13 197	8 620	5 438	4 946	2 854	132 499
Vas	11 172	-1	127	75 506	3 994	6 399	11 971	3 881	13 312	4 563	18 249	10 337	7 038	6 380	3 564	175 542
Veszprém	11 404	0	3 191	50 231	9 385	6 914	17 715	5 234	14 632	5 927	22 570	12 364	8 180	8 186	4 260	180 193
Zala	12 526	1	1 987	49 417	5 639	6 719	16 324	5 943	14 008	5 322	19 135	10 645	7 302	7 322	4 069	166 419
Összesen	398 060	1239	25 235	1 380 625	199 912	255 274	684 125	118 668	543 375	326 167	963 663	416 992	276 577	272 417	200 293	12 125 244

GDP 1995		Mezőgazdaság, vad- és erdőgazdálkodás	Halászat	Bányászat	Feldolgozóipar	Villamosenergia-, gáz-, hő-, és vízgazdálkodás	Építőipar	Kereskedelem, javítás, karbantartás	Szálláshely-szolgáltatás és vendéglátás	Szállítás, raktározás, posta és távközlés	Pénzügyi tevékenység és kiegészítő szolgáltatásai	Ingtalanügyletek, bérbeadás	Közigazgatás, társadalombiztosítás	Oktatás	Egészségügyi és szociális ellátás	Egyéb közösségi szolgáltatás	Ágazatok összesen
Budapest	8 366	0	1 930	257 949	38 770	69 664	216 285	34 618	176 264	154 459	318 881	125 273	68 466	72 006	93 339	1656270	
Baranya	15 424	72	1 697	26 821	8 932	7 795	23 121	2 787	16 977	6 378	20 697	11 398	11 357	9 825	4 123	166 404	
Bács-Kiskun	32 252	44	788	47 349	3 152	9 238	22 380	2 481	17 500	7 269	22 794	13 639	11 145	8 952	5 281	204 244	
Békés	25 417	80	23	41 634	3 084	4 128	10 732	2 105	9 412	5 733	14 783	11 223	8 360	6 923	3 165	146 792	
Borsod-Abaúj-Zemplén	19 923	6	5 420	88 181	11 219	10 624	20 622	3 326	28 207	7 645	26 351	19 538	16 263	11 958	5 308	272 591	
Csongrád	24 122	33	476	44 634	6 554	7 938	14 100	2 195	23 582	7 294	24 866	12 589	12 149	10 014	5 165	195 271	
Fajér	18 570	2	882	68 199	8 371	11 723	16 402	2 283	14 793	5 084	23 317	11 840	9 155	6 630	3 231	200 482	
Győr-Ménfőcsanak-Sopron	19 542	43	152	62 603	5 637	14 620	19 505	3 222	22 175	6 800	21 384	13 251	10 324	10 242	5 893	215 393	
Hajdú-Bihar	26 361	224	108	41 759	5 920	11 437	20 116	3 151	19 106	6 247	22 528	13 950	14 633	10 628	5 698	201 866	
Héves	10 362	5	435	25 046	9 709	5 364	16 615	1 922	8 696	5 147	11 645	8 638	7 446	6 424	2 794	120 248	
Komárom-Esztergom	9 449	8	1 116	40 268	5 111	7 094	13 055	3 834	11 094	3 852	13 144	8 549	7 389	5 320	2 823	132 106	
Nógrád	5 506	0	189	18 074	1 379	2 830	5 986	520	7 339	2 619	5 494	6 044	4 254	3 763	1 229	65 226	
Pest	21 901	133	1 167	96 021	9 436	25 821	38 668	2 930	28 613	8 551	43 250	19 649	17 632	13 086	7 670	334 338	
Somogy	17 921	402	164	24 406	2 858	7 853	12 623	5 550	12 367	5 087	12 434	9 140	8 112	6 494	3 686	129 097	
Szabolcs-Szatmár-Bereg	20 861	40	8	33 025	4 180	10 606	19 065	1 113	20 227	6 181	16 074	13 997	12 921	8 610	3 548	170 456	
Jász-Nagykun-Szolnok	19 105	21	2 773	43 150	3 397	7 620	11 776	1 501	14 607	5 076	16 472	12 690	8 790	6 881	2 999	156 758	
Tolna	16 233	70	44	15 950	21 422	7 110	10 098	1 032	7 626	3 889	8 365	7 080	5 284	4 171	2 651	110 335	
Vas	10 971	-1	151	55 249	2 441	6 127	9 994	2 461	11 508	3 705	12 000	8 356	6 191	5 236	3 051	137 440	
Veszprém	11 757	1	2 803	39 974	7 465	9 393	15 541	4 379	12 865	4 801	18 189	10 348	8 964	7 396	3 541	157 417	
Zala	12 154	0	2 087	39 058	4 320	9 274	12 048	3 425	13 419	4 456	13 920	8 414	6 780	5 781	3 422	138 558	
Összesen	346 197	1183	22 413	1 108 350	163 357	246 259	528 712	84 835	474 387	260 283	666 588	345 606	255 605	220 340	168 427	9 785 084	

döntően bérmunkára berendezkedett textilipari ágazat jelenléte. A másik oldalon viszont gyenge a magyar gazdasági fejlődésben húzó szerepet betöltő informatikai-elektronikai, illetve autóipari foglalkoztatás, a gépiparon belül is jellemző a kisebb dinamikát mutató tevékenységek túlsúlya.

A szolgáltató szektor a kilencvenes évek nagy szerkezeti átalakulásának következtében a foglalkoztatásban is meghatározó szerephez jutott. A terciarizáció folyamata az Alföldön térben és az egyes tevékenységek szintjén is eltérő módon ment végbe. A korábban meglévő intézményi hiányok oldása részben ezen évtized feladata maradt, így érthető a közszolgáltató ágazatok átlagosnál magasabb súlya. A gazdaságot közvetlenül kiszolgáló anyagi ágazatok részesedése a foglalkoztatásban nagyjából megfelel az országos aránynak, míg a fejlett üzleti szolgáltató tevékenységek – elsősorban a helyi és térségi gazdasági bázis, a termelő szektorok gyengesége miatt – kisebb súllyal jelennek meg a nagyrégió gazdaságában. A szolgáltató tevékenységek széles körén belül azonban az évtized során kialakult arányok még meglehetősen képlékenyek, néhány év alatt is jelentős átrendeződések következhetnek be, nem függetlenül az állami szintű ágazati politikáktól (pl. a közszolgáltató ágazatok súlyának mesterséges csökkentésére tett kísérletek). Egyedi felmérések bizonyítják, hogy a szolgáltató tevékenységek – különösen a nem napi szükségletek kielégítésére alakult szervezetek esetében – elsődleges gócterületei a városok, ezen belül is a megyeszékhelyek és a valódi térségi szerepkörrel rendelkező középvárosok. E tekintetben a kilencvenes évek első harmadában kialakult térstruktúra meglehetősen stabilnak mutatkozik, a korai években létrejött koncentrált szerkezet máig sem látszik oldódni.

## Vállalkozói aktivitás és gazdasági alkalmazkodás

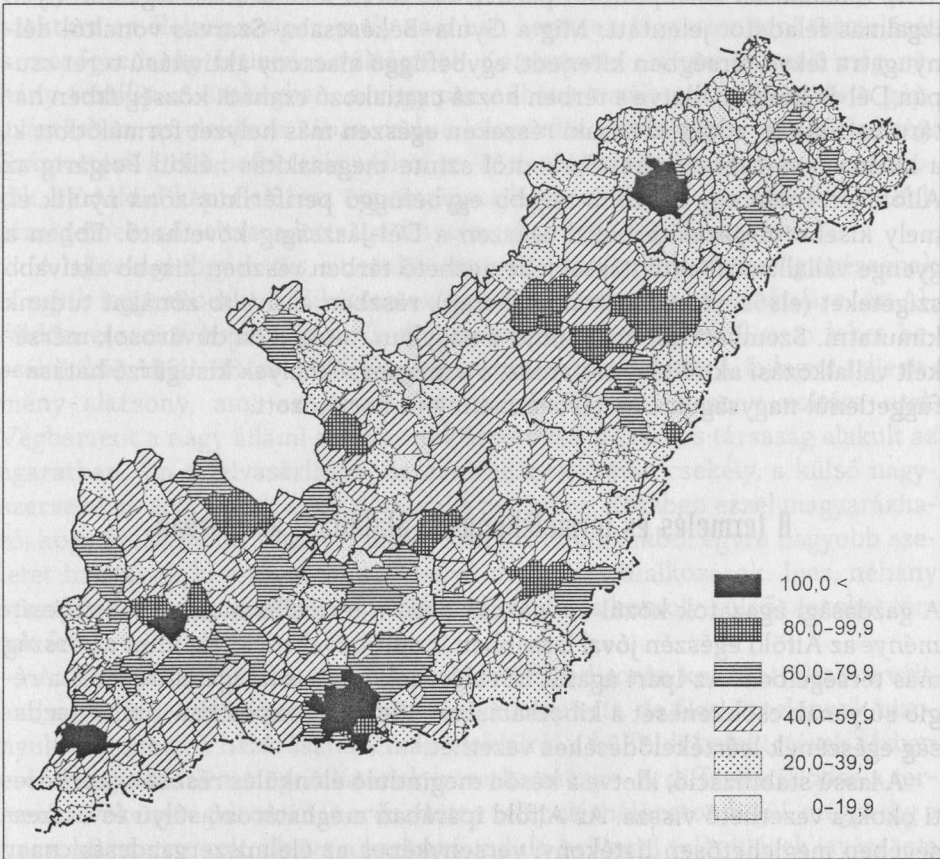
Az Alföld mint nagyrégió vállalkozási aktivitása országos összehasonlításban alacsony. Már a nyolcvanas évek elején létrehozott „kvázi-magánvállalkozások” térbeli terjedését vizsgálva is kitűnt a kisvárosi és falusi településátlomány gyenge adaptációs készsége, s ugyanez a folyamat ismétlődött meg a rendszerváltozás nyomán lezajlott ún. „vállalkozás-alapítási láz” időszakában is. Az Alföldön a vállalkozások létrehozása időben lassúbb, elnyújtottabb folyamatként indult, s a kezdeti években felhalmozódott fáziskésést – a nagy- és középvárosok, illetve néhány speciális helyzetű településcsoport kivételével – azóta sem sikerült ledolgozni. Az évtized közepén meghozott gazdasági megszorító intézkedéscsomag hatása elsősorban az önfoglalkoztató egyéni vállalkozókra, illetve a tőkeszegény mikro-vállalkozásokra volt kedvezőtlen, de a többi gazdasági egység fejlődési lehetőségeit, mozgásterét is jelentősen szűkítette.

A társasági formában, illetve a méretstruktúrában nem találunk lényeges eltéréseket az ország többi térségétől, csupán a fejlődőképesebb közepméretű társaságok kisebb száma tűnik fel.<sup>3</sup> Mivel azonban a középvállalati kategória az, amely a multinacionális cégek mellett (részben azokhoz kapcsolódva) egy térség gazdaságának legfontosabb motorja lehetne, gyengesége visszafoghatja a gazdasági fejlődést, fékezheti a növekedési impulzusok szétterülését. Lényegében a vállalkozások ágazati megoszlása is követi az országos trendeket; különösen kedvező folyamat, hogy egyre nagyobb súlyt képviselnek a gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatást végző vállalkozások.

A vállalkozási aktivitás göcsterületeit a megyeszékhelyek, a középvárosi hálózat elemei képviselik (szigetszerűen kiemelkedve környezetükből), de néhány esetben más fejlődési típusra is találunk példát<sup>4</sup> (1. ábra). Kecskemét

1. ábra

**Működő vállalkozások 1000 lakosra jutó száma településenként (1998)**



Forrás: Megyei Statisztikai Évkönyvek, 1998.

esetében az autópálya nyomvonalán Kiskunfélegyházáig, illetve Lajosmizséig, a 44-es főút mentén Lakitelekig húzódik egy átlagosnál lényegesen aktívabb településsor. Szeged esetében is megfigyelhető ilyen tengelyszerű aktivitás: az 5-ös főút mentén Kistelekig, illetve a 47-es főút mentén egészen Orosházáig nyomozható az átlagot meghaladó alapítási hajlandóság. Szeged azonban sajátos alföldi nagyváros abban a tekintetben, hogy körülötte aktív település-gyűrű (szuburbanizálódó sáv) is erőteljesen megjelenik, ami jelzi, hogy a város gazdasági lehetőségeiből a szomszédos kistelepülések is profitálni tudnak. Sajátos, középvárosokat felfűző, erős vállalkozási aktivitással jellemezhető tengely formálódik Szarvas–Szentés–Csongrád között, kapcsolatot teremtve a kecskeméti aktív zóna, illetve Csongrád megye északi és Békés nyugati sávja között. Ugyancsak egyedi és sajátos magas vállalkozási aktivitású sáv alakul Bács-Kiskun megye homoki térségeiben az ún. „aranyháromszög” tágabb térségében (Kiskőrös, Kecel, Soltvadkert), délen egészen Kiskunhalasig és Kiskunmajsáig nyújtózva.

A vállalkozási szempontból periférikus terek lehatárolása legalább ilyen izgalmas feladatot jelentett. Míg a Gyula–Békéscsaba–Szarvas vonaltól dél-nyugatra fekvő térségben kiterjedt, egybefüggő alacsony aktivitású teret csupán Dél-Békésben, illetve a térben hozzá csatlakozó csanádi községekben tárolhattunk le, addig az északi részekben egészen más helyzet formálódott ki a kilencvenes évek végére. Sarkadtól szinte megszakítás nélkül Polgárig az Alföld peremén egy szűkebb-tágabb egybefüggő periférikus zóna nyúlik el, mely kisebb megszakításokkal egészen a Dél-Jászságig követhető. Ebben a gyenge vállalkozási aktivitással jellemezhető térben részben kisebb aktívabb szigeteket (elsősorban Szatmár és Bereg), részben aktívabb zónákat tudunk kimutatni. Szembetűnő, hogy mind a nagykun, mind a hajdúvárosok mérsékelt vállalkozási aktivitást mutatnak, s a megyeszékhelyek kisugárzó hatása – függetlenül nagyságuktól – térben mennyire korlátozott.

## A termelés és termelékenység alakulása az iparban

A gazdasági ágazatok közül az iparnak mint a termelés motorjának teljesítménye az Alföld egészén jóval lassabban indult növekedésnek, mint az ország más térségeiben. Az ipari ágazat bővülésének vontatottsága előrevetíti a régió súlyának csökkenését a kibocsátásban, illetve az exportban, ami a gazdaság egészének leértékelődéséhez vezethet.<sup>5</sup>

A lassú stabilizáció, illetve a későn meginduló élénkülés részben szerkezeti okokra vezethető vissza. Az Alföld iparában meghatározó súlyú és összességében meglehetősen hatékony, versenyképes az élelmiszergazdaság, nagy exportkapacitással, de jórészt tömegtermékek kivitelére berendezkedve. A



keleti piacok összeomlása éppen ezt az ágazatot sújtotta leginkább, nem annyira a termelés volumene, mint inkább a kiviteli, értékesítési lehetőségek beszűkülése miatt. E termékkörnek csak kisebb hányada irányítható át a fejlett országok piacára, s a szigorodó minőségi előírások miatt ez is csak időleges megoldást jelenthet. A meghatározó ágazatok közül a gépipar Bács-Kiskun és Jász-Nagykun-Szolnok, a vegyipar Csongrád és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében van jelen átlagot meghaladó súllyal. Sajnos, a termelékenység egyik esetben sem kiugró, ezért a gazdaság egészére gyakorolt dinamizáló hatásuk korlátozott.<sup>6</sup> Az egyes ágazatok fejlődési ütemét tekintve a fémfeldolgozás és a nemfém ásványi anyagok termelése, illetve a vegyipar súlya növekedhet, míg a gépipar aránya legfeljebb stagnálhat.

Az alföldi gazdaság valódi problémája azonban abban ragadható meg, hogy a fejlettebb régiókban erős húzóágazatok nem csupán kis súllyal vannak jelen a helyi gazdaságban, nem csupán mérsékelt dinamikát mutatnak, de a fajlagos termelési érték, azaz a termelékenység szintje is kifejezetten alacsony. Paradox helyzet, de az alföldi gazdaság leginkább termelékeny ipari szektora az élelmiszeripar, mely azonban képtelen függetleníteni termelését a mezőgazdaság évtizedes válságától. Komparatív előnyei vannak még néhány textilipari szakágban, a vegyipar néhány tevékenységében, de a gépgyártásban, az elektronikában csak a lemaradás mértékében van különbség. Számottevő külső befektetés nélkül, mely az utóbbi két ágazatra koncentrálódik, az Alföld képtelen lesz versenytársa lenni az Észak-Dunántúl fejlettebb térségeinek, sőt elmaradottsága folyamatosan újra fog termelődni.

A lakossági fogyasztás, a beruházási tevékenység, de a gazdaság egészének is egyik legpontosabb indikátora az *építőipar termelésének alakulása*. Az Alföldön eszerint hosszabb távú, dinamikus fejlődési trendről nem lehet beszélni, bár 1997-98-ra némi élénkülést tapasztalhattunk. A fajlagos teljesítmény alacsony, ami az ágazat koncentrációjának alacsony voltára utal. Végbement a nagy állami szervezetek lebontása, s számos társaság alakult az ágazatban, ám a felvásárlások, összeolvadások száma csekély, s külső nagy-szervezetek sem tettek szert domináns pozícióra. Részben ezzel magyarázható, hogy az Alföldön végzett építési-szerelési munkákból egyre nagyobb szeletet hasítanak ki a fővárosi székhelyű nagyobb vállalkozások. Igaz, néhány speciális területen az alföldi építőipar szereplői is komoly külső piacokat tartak fel.

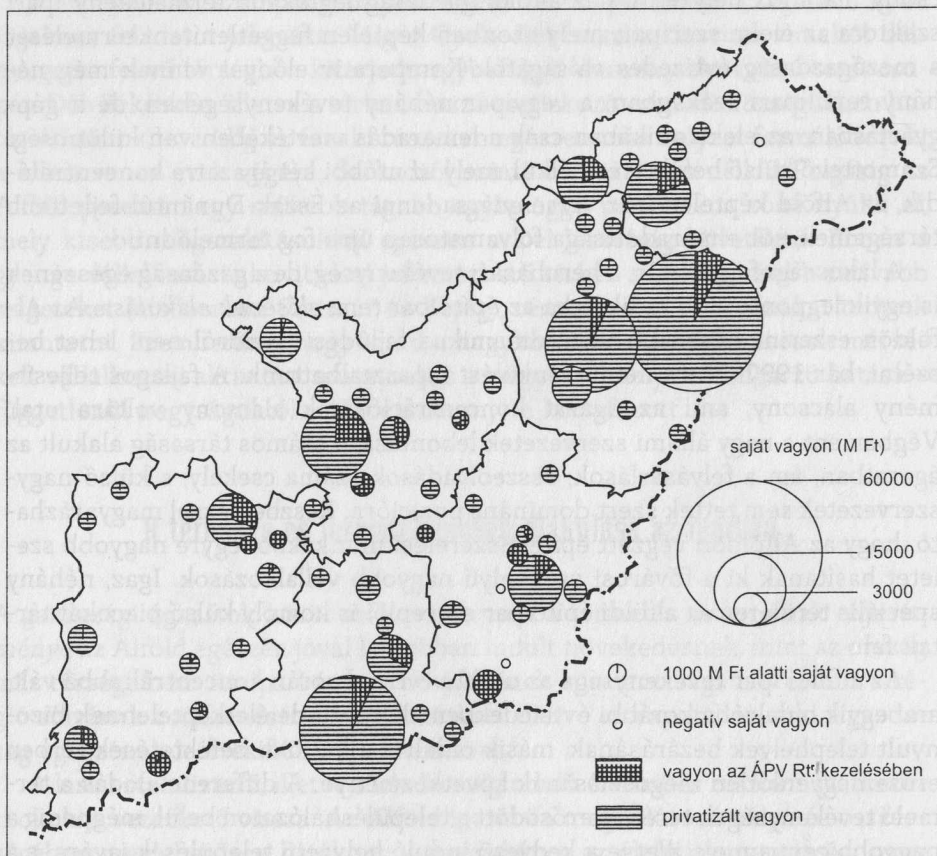
Az alföldi ipar tevékenysége az utóbbi évtized során koncentráltabbá vált, ami egyik oldalról a korábbi évtizedekben alapított, de életképtelennek bizonyult telephelyek bezárásának, másik oldalról a külföldi befektetések térben erősen egyenlőtlen megoszlásának következménye. A differenciálódás a termelő tevékenységek terén is erősödött a településhálózaton belül, mégpedig a nagyobb centrumok, illetve a kedvező induló helyzetű települések javára, s a kisebb lakott helyek hátrányára. Ez alól csupán a megyeszékhelyek közvetlen

környezetében elhelyezkedő, vagy a jó elérhetőségű (pl. autópálya mentén fekvő) települési kör jelent kivételt, mely különleges adottságait kihasználva számottevő dinamikát tudott felmutatni.

## A magánosítási folyamat területi különbségei

Az állami vagyon privatizációja az Alföld megyéiben 1990–98 között csaknem teljes egészében befejeződött. Néhány társaság esetében a tartós állami tulajdoni arány végleges kialakítása, más esetben a felszámolási eljárás elhúzódása késlelteti a folyamatot, de a mára kialakult arányok már nem változhatnak meg döntő mértékben.<sup>7</sup>

2. ábra A saját vagyon nagysága és a privatizáció szintje az alföldi településeken (1998)



Forrás: ÁPV Rt.

Az eladásra felkínált állami vagyon területi szerkezete (2. ábra) és a saját vagyon megoszlása a hat megyében alig egy tucat településen haladta meg a tízmilliárd Ft-ot, azaz jelentett valóban komoly tételt a helyi gazdaság modernizációját, illetve a tőke mozgásokat tekintve. A megyeszékhelyek mellett megyénként egy-két, komoly gazdasági egységnek helyt adó város került be ebbe a körbe. A regionális energiaszolgáltatók (áram- és gázszolgáltatás) székhelyül szolgáló megyékben, illetve településeken kiugró méretű vagyon magánosítása zajlott le, ugyanakkor pl. Bács-Kiskun vagy Békés megyében a privatizálható vagyon teljes volumene is alacsony volt.

A saját vagyon ágazati megoszlásában sajátos alföldi vonás, hogy viszonylag magas az agrárszektor, illetve az élelmiszeripari egységek súlya, s viszonylag mérsékelt a szolgáltató, ezen belül is különösen alacsony a gazdasági szolgáltatást nyújtó szervezetek részesedése. Az első kormányzati ciklus alatt a Dél-Alföldön a francia, a német, az osztrák, a holland és az amerikai tőke mutatott aktivitást. Az északi megyékben a svéd és a francia, a német és a brit, illetve az amerikai és az osztrák tőke aktivitása tekinthető jelentősnek.

A második kormányzati ciklusban a legnagyobb méretű tranzakciót az áram- és gázszolgáltatók magánkézbe adása jelentette, de ehhez az időszakhoz köthető számos korábban megindult magánosítási folyamat lezárása, illetve több új privatizációs ügylet elindítása is. A külföldi érdeklődés változatlanul jelentős maradt, de a befektetők térbeli preferenciái némileg módosultak. Bács-Kiskunban az osztrák és amerikai tőke szerzett pozíciókat, Csongrádban a francia részarány vált uralkodóvá, Békésben a német dominancia mellett számottevő amerikai befektetésre is sor került. Szabolcsban amerikai, Hajdú-Biharban olasz-német befektetői kört sikerült vonzani, Jász-Nagykun-Szolnok megyében az amerikai szakmai befektetők mellett svéd és nemzetközi befektetők is megjelentek.

Az egy lakosra jutó legmagasabb privatizációs bevétel természetesen a regionális centrumok megyéiben realizálódott (50–100 ezer Ft/fő), a többi megyében a nagyságrend az 5000 Ft-ot sem érte el. A gazdaság modernizációjához tehát a privatizáción keresztül csupán két alföldi megyében lehetett érdemi külső forrást bevonni, annak java részét is az energetikai ágazatba, s csak töredékét az erős forráshiánnyal küzdő feldolgozóipari ágazatokba. A már eladott társaságoknál végbement tőkeemelések meghatározó hányada az egész Alföldön belül két településre koncentrálódott (Jászberény – Elektrolux-Lehel, Tiszavasvári – ICN-Alkaloida).

A külföldi kivásárlások általában kisszámú vállalkozásban, kevés településen koncentrálódnak, s ott igyekeznek többségi vagy kizárólagos részesedést szerezni.<sup>8</sup> A hazai magántőke lényegesen több településen, számos vállalatban van jelen, ám sok esetben csak kisebbségi részesedést birtokolva. Gyakori, hogy a kis- és közepes méretű társaságok kerülnek hazai kézbe, melyek között viszonylag nagyobb számban fordulnak elő felszámolási eljárás alatt álló

cégek. Dolgozói kivásárlás keretében csak néhány esetben sikerült meghatározó tulajdoni arányt szerezni; gyakoribb az 5-10% közötti részesedés, az önkormányzati tulajdonlás főbb jellemzőihez hasonlóan.

A privatizálható vagyon nagysága, szerkezete, de főként a települések közötti egyenlőtlen megoszlása nem tette lehetővé, hogy olyan típusú dinamizáló hatást töltsön be a pótlólagos források bevonásában, mint amilyenre az ország nyugati régióiban láthattunk példákat. Miután a privatizáción keresztül az országba jutott tőkemennyiség több mint kétszerese, az Alföld esetében csaknem négyszerese a zöldmezős befektetések során érkezett tőkének, érthető, hogy a fenti feltételek mellett e források miért nem voltak képesek megmozdítani a régió gazdaságát. Sajnálatos az is, hogy a régióban magánkézbe adott cégek ellenértékét a közös központi költségvetés elnyelte, s még részben sem forgatták vissza azokat a térségi gazdaság élénkítésére, a termelői infrastruktúra szűk kapacitásainak felszámolására.

A kiugró privatizációs bevételt felmutató települések szűk köre csak abban az esetben volt képes a későbbiekben magasabb gazdasági dinamika felmutatására, ha privatizációs kínálatában a feldolgozóipari egységek voltak túlsúlyban, s ezekre viszonylag gyorsan sikerült szakmai befektetőt találni, aki stratégiai partnernek tekintette a hazai gyártó bázist, s be tudta illeszteni tevékenységét a szélesebb vállalati stratégiájába.

### **Külső tőkeforrások bevonása a térség gazdaságába**

*A külföldi érdekeltséggel alapított szervezetek közül csak minden hetedik székhelye található az Alföldön, ezek jelentős része is egyetlen megyében, Csongrádban összpontosul. Itt a mikroméretű ex-jugoszláv vállalkozások elterjedése az első délszláv háború (1991) kitörését követően néhány év alatt tömegessé vált, bár ezek sem érdemi tőkét nem hoztak a helyi gazdaságba, sem érzékelhető gazdasági tevékenységet nem fejtettek ki a megyében.<sup>9</sup>*

Az alföldi külföldi tulajdoni érdekeltségű vállalkozások jegyzett tőkéje már a 10%-os részesedést sem éri el az országban, s ha leszámítanánk a regionális energiaszolgáltatókat, a kép még inkább borússá válna. Az Alföldön általában kis alaptőkével alakultak vegyesvállalatok, s csak a kevésszámú iparvállalat privatizációja, illetve a zöldmezős nagyberuházások által vonzott tőke volt képes az itteni települések, térségek gazdaságát érzékelhetően megmozdítani. A külföldiek által befektetett tőkeállomány 0,5%-kal még a jegyzett tőkéből való részesedést is alulmúlja, nem éri el a 9%-ot sem. Jász-Nagykunszolnok kivételével az egy vállalkozásra jutó befektetett tőke mennyisége is alatta marad az országos átlagnak. A fajlagos investícióban már egyetlen alföldi megye sem került átlag feletti helyzetbe, ami jelzi a térség csekély tőkevonzó képességét.<sup>10</sup>

A külföldi tőkerészvétellel alapított vállalkozások megjelenésénél két alapvető típust kell elkülönítenünk. Az egyik típust a szomszédos országokból (Jugoszlávia, Románia, Ukrajna) érkező, általában fajlagosan kis tőkét mozgató, de viszonylag nagyobb számú, erősen a kereskedelemre orientált cégek alkotják, melyek a határ régióban található meg döntő mértékben. Bár a határátkelők körzetében a kisebb településeken is megjelennek, nagyjából a határ közelében fekvő városokat részesítik előnyben a cégközpont kiválasztásakor. Bizonyos mértékig kivételt képeznek a jugoszláv területről érkező mikroméretű vállalkozások, mert ezek terjedése a főbb közlekedési folyosók mentén karakteresen Kecskemétig, de megszakításokkal egészen a fővárosig nyomon követhető. A másik típust a nyugati befektetők képviselik, melyek megjelenése általában pontszerű, egy-egy konkrét befektetéshez (privatizáció vagy zöldmezős beruházás) kötődnek. Utóbbi csoportban számottevő az ipari (feldolgozóipar, illetve energetika) profilú cégek aránya, különösen a jegyzett tőkéből, illetve a külföldi befektetésekből való részesedésük kiemelkedő. A második típusba tartozó vállalkozások térbeli megjelenése egyenlőtlen, számuk és jelentőségük a helyi gazdaságban általában korrelál a település méretével, a településhierarchiában elfoglalt pozíciójával.

## A gazdasági térkapcsolatok átformalódó rendszere

A rendszerváltás nyomán a korábbi, hagyományos vállalkozói kapcsolatok jelentős része megszűnt, átalakult. Növekedett a helyi szereplők önállósága a különböző gazdasági döntésekben, a vállalkozások számának ugrásszerű emelkedése lényegesen csökkentette a függőségi viszonyt centrum és háttérterülete között. A vállalkozási láz lecsengése után azonban a piacok telítődése, a továbblépéshez szükséges kritikus tömeg elérése azonban már a kilencvenes évtized második harmadától kikényszerített egy újabb koncentrációs hullámot, amely formális és informális kapcsolatrendszerek ki- vagy újraformálását, vállalkozások közötti kapcsolatok szorosabbra fűzését hozta magával.

A rendelkezésre álló adatbázis<sup>11</sup> nem teszi lehetővé a teljes, pontos kapcsolati háló felvázolását, sőt még a kapcsolatok erősségének kimutatása is legfeljebb óvatos extrapoláció után lehetséges. Bizonyos metszetekben azonban lehetőséget ad a kapcsolatok felvázolására, a legfontosabb irányok, trendek megfogalmazására, néhány óvatos következtetés levonására.

A gazdasági társaságok által létesített, illetve fenntartott telephelyek területi elhelyezkedése alapján megállapítható, hogy az Alföld gazdasági központjai eltérő, a településhierarchiához, illetve a helyi gazdaság szerkezetéhez igazodó térkapcsolati hálót formáltak maguk köré a kilencvenes évtized végére. A két regionális centrum (Debrecen és Szeged) nem csupán saját megyéjét,

illetve szűkebb vonzásterét kapcsolja magához, de a szomszédos megyékben is nagy számban rendelkezik kihelyezett termelőegységekkel. A rendszerváltás előtti telephely-alapításoktól eltérően, a régió kívüli telephelyek ma már nagyobb számban a távoli megyék nagyvárosaiban (főváros, megyeszékhelyek, megyei jogú városok) koncentrálnak, a korábbi, szabad munkaerőre létrehozott kis-közepes méretű leányvállalatok száma viszont drasztikusan lecsökkent. A *többi megyeszékhely* alapvetően saját megyéjében építette ki gazdasági kapcsolati hálóját, a megyehatáron túl megtalált telephelyek döntő mértékben a szomszédos megyék székhelyein, a megyehatárhoz közeli kisebb gazdasági centrumokban, illetve a fővárosban (elsősorban Kecskemét és Szolnok) találhatóak. Debrecen vállalkozásainak vonzása Szabolcs-Szatmár-Bereg megye déli részén lényegesen korlátozza Nyíregyháza szervező erejét, míg Szeged és Debrecen vállalkozóinak együttes megjelenése számottevően csökkenti Békéscsaba társaságainak mozgásterét a gazdasági kapcsolatok építésében.

A térkapcsolatok egészen más szintjét képviselik a *kisebb gazdasági centrumok (nem megyeszékhely városok) közötti térkapcsolati elemek*. Ugy véljük, ezen a szinten válnak láthatóvá az egyes megyéken belül összetartozó, egymással szoros kapcsolatban álló városegységek, az önálló szervező erővel bíró gazdasági centrumok, a megyehatárokat, régióhatárokat átlépő gazdasági erővonalak. Nemzetközi tapasztalatok alapján a kis- és középvárosi hálózat számára akkor nyílik valódi esély gazdasági potenciáljuk teljesebb kihasználására, ha élve komparatív előnyeikkel és felismerve az egymást kiegészítő, komplementer gazdasági elemeket, hálózatba szerveződve lépnek be a hazai és nemzetközi városversenybe. Az átlagos vagy annál magasabb arányú városi lakossággal bíró alföldi megyék esetében előzetesen karakteres városhálózatok kiformalódását vártuk.

Várározásaink csak részben teljesültek, mert bár kimutathatók voltak a gazdasági kapcsolatok mentén összetartozónak tekinthető város csoportok, a kapcsolatok intenzitása elmaradt a várttól. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye keleti-északkeleti részén a kisvárosok között (Záhony, Kisvárd, Vásárosnamény, Fehérgyarmat, Mátészalka, Csenger), a nagykun városok (Mezőtúr, Túrkeve, Kisújszállás, Karcag, Kunhegyes) között, Bács-Kiskun megyében az ún. „aranyháromszög” kisvárosai (Kiskőrös, Kecel, Soltvadkert) között, Csongrádban az ún. „történelmi városok” (Csongrád, Szentés, Hódmezővásárhely, Makó) között, de meglepő módon a hajdúvárosok esetében ilyen típusú szorosabb belső kohézió nem volt kimutatható. A városok gazdasági szervezetinek kapcsolati hálójára jellemző, hogy a cégek igyekeznek jelen lenni a megyeszékhelyen, illetve – amennyiben ez lehetséges – a fővárosban, hogy termékeikkel a koncentrált nagy piacokat le tudják fedni. A térszervező-dés harmadik, jól elkülöníthető típusát az önálló térségi szervező erővel bíró gazdasági központok jelentik, melyek kifejezetten szűkebb térségük kiscen-

rumaiban nyitnak telephelyeket, hogy így növeljék potenciális piacukat. Hajdú-Bihar megyében Hajdúszoboszló és Nádudvar országos-regionális jelentőségű társasági központjaikon keresztül szervezik gazdasági területet. Jászberény másodlagos szervezőközpontként jelenik meg Szolnok mellett, térkapcsolatai az egész Jászságot átfogják, de átnyúlnak a szomszédos megyékbe is (Heves, Pest). Bács-Kiskun megye kiegyenlítettébb városszerkezetét jelzi, hogy Baja, Kalocsa és Kiskunhalas is önálló térszervező erővel bíró gazdasági központnak adódott. A nem megyeszékhely városokban működő gazdasági egységek telephelyei nagyobbrészt saját megyéjükben helyezkednek el, s a megyehatárokat átlépő alapítások is döntően a szomszédos megyék felé irányulnak. Az intenzívebb szervező szerep a helyi gazdaság erejétől, sokszínűségétől függ elsősorban, kevésbé kötődik a város lélekszámához, vagy a vállalkozói aktivitás szintjéhez.

Valójában külön kellene foglalkozni a *városok falvakra gyakorolt térszervező erejével* is, de ezt a kapcsolati irányt vizsgálatunkban mellőztük. Egyrészt természetesnek tartjuk, hogy a város valamilyen formában magához kapcsolja szűkebb-tágabb környezetét, formálja gazdasági hatásterületét, s ebben nem elsősorban a falvak, hanem a környező centrumok lehetnek versenytársai. Másrészt igaz ugyan, hogy a rendszerváltás nyomán a klasszikus kapcsolati rendszer elemei (pl. tömeges ingázás, falusi ipartelepek) meggyengültek, átalakultak, ám regenerálódásuk az évtized közepétől megindult, s új formák is szerveződnek (beszállítói hálózatok). Az elérhető adatbázisok azonban még mozaikos képet sem képesek nyújtani e folyamatokról, így nem vállalkozhattunk egy adott város gazdasági erőterének lehatárolására.

A falvak egymás közti kapcsolatrendszerének felvázolására sajnos olyan töredékes adatokkal rendelkezünk, hogy érdemi általánosítások levonására sem vállalkozhatunk a kutatás jelen szintjén. Pillanatnyi tudásunk alapján csupán töredékes képet vázolhatunk a *gazdaságilag tevékenyebb faluállomány telephelyi aktivitásáról*. A jelentősebb gazdasági egységekkel rendelkező falvak esetében nem ritka a fővárosi telephely megnyitása, ami az ország legnagyobb koncentrált piacán való részvétel hatékony eszköze. A másik fő célcsoportot – szigorúan a saját megyében maradván – a megyeszékhelyek jelentik, ahol szintén a nagyméretű piac, illetve a fővárosinál kisebb verseny lehet a motiváció. Harmadik szinten a közeli, térségi centrumokba törekednek a falusi vállalkozók, ahol részben a szolgáltatások könnyebb elérhetősége, a helyinél nagyobb kereslet, a potenciális partnerek közelsége lehet a döntő tényező. Negyedik szinten a hasonló méretű és gazdasági erejű, de más ágazatra specializálódott közeli centrum piacának meghódítása mozgatja a telephely-alapítást. Utolsóként, személyes kapcsolatrendszerre alapozva, térségeken átívelő, kisszámú, esetleges elhelyezkedésű kapcsolat kialakítására is sor kerülhetett.

## Alkalmazkodás az EU-csatlakozás követelményeihez

Az Európai Unióhoz való folyamatos közeledés a kilencvenes évtized folyamán, illetve a csatlakozási tárgyalások elindulása az évtized végén az Alföld gazdasága számára is alkalmazkodási lehetőségként, de egyben kényszerként is jelentkezett. Egyik oldalról az ország egésze, s így az alföldi gazdasági társaságok legfontosabb kereskedelmi partnerévé az évtized során kibővült Európai Unió vált, s ezzel párhuzamosan leértékelődtek a keleti (volt szovjet), de részben a kelet-közép-európai piacok is. A csaknem teljes piaci váltás a nagyobb részben mennyiségi termelésre koncentráló alföldi nagyvállalatok számára nagyobb feladatnak bizonyult, mint a nyolcvanas évektől nyugati kapcsolatokat építgető nyugat-magyarországi cégek számára.

Az évtized elejétől következetesen érvényesített piaci liberalizáció erőteljes versenyhelyzetet alakított ki Magyarországon, ami radikális stratégiaváltásra készítette a gazdasági egységek menedzsmentjét. Egyrészt szükségessé vált a termelékenység és a jövedelmezőség radikális javítása, mely a minőségi termelés irányába tett lépések sorozatát jelentette, másfelől elősegítette az újdonságok, innovációk megjelenését és terjedését a gazdaságban.

A rendszerváltás nyomán a hazai cégek számára is megnyíló nyugati piacok, illetve együttműködési lehetőségek az évtized végére olyan, a termelés minőségi paramétereit garantáló tanúsítványok megszerzésére ösztönözték a hazai cégeket, melyek addigra az unió országaiban lényegében szabvánnyá váltak, s belépőként szolgáltak a nagyobb léptékű együttműködésekhez. A multinacionális cégek magyarországi megjelenése, illetve beszállítói hálózataik fokozatos kiépítése szintén arra ösztönözte a vállalati vezetőket, hogy cégeik minőségbiztosítási, illetve környezetvédelmi tanúsítását végezzék el, hiszen csak így lehetett esélyük számottevő fejlődésre, kitérésre a szűk helyi piacról.

Magyarországon az első minőségbiztosítási tanúsítványok megjelenése a kilencvenes évek közepére tehető, de tömeges terjedésükre csak az utolsó két évben, az uniós csatlakozási tárgyalások megkezdése idejétől került sor. A vállalatok szintjén az unióban szabványként meghatározott ISO 9000, 14000, illetve QS 9000 sorozatok szerinti minősítések megszerzése kedvező referencia az adott cég működéséről, jelzés belső és külső partnereinek, hogy a vállalkozás a belső munkafolyamatokban törekszik és képes is a szigorú minőségi előírások betartására, a hatékony szervezésre, a környezettel való gazdálkodás ésszerű, ellenőrzött formájára.

Ha a minőségbiztosítás hazai folyamatát kívánjuk elemezni, látnunk kell, hogy míg az ISO 9000-es sorozat népszerűsége nagy, a tanúsított szervezetek száma immár ezres nagyságrendű, a többi szabvány esetében a lemaradás óriási: alig néhány tucat társaság jutott el a tanúsítvány megszerzéséig, közöttük is a hazai nagyvállalatok mellett a külföldi tulajdonú társaságok magyar leányvállalatai szerepelnek döntő súllyal. A tömeges terjedés követke-

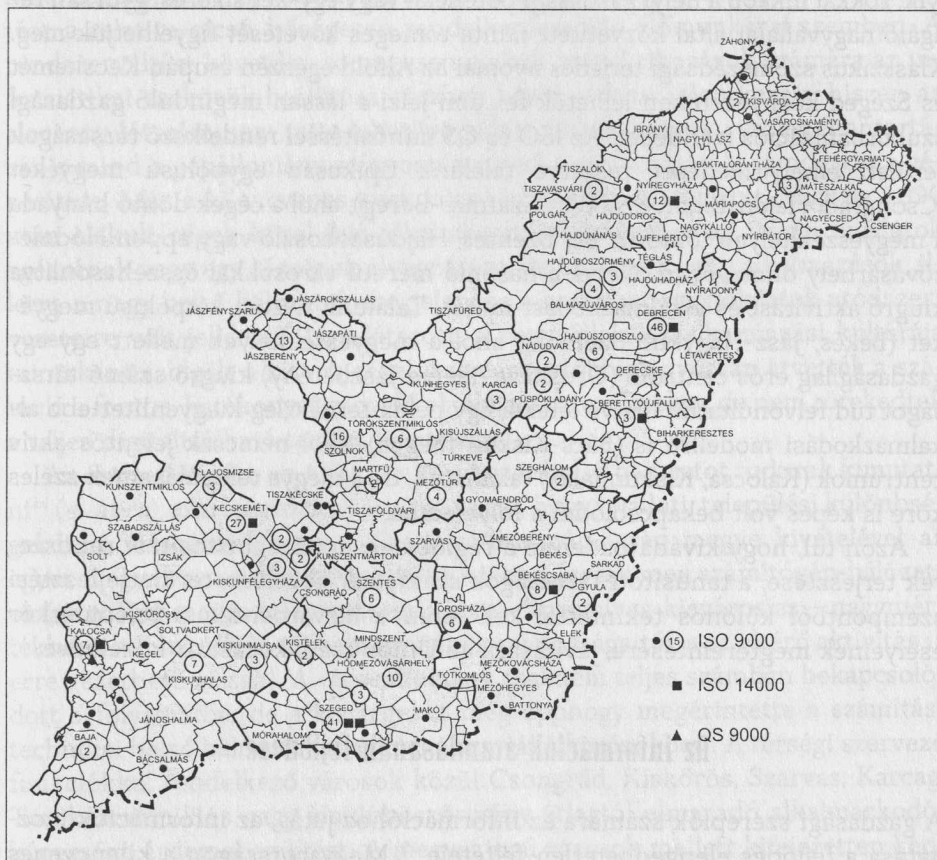


tében valamelyest oldódott a fővárosi agglomeráció, illetve az iparilag erősebb megyék induláskor jól érzékelhető túlsúlya; a folyamat mára a kisvárosi, közepes ipari potenciállal bíró településkört is elérte, s regionális, illetve megyei szinten lassú kiegyenlítődésnek lehetünk tanúi, de egyelőre még a különbségek is markánsak.

Az alföldi megyék vállalkozásai között az ISO 9000 sorozat szerint minősítettek száma meghaladja a 300-at, míg a többi szabvány megjelenése minimálisnak tekinthető (alig tíz társaság). Amíg a környezetgazdálkodási szabvány elsősorban a megyeszékhelyeken, illetve egy-két kisebb ipari településen jelent meg, addig a QS 9000 szabvány előírásait mindössze két, iparilag fejlett kisváros egy-egy társasága tudta teljesíteni. Az ISO 9000-es sorozaton belül a

### 3. ábra

#### A minőségbiztosítási tanúsítvánnyal rendelkező vállalatok száma az Alföldön (1999)



Forrás: Magyar Minőség Társaság Internet-adatbázisa, frissítve 1999.03.05.

tervezés, fejlesztés, gyártás, telepítés és vevőszolgálat modelljéül szolgáló 9001-est több mint 100, a gyártás, telepítés és vevőszolgálat modelljét jelentő 9002-est több mint 200 vállalkozás tudta teljesíteni (3. ábra).

(Az Alföld hat érintett megyéjében 1998 végére már 80-nál is több településen regisztráltunk minősített társaságot, bár az esetek többségében csak egy-egy cég jutott el erre a szintre. Bár számos községet is idesorolhatunk, a városhálózat jelentős része még kimarad ebből a körből, a helyi gazdasági egységek minősítési folyamata még meg sem kezdődött. Ez hátrányos helyzetbe hozhatja őket a további fejlődési lehetőségeket tekintve, különösen egy gyorsabb lefutású csatlakozási folyamat esetében.

A települési körből a két regionális centrum mellett az erős gazdasági dinamikát felmutató Kecskemét emelkedik ki, míg a többi megyeszékhely aktivitása nem haladja meg a megyei jogú Hódmezővásárhely vagy az erős helyi gazdasággal rendelkező Jászberény szintjét a minősített gazdasági társaságok számát tekintve. A minősítések terjedése nem tisztán a hierarchikus modell szerint folyik, sokkal inkább a helyi gazdasági potenciál vagy egy-két sikeres, gyorsan reagáló nagyvállalat által közvetített minta tömeges követését figyelhetjük meg. Klasszikus szomszédsági terjedés nyomai az Alföld egészén csupán Kecskemét és Szeged környezetében lelhetők fel, ami jelzi a lassan meginduló gazdasági szuburbanizációs trendeket. Az ISO és QS minősítéssel rendelkező társaságok területi elhelyezkedését tekintve találunk tipikusan egypólusú megyéket (Csongrád, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg), ahol a cégek döntő hányada a megyeszékhelyen tömörül, bár Szentes, Hajdúszoboszló vagy éppen Hódmezővásárhely önmagában, illetve a hasonló méretű városokkal összehasonlítva kiugró aktivitást és alkalmazkodást mutat. Találunk tisztán kétpólusú megyéket (Békés, Jász-Nagykun-Szolnok), ahol a megyeszékhelyek mellett egy-egy gazdaságilag erős centrum (Orosháza, illetve Jászberény) kiugró számú társaságot tud felvonultatni, illetve létezik egy példa területileg kiegyenlítettebb alkalmazkodási modellre is (Bács-Kiskun megye), ahol nemcsak jelentős aktív centrumok (Kalocsa, Kiskunhalas) találhatóak, de a megye településeinek széles köre is képes volt bekapcsolódni a folyamatba.

Azon túl, hogy kívánatos lenne a régióban a minőségbiztosítási rendszerek terjesztése, a tanúsított társaságok számának növelése, területfejlesztési szempontból különös tekintettel kell lenni a kisvárosi-falusi településkör esélyeinek megteremtésére, javítására az Unió csatlakozáshoz közeledve.

## Az információk áramlásának fejlődése

A gazdasági szereplők számára az információhoz jutás, az információk mozgatása a fejlődés elengedhetetlen feltétele.<sup>12</sup> Magyarországon a kilencvenes években forradalmi változás zajlott le a távközlés területein, úgy a vezetékes,

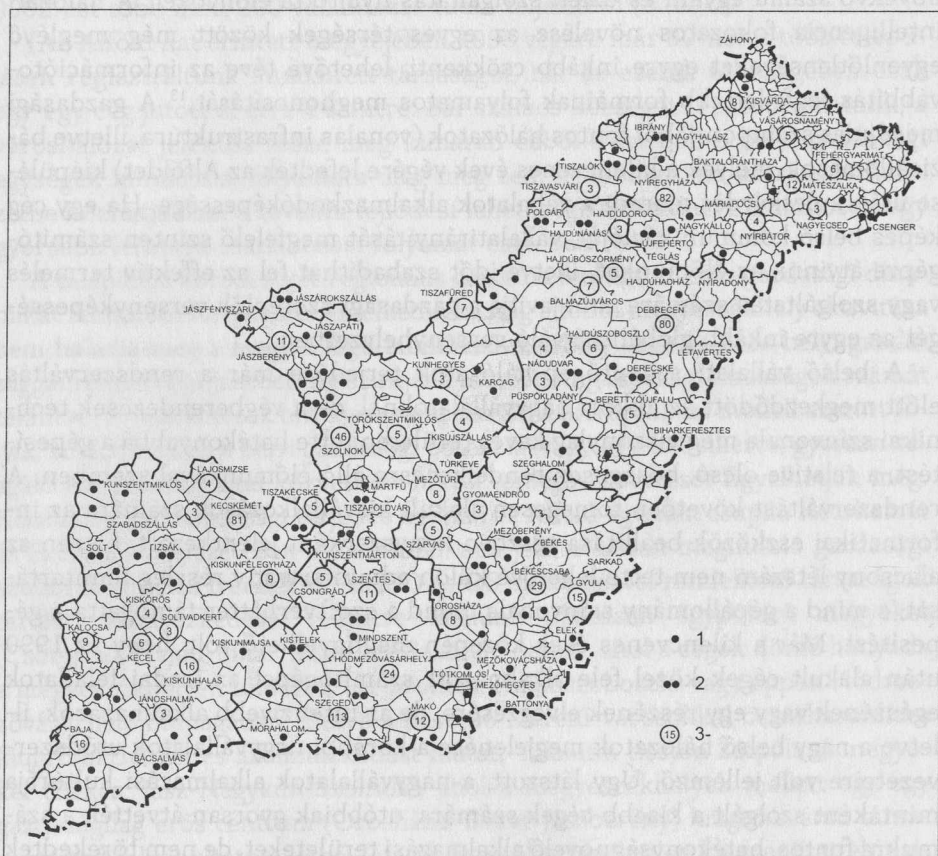
mint a mobilágazatban. Mára az ország területének döntő hányada képes bekapcsolódni a kommunikációs folyamatba, s tudja használni a folyamatosan növekvő számú egyéni és üzleti szolgáltatás nyújtotta előnyöket. A hálózati intelligencia fokozatos növelése az egyes térségek között még meglévő egyenlőtlenségeket egyre inkább csökkenti, lehetővé téve az információ-  
váltás legfejlettebb formáinak folyamatos meghonosítását.<sup>13</sup> A gazdasági megújulás szempontjából fontos hálózatok (vonalas infrastruktúra, illetve bázisállomások, melyek a kilencvenes évek végére lefedték az Alföldet) kiépülése után kulcskérdés maradt a vállalatok alkalmazkodóképessége. Ha egy cég képes belső kommunikációját, vállalatirányítását megfelelő szinten számítógépre átvinni, az élők munkát, illetve időt szabadíthat fel az effektív termelés vagy szolgáltatás számára, ami javítja a gazdasági szereplők versenyképességét az egyre inkább globálissá váló versenyhelyzetben.

A belső vállalati számítógép-hálózatok terjedése már a rendszerváltás előtt megkezdődött az akkori nagyvállalatoknál, de a végberendezések technikai színvonala még viszonylag kevés területen tette hatékonyabbá a gépesítést, a relatíve olcsó, bőségesen rendelkezésre álló élők munkával szemben. A rendszerváltást követően tömegesen alakult kisvállalkozások számára az informatikai eszközök beállítása részben kényszerként jelentkezett, hiszen az alacsony létszám nem tette lehetővé külön adminisztratív részleg fenntartását, s mind a gépállomány színvonala, mind a szoftverhátér támogatta a gépesítést. Már a kilencvenes évek közepén megfigyelhető volt, hogy az 1990 után alakult cégek közel fele alkalmazott számítógépet az irodai feladatok egészének vagy egy részének elvégzésére, de az intenzívebb alkalmazások, illetve a nagy belső hálózatok megjelenése a korábbi nagyvállalatok utódszervezeteire volt jellemző. Úgy látszott, a nagyvállalatok alkalmazási kultúrája mintaként szolgált a kisebb cégek számára, utóbbiak gyorsan átvették a számukra fontos, hatékonyságnövelő alkalmazási területeket, de nem törekedtek a teljes digitalizálható terület lefedésére.

Az évtized végére az Alföldön közel ezer belső hálózatot tudunk kimutatni<sup>14</sup> (4. ábra), ami lehetőséget nyújtott arra, hogy területi, települési különbségeket is vizsgálni lehessen. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kivételével az egyes megyékben a települések 30-40%-án jelentek meg számítógép-hálózatok (az előbbi megye településszerkezete – aprófalvas-kisvárosias – nagymértékben eltér az Alföld többi megyéjének sajátosságaitól, s az eltérő aktivitás is erre vezethető vissza). A városállomány csaknem teljes számban bekapcsolódott a folyamatba, de a községeket még épphogy megérintette a számítástechnikai belső hálózatok megjelenése a vállalkozásokban. A térségi szervező funkciókkal rendelkező városok közül Csongrád, Kiskőrös, Szarvas, Karcag, Törökszentmiklós vagy Hajdúböszörmény átlagtól elmaradó alkalmazkodóképessége érdemel említést. A megyei jogú városok mellett kifejezetten kedvező mutatókkal bír Baja, Kiskunhalas, Makó, Szentes, Gyula, Jászberény,

4. ábra

Az alföldi közép- és nagyvállalatok belső számítógép-hálózatai (1998)



Forrás: Hoppenstedt-Bonnier, Magyarország nagy- és középállatai, CD-könyv, 1999/1.

illetve Mátészalka. E hét középváros alkotja egyúttal a megyék másodlagos-harmadlagos centrumainak körét is. Az előzetes, más gazdasági jellemzőkre kiterjedő vizsgálatok után némileg meglepő Kiskunfélegyháza, illetve Orosháza gyengébb szereplése, valamint Makó erősebb innovativitása. Az anomáliák feltárása további kutatásokat (főként terepmunkát) igényelne. A megyeszékhelyek közül Békéscsaba, illetve kisebb mértékben Szolnok lemaradása, illetve Szeged vállalkozóinak erősebb affinitása feltűnő.

Az innováció terjedésének szomszédsági típusára legfeljebb a nagyvárosok szűkebb körzetében (Szeged, Kecskemét, Békéscsaba) találunk példát. Aktív zónák kifermálódása is megindult már nagyobb pólusok között (Szolnok–Jászberény), ám sokkal jellemzőbbnek látszik a hierarchikus modell,

hiszen a megyeszékhelyek, városok meghatározó szerepe, a komolyabb gazdasági potenciállal rendelkező települések magasabb aktivitása látványos. Az érintett települések nagy száma (kb. 160 település) ellenére szinte minden megyében maradtak nagyobb, csaknem érintetlen térségek is a megyehatárok mentén, országhatárok közelében. E terek gazdasági szempontból periférikus fekvésűek, ahol az információáramlás, a belső vállaltszervezés még döntően hagyományos formákban zajlik. Félő, hogy tartós kimaradásuk esetén hátrányba kerülnek a már ma is aktív csomópontokhoz, sávokhoz képest, ami az Alföldön belüli térségi különbségek növekedését, a gazdasági és társadalmi egyenlőtlenségek fokozódását eredményezheti.

## A tudásalapú fejlődés alappillérei, a számítástechnikai eszközök

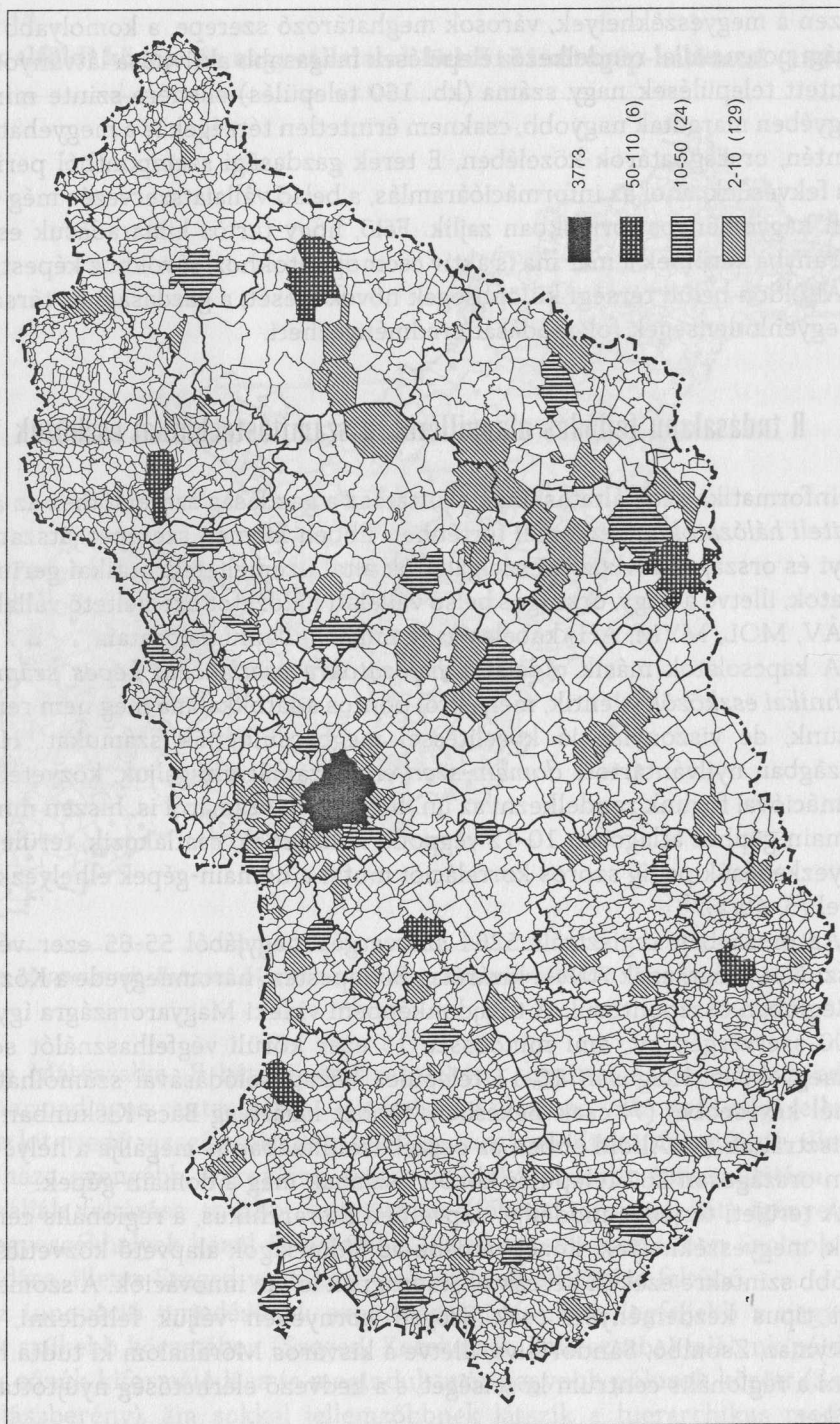
Az informatika szolgáltatásainak eljuttatása a gazdaság szereplőihöz az *adatátviteli hálózatokon* keresztül történhet. Ebben kiemelt szerepet játszanak a helyi és országos távközlési szolgáltatók által üzemeltetett optikai gerinchálózatok, illetve a nagy, országos belső vállalati hálózatot üzemeltető vállalatok (MÁV, MOL, MVM, AH) kábeles vagy mikrohullámú hálózatai.

A kapcsolatok másik oldalát a *hálózatokra csatlakozni képes számítástechnikai eszközök* jelentik, melyekről pontos adatokkal ma még nem rendelkezünk, de viszonylag jó közelítéssel megbecsülhetjük számukat. Ha az országban nyilvántartott *domain-szerverek* számát vizsgáljuk, közvetett információval fogunk rendelkezni az ún. hostgépek számáról is, hiszen minden domain-géphez átlagosan 10-12 végpont, felhasználó csatlakozik, területi elhelyezkedésük pedig szoros korrelációt mutat a domain-gépek elhelyezkedésével (5. ábra).<sup>15</sup>

Az országban regisztrált 5264 szervergép nagyjából 55-65 ezer végfelhasználót jelent; ezek 70%-a kizárólag Budapesten, háromnegyede a Közpon-ti Régióban összpontosul. A tulajdonképpeni vidéki Magyarországra így alig 1200 szervergép jut, ami mindössze 15 ezer körüli végfelhasználót sejtet. A megyékben átlagosan 10-11 település bekapcsolódásával számolhatunk, ennél kevesebbet (7) csak Békésben, többet kizárólag Bács-Kiskunban (16) regisztráltak. Az Alföld ebben az összehasonlításban is megállja a helyét, hiszen országosan 267 település között oszlanak meg a domain-gépek.

A területi terjedés modellje alapvetően hierarchikus, a regionális centrumok, megyeszékhelyek, középvárosok az újdonságok alapvető közvetítői, az alsóbb szintekre ezeken keresztül „csorognak le” az innovációk. A szomszéd-sági típus kezdeményeit csak Szeged környékén véljük felfedezni, ahol Szatymaz, Zsombó, Sándorfalva, illetve a kisváros Mórahalom ki tudta használni a regionális centrum közelségét, s a kedvező elérhetőség nyújtotta előnyöket.

5. ábra A magyarországi domain(név)-szerverek területi elhelyezkedése (1998. december)



Forrás: [www.nic.hu](http://www.nic.hu)

Az érintett 65 településből kevesebb mint két tucat az, ahol kettőnél több domain-szervert üzemeltetnek, ami 30-40 végberendezést, s az ehhez hozzáférni képes felhasználói kört jelenti, mely már érzékelhető felhasználói tömeg az adatforgalmazásban és hozzáférésben. Az Alföldön belüli területi különbségek jelentősek, hiszen, amíg Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében Nyíregyháza mellett egyetlen település sem tagja ezen körnek, addig Bács-Kiskunban és Csongrádban négy-négy (Baja, Lajosmizse, Kiskunhalas, Soltvadkert, illetve Hódmezővásárhely, Csongrád, Szentes, Makó), Békés és Jász-Nagykun-Szolnok megyében három-három (Gyula, Szarvas, Orosháza, illetve Jászberény, Karcag, Mezőtúr) város innovációs képessége is jelentősnek bizonyult a megyeszékhelyek mellett. A nagyvárosok közül a két regionális centrum a főváros után a legkedvezőbb mutatókkal rendelkezik, de Kecskemét aktivitása is kiemelhető.

## Összegzés

A kutatás zárásakor az alföldi gazdaság átalakulásában olyan fázishoz érkezünk, amikor a makromutatók alakulása alapján egy csaknem évtizedes hosszúságúra nyúló válságperiódus végét éljük. A foglalkoztatási adatok stabilizálódása, a termelési volumenek növekedése, az értéktermelés felívelése egyértelműen jelzi, hogy a régió gazdasága túljutott a transzformációs válságon, s nagyobbrészt saját forrásaira támaszkodva stabilizálta helyzetét. Eközben végigfutott a vállalati szféra teljes átalakulása, a magánosítási folyamat, illetve egy jelentős átrendeződés az egyes ágazatok erősorrendjében. Az Alföld, mint egész, a rendszerváltásnak inkább vesztese, mint nyertese, hiszen a térség gazdaságának hagyományos ágazatai közül az agrárszféra (tágan értelmezve s beleértve a feldolgozási fázist is), a korábban is felülreprezentált könnyűipari ágazatok (különösen a textilipar, illetve a ruházati ipar) erős versenyhelyzetbe kerültek a gazdasági liberalizációs intézkedések hatására, mely ágazati válságban, illetve egyedi, egymástól is elszigetelt túlélési stratégiák ki-munkálásában jelentkezett. Az alföldi gazdaság ugyanakkor nagyrészt végrehajtotta a piaci váltást, s részben saját erőből, részben a beáramlott külső tőkeforrások segítségével nagymértékben integrálódott az európai, illetve a globális gazdasági rendszerbe.

Miközben az ország vidéki térségeiben a gazdasági sikeresség alapvető tényezője az újraiparosodás volt, e forгатókönyv megjelenése az Alföldön csak sporadikusnak tekinthető, s döntően jelentősebb zöldmezős beruházásokhoz vagy kiemelkedően sikeres privatizációs ügyletekhez kapcsolódott (pl. Jászberény, Kecskemét). A nagyrégió öröklött gazdasági szerkezete kevésbé volt vonzó befektetési terep a külső beruházók számára, a hosszabb időtávra visszatekintő tőkehiány viszont gátja volt a saját erőre építkező kibontakozási stratégiáknak. Sem az országon belüli, sem a határokon átnyúló együttmű-

kódések nem hordoztak olyan stimuláló hatásokat, melyek ellensúlyozhatták volna a régió alapvetően periférikus fekvését a meghatározó felvevő piacokhoz – Európa nyugati feléhez, illetve Észak-Amerikához. Az alföldi centrumokban hagyományosan erőteljesen jelen lévő szolgáltató szektor csupán néhány esetben járult hozzá érdemben egy település vagy kisebb térség gazdasági felfutásához (pl. Szeged, kisebb mértékben Nyíregyháza), de azon az áron, hogy a nagyvárosok megyéjük intézményeinek, szolgáltató szektorának aránytalanul nagy részét kellett, hogy koncentrálják.

A korábbi kutatási fázisban erősen kritizált termelői infrastruktúra színvonala bár kétségtelen fejlődésen ment át az utolsó tíz évben, még mindig jelentős hiányokkal jellemezhető. E szűk kapacitások oldásához járulhatnak hozzá az ipari park címet elnyert települések speciális, gazdasági célokat szolgáló infrastrukturális fejlesztései. Hasonló megjegyzést tehetünk a humán erőforrások fejlesztésére tett erőfeszítésekről, ahol elsősorban a műszaki felsőfokú végzettségűekben, informatikusokban, gazdasági szakemberekben mutatkozik hiány. Ez utóbbi esetben az alföldi vállalatoknál elérhető anyagi juttatások, illetve karrierlehetőségek olyan mértékben maradnak el a fővárosi vagy az észak-dunántúli lehetőségekhez képest, hogy újra erősödőben van egyfajta „agyelszívás” az ország két fele között.

Az Alföld mint egyes települések, térségek, tájak sokszínű együttese azonban számos, egészében vagy elemeiben sikeres alkalmazkodási modellt is fel tud mutatni.<sup>16</sup> Ennek következtében a meglévő területi különbségek a településrendszeren belül általában növekedtek, s ebben az egyes elemek kiinduló helyzete erősen, de nem kizárólagosan meghatározó tényezőnek bizonyult. A központi szerepkörű települések kedvezőbb adottságai általában érvényesültek az átmenet során, erősebb jelentőségvesztés csak a megszűnt s korábban kihelyezett ipari termelőegység felszámolása, illetve a kieső elem pótlására való képtelenség esetében történt meg. Általában elmondható, hogy a településméret, illetve a közigazgatási besorolás szintjeiben felfelé haladva növekszik a (legalább relative) sikeres esetek száma, míg a faluállományban a kisebb méretek felé haladva – kisszámú kivételtől eltekintve – inkább a lemaradást érzékelhetjük, bár a fejlődés a korábbi önmagukhoz képest kifejezetten jelentősnek tekinthető. Az átalakulás során a településhálózat differenciálódása tovább erősödött. A regionális centrumok, illetve a megyeszékhelyek előnye a többi várossal szemben karakteresebbé vált, a középvárosok, illetve a kisvárosok közötti rés is tágult, viszont a kisvárosok és nagyfalvak különbségei valamelyest csökkentek, ami részben az utóbbi csoport erőteljesebb felzárkózásának, részben az első klaszter vontatottabb fejlődésének eredménye. Azokban a városokban, melyekben a meglévő, öröklött helyi gazdaság túl tudta élni a transzformációs válságot, a meglévő központi szerepkörökre támaszkodva stabilizálni lehetett a település pozícióját. Ha a város képes volt számottevő külső tőke bevonására a helyi gazdaságba, akkor az Alföldön belül



bizonyosan erősíteni tudta helyzetét, bár országos összehasonlításban ez nem biztos, hogy szintén bekövetkezett. Amennyiben a település közel feküdt valamilyen nagyobb főútvonalhoz, melyen az utóbbi tíz év során jelentősebb fejlesztések történtek (elsősorban autópályaszakaszok építése), akkor csaknem automatikusan került fel a külső befektetők beruházási térképére, s innen kezdve csupán a helyi vezetés rátermettségén múlott, hogy az előnyös helyzetet hogyan, milyen mértékben lesznek képesek kihasználni. Csaknem ilyen kedvező helyzetbe kerültek a nagyvárosok közvetlen térségében fekvő települések is, ahol a szuburbanizációs trendek, vagyis a lakosság kimozgása mellett a vállalkozások, kisebb intézmények kitelepülései is egyértelműen nyomozhatók. Emellett a nagy, koncentrált közeli piac, az intézmények és szolgáltató egységek könnyű elérhetősége egyértelműen agglomerációs előnyöket hordoz, erőteljes belső vállalkezési aktivitást indukál e településkörben.

Az Alföld számára az ipari alapú fejlődési pálya csak részleges lehetőségeket biztosít. A térség sajátosságaiból következően az agrárszféra stabil növekedésére, illetve kiszámítható jövedelmezőségére lenne szükség ahhoz, hogy a funkcionálisan továbbra is kiürülési tendenciákat, erőteljes elvándorlást vagy a hátrányos helyzetű roma népesség arányának növekedését mutató periférikus terek népességmegtartó képessége megnőjön, s bennük tovább élhessen egy „képességmegtartó népesség”. Ehhez az agrárszféra kizárólagos jelenléte valószínűleg elégtelen e terekben, ezért a korszerű integrált vidékfejlesztés nemzetközi eredményeinek és sokasodó hazai tapasztalatainak felhasználásával kell egyéb, kiegészítő jövedelemforrásokat feltárni.

Ugyanakkor a régió mozaikos szerkezete, differenciált településhálózata már lehetőséget nyújtana – igaz, egyelőre meglehetősen szűk településkörre koncentrálódóan – egy új, a vidéki Magyarországon még ki nem próbált fejlődési pálya, a tudásalapú településfejlődés beindításához is. Az alföldi nagyvárosok, s különösen a regionális központok egyértelműen alanyai lehetnének a tudásbázisú gazdaság megtelepedésének, fejlődésének, hiszen ehhez lényegében minden alapfeltétel adott bennük. A helyi társadalom innovativitása, a kiművelt emberfők sokasága, a vállalkozói szellem, a szépülő természeti környezet, az inspiráló társadalmi közeg, a rekreációs lehetőségek széles tárháza, illetve másik oldalról az infrastruktúrák kiépültsége, illetve a felhasználói berendezések és ismeretek elterjedtsége, a helyben születő döntések nagy száma, az intézményi háttér mind amellet szól, hogy e fejlődési pályának van reális esélye már középtávon is.

Egyetértve, s egyben aláhúzva a korábbi kutatási fázis megállapítását, ismételn ki kell hangsúlyozni, hogy az Alföld fejlődése – még inkább, mint az ország egészében – a központi szerepkörű, környezetüket is dinamizálni képes települések fejlődésén keresztül valósulhat meg. Ez nem minden esetben jelenti jól definiált vonzáskörzetek megjelenését a térstruktúrában, adott esetben csupán a várost és kiterjedt külterületét fogja át, formálisan vissza-

állítva a klasszikus települési kapcsolatrendszerrel, de teljesen új tartalommal töltve meg azt.

A hazai, 1996 óta funkcionáló területi politika sajnos erőtlen, két szempontból is. Egyrészt, a közvetlen területfejlesztésre fordított eszközök abszolút nagysága, illetve aránya a költségvetésből vagy az ország GDP-jéből kifejezetten alacsony, ezért hatékonysága is megkérdőjelezhető. Másrészt, bár kimutatták, hogy 1996–98 során minden területfejlesztésre fordított forint további 4-5 forintot mozdított meg, így a partnerség nagyjában-egészében érvényesült a finanszírozásban, az ágazati források területi szempontú koordinációja elmaradt, s utóbbiak nagyságrendileg nagyobb forrásokat jelentenek egyes térségek, települések fejlesztése szempontjából. Komoly hátrány, hogy a regionális politika egységes, országos szinten érvényes kategóriákban gondolkodik, s szinte nem hagy teret a helyi, regionális sajátosságoknak. Ez más, az országos trendekhez közelebbi pályán mozgó régiók számára is kedvezőtlen lehet, de az Alföld mássága szempontjából még sokkal inkább érzékeny pont. Az alföldi sajátosságok egységes kezelésében sajnos sem a megyék, sem az ún. tervezési-statisztikai régiók megalakítása nem jelent előrelépést, ezeket egyértelműen országos szinten kell és lehet kezelni.

Az Alföld mint egész, de különösen a határmenti térségek és települések számára a valódi fejlődési potenciált az ország európai uniós csatlakozása jelentheti, különösen abban az esetben, ha az Alfölddel határos országok európai integrációs folyamata is ütemesen halad. Ebben az esetben a keleti határregiók akár Burgenland szerepét is betölthetik (természetesen más fejlettségi szinten) a szerb, román és ukrán határregiók felé, ami egyértelműen kedvezően mozdíthatná elő további gyarapodásukat, modernizációjukat.

## Jegyzetek

- 1 Hegedűs M. 1992.
- 2 Tóth J. 1992.
- 3 Balázs J. 1998.
- 4 Enyedi Gy. 1996.
- 5 Kiss J. P. 1997.
- 6 Florida, R. L.–Kenney, M. 1986.
- 7 Rechnitzer J. 1998.
- 8 Nagy G. 1998.
- 9 Nagy G. 1995.
- 10 Nagy G. 1998.
- 11 Hoppenstedt–Bonnier, 1999.
- 12 Bácskay G. 1998a.
- 13 Bácskay G. 1998b.
- 14 Hoppenstedt–Bonnier 1999.
- 15 Az alfejezet összeállításában támaszkodtunk Kanalas Imre gyűjtésére, s a Dél-Alföld Területfejlesztési Koncepciójának *Helyzetértékelés* fejezetéhez készített elemzésére.
- 16 Csatári B. 1995.

## Irodalom

- Balázs J.: Az iparvállalati struktúra átalakulása. *Társadalmi Szemle*, 1998. 6. 95–103.
- Bácskay G.: Telefónia a 90-es években Magyarországon. *Gazdaság és Statisztika*, 1998. 1. 16–23.
- Bácskay G.: Kábeltelevíziózás Magyarországon. *Gazdaság és Statisztika*, 1998. 2. 46–57.
- Csatári B.: *Az Alföld helyzete és perspektívái*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1995.
- Enyedi Gy.: *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Ember – Település – Régió, I. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest, 1996.
- Florida, R. L.–Kenney, M.: Venture Capital, High Technology and Regional Development. *Regional Studies*, 1986. 22. 1. 33–48.
- Hegedűs M. (szerk.): *Az Alföld gazdasági bázisa*. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1992.
- Kiss J. P.: *Lehet-e regionális dinamikahordozó ágazat az ipar és a mezőgazdaság az ezredforduló Magyarországon?* Kézirat. MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1997.
- Nagy G.: A külföldi tőke szerepe és térbeli terjedése Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 1995. 1–2. 55–82.
- Nagy G.: A külföldi tőke telephelyválasztása. In: Rechnitzer J. (szerk.): *A privatizáció regionális összefüggései*. Számadás a talentumról. Kulturtrade Kiadó, Budapest, 1998. pp. 41–83.
- Rechnitzer J. (szerk.): *A privatizáció regionális összefüggései*. Számadás a talentumról. Kulturtrade Kiadó, Budapest, 1998.
- Tóth J. (szerk.): *Az Alföld településrendszere*. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1992.
- \*
- CD-CÉG-KÓD-TÁR*. KSH, Budapest, 1998.
- Dél-Alföld*. Magyarország Régiói, 7. KSH Bács-Kiskun, Békés és Csongrád Megyei Igazgatósága, 1998.
- Észak-Alföld*. Magyarország Régiói, 6. KSH Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Igazgatósága, 1998.
- FIGYELŐ TOP 200*. Figyelő Kiadó, Budapest, 1998
- Hoppenstedt–Bonnier: Magyarország nagy- és középvállalatai. CD-könyv, 1991. 1.
- Magyarország nagy- és középvállalatai*. CD-könyv. Hoppenstedt–Bonnier Kiadó, Budapest, 1999. 1.
- Minőségbiztosítási tanúsítvánnyal rendelkező cégek adattára*. A Magyar Minőség Alapítvány adattára, Budapest
- Négy év tükrében, 1994–1998. Bács-Kiskun megye*. KTM, Budapest, 1998.
- Négy év tükrében, 1994–1998. Békés megye*. KTM, Budapest, 1998.
- Négy év tükrében, 1994–1998. Csongrád megye*. KTM, Budapest, 1998.
- Négy év tükrében, 1994–1998. Hajdú-Bihar megye*. KTM, Budapest, 1998.
- Négy év tükrében, 1994–1998. Jász-Nagykun-Szolnok megye*. KTM, Budapest, 1998.
- Négy év tükrében, 1994–1998. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye*. KTM, Budapest, 1998.
- Országos Területfejlesztési Koncepció*. KTM, Budapest, 1997.
- Területi Statisztikai Évkönyvek, 1990–1997*. KSH, Budapest.
- Tények Könyve: Régiók*. Greger–Delacroix Kiadó, Budapest, 1998.
- T-STAR Településstatisztikai Adatbázisrendszer*. KSH, Budapest, 1997.

## A szolgáltató szektor az Alföldön

Kulcsszavak: hierarchikus terjedés, kereskedelem, multinacionális hálózatok, privatizáció, szolgáltató centrumok, szolgáltató szektor, terciarizáció, üzleti szolgáltatások, vagyonnevesítés, zöldmezős kereskedelmi beruházások

### A szektor sajátosságai az Alföldön

#### *A kutatás indoklása és előzményei*

A tevékenységek széles és változatos körét magában foglaló *szolgáltató szektor* a mindennapi életben betöltött szerepe – a lakosság életminőségének alakítása – mellett meghatározza a gazdaság működtetésének és fejlődésének feltételeit is. Az *átalakuló* („posztszocialista”) *gazdaságokban* a szektor bővülése és differenciálódása rendkívül gyorsan zajlott le és a szerkezeti átalakulás kulcsfontosságú tényezőjévé vált.

- A piactudomány intézményeinek és szabályozórendszerének kialakítása, valamint az ezzel párhuzamosan zajló szervezeti átalakulás – elsősorban a vállalkozások alapítása és működtetése – felértékelte az üzleti szolgáltatásokat nyújtó szervezetek tevékenységét.
- A szolgáltató szféra szereplői – elsősorban áru-, tőke- és információközvetítő szerepük révén – nélkülözhetetlenné váltak a helyi gazdasági szervezetek regionális, országos, illetve nemzetközi folyamatokba, kapcsolattrendszerekbe történő beágyazásában is.
- A rendszerváltó gazdaságokban a piaci szolgáltatásokat nyújtó szervezetek – a kereslet alakulásához rugalmasan alkalmazkodva – gyorsan pótolták az előző rendszerből örökölt hiányosságokat (személyi szolgáltatások, kiskereskedelmi hálózat), illetve megjelentek azokban a szférákban (oktatás, egészségügy, kommunális szolgáltatások), amelyekben az állam, illetve a helyi és megyei önkormányzatok csökkenő szerepet vállaltak, vagy nem voltak képesek megfelelő választ adni a változó társadalmi igényekre.

Ennek eredményeként a szektor súlyának növekedése a *kilencvenes évek első felében* felgyorsult: a szolgáltatások részesedése a nemzeti termékből mintegy 18%-kal (1988/1995), a foglalkoztatottakból 13%-kal (1990/1996) emelkedett. A folyamat háttérében azonban egy sor, a rendszerváltással összefüggő tényező állt – elsősorban az ipar és a mezőgazdaság teljesítményének visszaesése, a szervezeti átalakulás bizonytalanságai, a tőkehiány, a pénzügyi stabilitás hiánya a vállalati és a költségvetési szférában, a csökkenő lakossági reáljövedelmek –, amelyek a szolgáltató szektorban működő szervezetek kilátásait bizonytalanná tették. A kilencvenes évek második felében a privatizáció lezárulása, a szervezeti keretek, valamint a kis- és középvállalkozások helyzetének (differenciált) stabilizálódása a keresleti oldalon, illetve a nemzetközi szereplők megjelenése és a hazai szolgáltatók körének bővülése, megerősödése a kínálati oldalon lehetővé tette a szektor átfogó vizsgálata mellett az *átalakulás térbeli (alföldi) sajátosságainak, helyi és térségi gazdaságban betöltött szerepének feltárását is.*

A regionális és települési szintű kutatásokat ösztönözte a szektor bővülésének és szerkezeti átalakulásának *erős térbeli differenciálódása*, amely egyrészt regionális/megyei szinten, másrészt a településszintű vizsgálatokban is tetten érhető. Az ún. posztindusztriális fejlődés jegyei csupán a főváros gazdasági átalakulásában jelentek meg, az ország dinamikus térségeiben (elsősorban az észak-dunántúli megyékben, illetve Pest megyében) azonban a gazdasági növekedés az ipar szerkezeti és szervezeti megújulására épült. Ez utóbbihoz hozzájárult a termelői szolgáltatások fejlődése is, amely elsősorban a nagy- és középvárosi centrumokat érintette.

A nyugat-európai tapasztalatok és a magyarországi dinamikus térségek vizsgálata is rávilágított, hogy egy-egy település, illetve térség gazdasági stabilitásának meghatározó eleme a sokoldalú termelői és lakossági szolgáltató szektor. A szerkezet-átalakítás időszakában a szolgáltatók szerepe felértékelődik, egyrészt fentebb vázolt közvetítő szerepük, másrészt stabilizáló hatásuk (foglalkoztatás, társadalmi-területi egyenlőtlenségek csökkentése stb.) miatt.

A szolgáltató szektor szerkezeti és térbeli sajátosságainak feltárása – amely új elemként jelent meg az *Alföld-kutatásban* – a kilencvenes évek végén vált időszerűvé. Ekkor már jól definiálhatóvá és mérhetővé vált a szektor szerepe a gazdasági szerkezet átalakulásának folyamatában (a gazdaság válságjelenségeiből következő torzítások nélkül), valamint kirajzolódott a szolgáltatások erősen differenciált térszerkezete, ami lehetővé tette a térségi sajátosságok, hierarchiaszintek, illetve a szektor fejlődésén alapuló modellek felvázolását. Vizsgálataink ezért a kilencvenes évekre irányultak, különös tekintettel az évtized második felében elinduló strukturális és térbeli folyamatokra, amelyeknek fontos szereplői voltak a szolgáltatók. Összetételük, valamint térbeli megjelenésük előzetes feltevéseink szerint alakítói és indikátorai

is egy-egy település, régió gazdasági struktúrájának és teljesítményének, a magyar és az európai térszerkezetben elfoglalt helyének.

Az alföldi térségek többségében a gazdaság szerkezeti átalakulása nehézkes, az új, dinamikus elemek megjelenése szórványos volt a kilencvenes években. A szolgáltató szektor szerepe az alföldi városokban az országos trendeknek megfelelően növekedett, az új szereplők (pl. külföldi befektetők) megjelenése és a helyi vállalkozások megerősödése a szolgáltató szektorban lassabban zajlott és térben koncentráltabb jelenség maradt, mint az ország nyugati részén. Ugyanakkor az országos átlagnál nagyobb maradt a közszolgáltatások súlya, és a piaci szolgáltatások struktúrája is szegényesebb volt (különösen a kisvárosokban) a dinamikus térségekhez viszonyítva.

Kutatásaink során arra kerestük a választ, hogy melyek az Alföld szolgáltató szektorának vázolt szervezeti és szerkezeti sajátosságai, ezek mennyiben segítik (illetve gátolják) a gazdaság átalakulását, a kiegyensúlyozott gazdasági struktúra és a hosszú távú növekedés megalapozását az Alföld településein. Kísérletet tettünk arra is, hogy megtaláljuk azokat a pontokat, ahol beavatkozásra van szükség e folyamatok elindításához, ösztönzéséhez a szolgáltató szektor fejlesztésén keresztül. A vizsgálatok elsődlegesen a városokra, a szolgáltató szektor csomópontjaira irányultak, az elemzés, illetve a következtetések azonban valamennyi alföldi település jövőjét, fejlődési lehetőségeit érintik.

### *A szektor átalakulásának alföldi sajátosságai*

Az alföldi megyék szolgáltató szektorának fejlődési pályája a fentiekől több szempontból is eltér. Az egyik sajátosság a kereskedelemben tevékenykedő szervezeteknek – egyéni és társas vállalkozásoknak – a vidéki átlagnál jóval nagyobb aránya a szektorban. Kilencvenes évek eleji, robbanásszerű növekedésük azonban 1994-től erősen lelassult. Ezzel párhuzamosan szervezeti változások is lejátszódtak az ágazatban: a túlnyomórészt szerény tőkével alapított, jogi személyiség nélküli társaságok és egyéni vállalkozások száma csökkent, illetve stagnált, s ezzel párhuzamosan növekedett a jogi személyiségű vállalkozások száma. A folyamat következtében a szolgáltató szektor szervezeti elaprózottsága, illetve a kereskedelem nagy súlya mérséklődött az elmúlt három évben. A folyamat azonban pozitív és negatív tartalmat is hordoz:

- Felgyorsult a szervezeti és tőkekoncentráció; ennek eredményeként helyi és regionális kereskedelmi hálózatok formálódtak az elmúlt években, amelyek felvehetik a versenyt a terjeszkedő nemzetközi hálózatokkal is.
- A jövedelmek és a lakossági fogyasztás csökkenése, illetve az erősödő verseny miatt a kis tőkével alapított családi vállalkozások jelentős része nem tudott megkapaszkodni a piacon, ezért a kereskedelem a szerveze-

tek számának növekedése mellett is munkaerő-kibocsátó ágazat volt a kilencvenes években. A nemzetközi kereskedelmi hálózatok utóbbi két évben megindult alföldi terjeszkedése felgyorsítja a koncentrációs folyamatot, de pozitív következményekkel járhat a foglalkoztatásra is.

- A közvetítő kereskedelemben érdekelt alföldi szervezetek körében tőkeerős, specializálódó, a szomszédos országokat és az Európai Uniót összekapcsoló vállalkozói csoport erősödött meg; ők képviselik a balkáni gazdasági kapcsolatok elsődleges szintjét, ahonnan lehetséges a továbbblépés a termelés és a tőkekapcsolatok erősítése, illetve a szolgáltatások exportja felé.
- A kereskedelmi szervezetek keleti irányú piaci kapcsolatai azonban nagy kockázatot hordoznak.

*Az alföldi megyék többségében a termelői, s azon belül elsősorban az üzleti szolgáltatásokat nyújtó szervezetek aránya jelentősen elmarad a vidéki átlagtól, s fajlagos mutatóik sem érik el a gazdasági szerkezetváltás sikeres példáinak tekintett térségekre jellemző adatokat. Kivételként csupán a megyeszékhelyek környezetét, illetve Csongrád megye népesebb városait említhetjük. Pozitív irányú elmozdulás a kilencvenes évek második felében történt: a szervezetek gyarapodása – az országos trendeknek megfelelően – elsősorban a szállítás és a telekommunikáció, illetve az ingatlan- és üzleti szolgáltatások ágazatában volt dinamikus.*

A koncentrációs folyamatok és a szerkezeti változások ellenére a szektorban tevékenykedő alföldi székhelyű szervezetek a térség legnagyobb – legalább évi 500 millió Ft-os forgalmat lebonyolító – vállalatainak alig 30%-át teszik ki. A kereskedelmi tevékenységek biztosították a lehetőséget a legtöbb vállalkozás számára tőkeerejük és forgalmuk növelésére (arányuk az összes „nagyvállalatból” közel 15%), de jelentős számban szerepelnek a csoportban járműkereskedelemmel és -javítással, illetve szállítmányozással foglalkozó cégek, valamint a lakosság és a kisvállalkozások ellátásában fontos szerepet betöltő takarékszövetkezetek is.

A jövőbeli növekedés fontos szereplői maradnak tehát a *kiszervezetek*, amelyek különösen nagy számban vannak jelen ebben a szektorban, azon belül a kereskedelemben, a szállítmányozásban, a vendéglátásban és a gazdasági szolgáltatásokban. Rugalmasságuknak köszönhetően fontos szereplői a régió gazdaságának, de az EU-csatlakozás közeledtével erősödő verseny következményeként a legfontosabb felvevőpiacot jelentő kisvállalkozói kör egy része csődközelségbe kerülhet. Az üzleti szolgáltatásokat nyújtó szervezetek ugyanakkor információ-közvetítő szerepük révén fontos szerepet tölthetnek be a csatlakozásra való felkészülésben (pl. a jogszabályok átvételében, a támogatások megszerzésében, az innovációs-adaptációs képesség javításában).

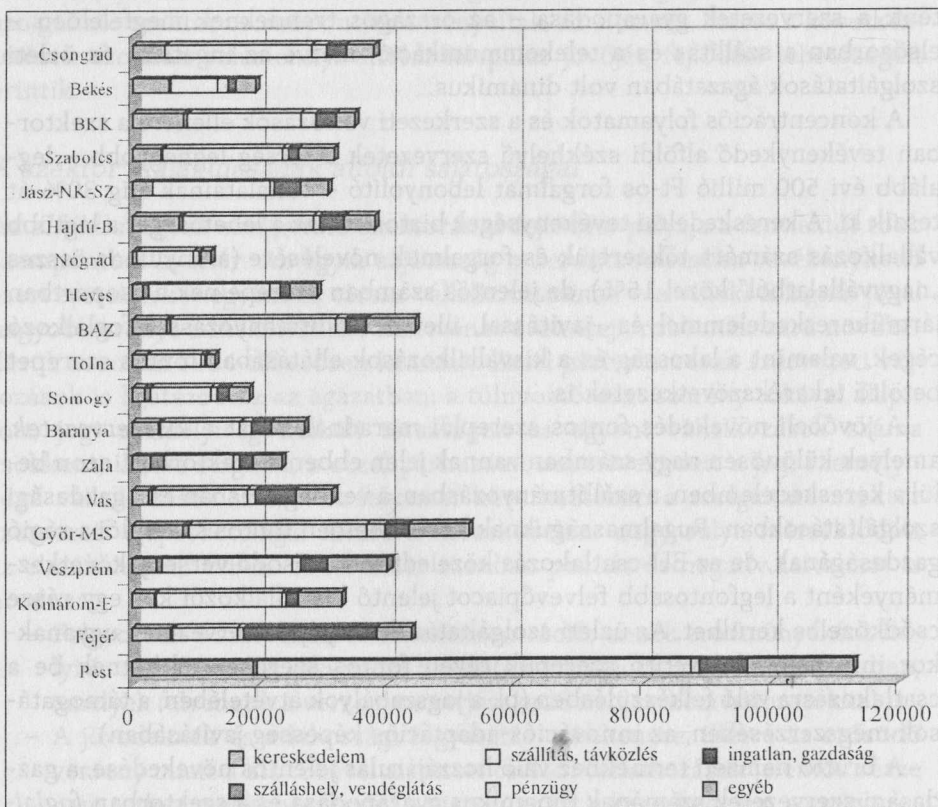
A bruttó nemzeti termékhez való hozzájárulás jelentős növekedése, a gazdasági szervezetek számának dinamikus gyarapodása és a szektorban *foglal-*

koztatottak növekvő aránya ellenére a szolgáltató szektor több ágazata is nettó munkaerő-kibocsátó volt az alföldi megyékben 1990–1996 között. Az alföldi megyék foglalkozási szerkezetének átalakulása tehát követte az országos trendet: 10-15%-kal növekedett a szolgáltató szektor súlya, ám ez inkább a többi ágazat hanyatlásának, semmint a szolgáltatások dinamikus fejlődésének köszönhető, bár kedvező folyamatnak tekinthető az üzleti szolgáltatásokban dolgozók arányának növekedése az évtized második felében.

Az Alföldön megvalósult *beruházások* összege a kilencvenes években mindvégig jelentősen elmaradt az ország többi térségétől. A szolgáltató szektor e szerény léptékű befektetésekből is csekély mértékben részesedett. Kivételt csak a szállítás-posta-távközlés ágazata jelentett: ez utóbbi infrastruktúrájának kiépítésére több tízmilliárd forintot fordítottak az elmúlt években. Ehhez képest elmaradtak a kereskedelmi és idegenforgalmi fejlesztések az

1. ábra

**A beruházások ágazati megoszlása a szolgáltató szektoron belül (1995–1997)**





évtized első felében, és a régió egészére jellemző maradt a személyi és közösségi szolgáltatások gyenge tőkeellátottsága. Csongrád, Bács-Kiskun, Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében azonban – az ország dinamikus gazdasági fejlődéssel jellemezhető megyéihez hasonlóan – az utóbbi három évben jelentősen növekedtek mind a kereskedelmi, mind a pénzügyi és egyéb üzleti szolgáltatásokban megvalósított beruházások (1. ábra). A régió többi részéhez viszonyítva Békés megye leszakadása is növekedett ebben a tekintetben.

Az üzleti szolgáltatások fejlesztésével kapcsolatos döntések jelentős részben a *régión kívül* születnek (kereskedelmi bankok, biztosítók stb.), tekintet nélkül a helyi sajátosságokra szerepük várhatóan növekedni fog, egyrészt a szektor privatizációjának eredményeként, másrészt a külföldi befektetőket követő, az üzleti szolgáltatásokat nyújtó nemzetközi hálózatok terjeszkedése révén.

A *külföldi tőke privatizációs tranzakciók* (távközlés, kereskedelem, pénzügyi és biztosítási szolgáltatások), illetve zöldmezős beruházások (kiskereskedelem) révén is megjelent az Alföld szolgáltató szektorában. A külföldi beruházások abszolút és fajlagos mutatói egyaránt a térség erős lemaradására utaltak a kilencvenes évek első felében, 1995-től kezdve azonban növekedett a külföldi befektetők érdeklődése a térség iránt. A változás egyrészt a szolgáltató szektor (elsősorban a szállítás, a távközlés, valamint a vendéglátóipari és a kereskedelmi vállalatok) *privatizációjának*, másrészt a *zöldmezős beruházásoknak* köszönhető. Ez utóbbiak elsősorban multinacionális kereskedelmi hálózatok vidéki hálózatainak kiépítése, valamint a befektetők szállítási és telekommunikációs szektorban végrehajtott beruházásai révén jelentek meg az Alföldön. A külföldi beruházások további növekedése várható a kereskedelemben és az üzleti szolgáltatásokban (multinacionális szervezetek vidéki hálózatainak kiépítésével) és hosszabb távon a szállításban. A személyi szolgáltatásokban és a hagyományosan a közintézmények által uralt alágazatokban azonban (egészségügy, oktatás, közösségi szolgáltatások) várhatóan továbbra is a hazai (elsősorban a helyi/régióbeli) tőke marad a meghatározó.

## Szolgáltató központok az Alföldön

Az Alföld szolgáltató szektorának *térszerkezete* erősen koncentrált és hierarchizált országos struktúrába illeszkedik, de az egyes ágazatok, tevékenységi körök térbeli megjelenése differenciált képet mutat. A lakosságot ellátó kereskedelem, az oktatás, az egészségügyi és a közösségi, illetve személyi szolgáltatások térszerkezete kiegyenlítettebb, amelyben fontos szerepe van – az intézmények mellett – a helyi kis- és középvállalkozásoknak. A kereskedelemben megjelenő új elemek – a szuper- és hipermarketek, a bevásárlóközpontok –

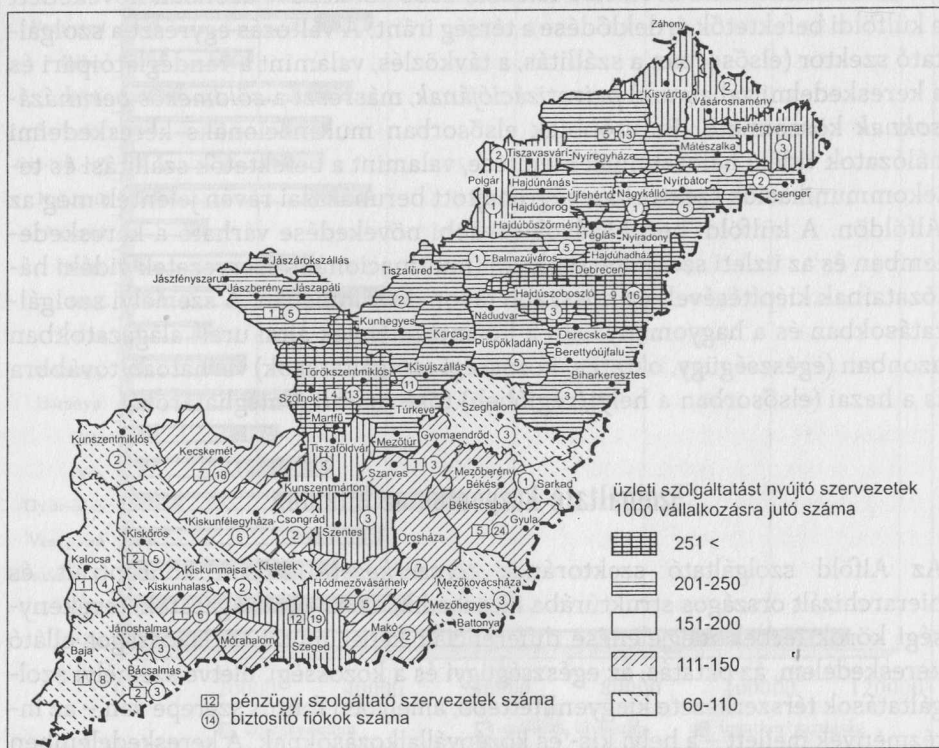
azonban túlnyomórészt a megyeszékhelyeken és néhány középvárosban összpontosulnak, s hasonló differenciálódási folyamat indult meg a korábban a közszolgáltatások szférájába tartozó oktatásban (pl. felnőttoktatás, nyelvi képzés) és egészségügyben is. Az alábbiakban a kereskedelem és az üzleti szolgáltatások szerkezeti, szervezeti és térbeli átalakulásának sajátosságait foglalkoztatjuk össze. A kereskedelemre (egészében véve) a legszórtaabb térszerveződési forma jellemző – bár a kilencvenes években koncentrációs folyamatok indultak el, amelyek fókuszában a megyeszékhelyek álltak – az üzleti szolgáltatások viszont térbeli hierarchiát alkotnak, amelyben a megyeszékhelyek és a középvárosok szerepe differenciált (2. ábra).

## Kereskedelem

A kereskedelmi tevékenységek vizsgálatát azok sokrétűsége, összetettsége és az elmúlt évtizedekben lejátszódott térszerkezeti változások önmagukban is

2. ábra

### Üzleti szolgáltatások az alföldi kistérségekben (1996, 1997)



Forrás: Saját számítás a T-STAR (1996, 1997) alapján, Pénzügyi és Tőzsdei Almanach 1997–1998.

indokolnák. Hogy itt külön is foglalkozunk az ágazattal, annak három, nem kevésbé fontos indoka van:

- a (kis)kereskedelem a lakossági szolgáltatások egyik alapvető fontosságú eleme;
- a régióbeli székhellyel rendelkező vállalkozások számát, illetve azok forgalmát és térkapcsolatait tekintve egyaránt a kereskedelem súlya a legnagyobb az Alföld szolgáltató szektorában;
- az ágazat átalakulása, fejlődése jól példázza az átmenet időszakának sajátosságait, ellentmondásait.

A kereskedelmet valamennyi gazdaságtudománnyal foglalkozó tudományterület a szolgáltató szektor részének tekinti. Az idesorolt tevékenységek részei a termelési folyamatnak, növelik a termék értékét azáltal, hogy közvetítik, áramoltatják azt a termelő és fogyasztó között. A kereskedelem folyamata azonban sokféle tevékenységet – nagykereskedelmi, logisztikai, szállítási, regisztrációs műveleteket – foglal magában. A kereskedelmi tevékenységek színterei (nagykereskedelmi raktárak, logisztikai központok, telephelyek, kiskereskedelmi raktárak és üzletek, újabban pedig az internet) és a közöttük fennálló térbeli kapcsolatok rendszerei alkotják a kereskedelem térszerkezeti elemeit.

*Európa nyugati felén* a kereskedelem átalakulását meghatározó folyamat a szervezeti és térbeli koncentráció volt a második világháború után, amelynek eredményeként az önálló kis- és középvállalkozások szövetkezetek száma csökkent, míg az erősödő, terjeszkedő hálózatoké gyorsuló ütemben növekedett. Az átalakulás újabb hullámát az egységes európai piacra és a közös valuta bevezetésére való készülődés is ösztönözte: a megerősödött kereskedelmi láncok nemzetközi hálózatok kiépítését kezdték meg. Versenyképességük növelése érdekében a kiskereskedelemben érdekelt szervezetek egyre nagyobb mértékben vonták ellenőrzésük alá a nagykereskedelmi és logisztikai műveleteket is, amelyek korábban a feldolgozóipari vállalatok ellenőrzése alatt álltak. A globális hálózatok kialakítása és hatékony működtetése mellett azonban fontos szerep jut a regionalizációnak is, amelynek lényegi elemei a regionális jelentőségű, másodlagos elosztási centrumok, mint az üzletek (hiper- és szupermarketek) közvetlen ellátói.

A rendszerváltás után Magyarországon a szektorban robbanásszerű átalakulás zajlott le. Ez elsősorban a piaci szereplők számának megsokszorozódásához vezetett egyrészt a hazai kisvállalkozások számának gyors emelkedése, másrészt a külföldi beruházók megjelenése következtében. A folyamat sajátos körülmények között ment végbe az *átalakuló kelet-közép-európai gazdaságokban*: a nyugat-európai (koncentrációs) trendek itt egyrészt erősen csökkenő kereslet mellett jelentkeztek, másrészt a folyamatok (a „kicsik” tömeges megjelenése a piacon és a „nagyok” néhány évvel később meginduló beruházásai) „egymásra tolódva” indultak el. Nem beszélhetünk tehát a nyugat-

európaihoz hasonló evolúciós folyamatokról a hazai kereskedelemben; a változások túl gyorsan játszódtak le, s ezek a folyamatok a csökkenő kereslet mellett erősen rontották a kisvállalkozók esélyeit saját hálózatok kiépítésére, megerősítésére.

A szektorban lezajlott mélyreható változások hátterében *három tényezőcsoport* áll: a kereskedelmi vállalkozások tömeges alapítása és erős fluktuációja, a privatizációs folyamat, valamint a külföldi befektetők zöldmezős beruházásai. Ezek együttes hatásaként a lakosság ellátását biztosító, a nyolcvanas évek végére jellemző hierarchikus hálózat jelentősen bővült: az évtized közepéig elsősorban kis üzletek tömeges megnyitásával, az utóbbi években pedig egyre nagyobb alapterületű, modern áruházak, bevásárlóközpontok és specializált, tartós fogyasztási cikkeket árusító üzletek építése révén.

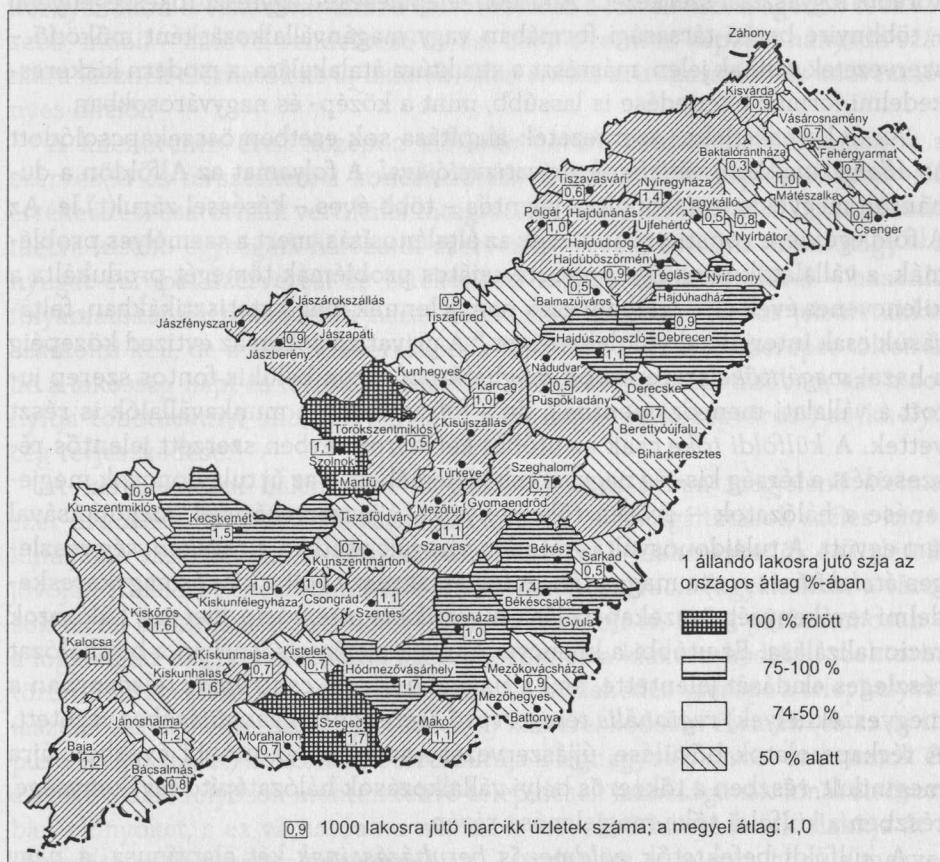
Az Alföldön a fenti tényezőcsoportok közül az első, a helyi vállalkozások jelentették az ágazat új, dinamikus elemeit a kilencvenes évek közepéig. A folyamat nem volt gyökértelen: a nyolcvanas években a kiskereskedelemben és a vendéglátásban jelentek meg nagyobb számban a „második gazdaság” szereplői.<sup>1</sup> Mind a társas, mind az egyéni vállalkozások száma gyorsan emelkedett, de az Alföldön különösen az előbbieket köre bővült az országos átlagnál jóval gyorsabb ütemben. Az újonnan alapított vállalkozások fejlődési lehetőségeit azonban behatárolta csekély tőkéjük. A kereskedelemben működő vállalkozások, amelyek az alföldi megyékben az összes szervezet 30–40%-át tették ki az évtized közepén, a beruházásokból csupán 4–8%-kal részesedtek 1991–1996 között, míg a GDP-hez 8–12%-os arányban járultak hozzá. A gyors szervezeti aprózódás és a tőkeszegénység különösen az *élelmiszer-kereskedelemben* működő kisvállalkozásokra volt jellemző a kilencvenes évek közepéig. Mivel ezen a területen érvényesül leginkább a méretgazdaságosság elve, kevés a lehetőség a specializációra, továbbá ebben a szektorban a legkevésbé rugalmas a kereslet, a tőkeerős versenytársak megjelenése sokkaló hatású a kisvállalkozók számára.

A *tartós fogyasztási cikkeket* forgalmazó szervezetek számára a specializáció biztosítja a túlélést: egy-egy árucsoportra koncentráló tevékenységük alapja sok esetben a külföldi gyártóval történő együttműködés, ami lehetővé teszi az áruhoz kapcsolódó színvonalas szolgáltatások biztosítását is. Az Alföldön – az ország többi részéhez hasonlóan – az elmúlt négy-öt évben gyorsan növekedett azoknak a szervezeteknek (elsősorban társas vállalkozásoknak) a száma, amelyek autók, irodatechnikai berendezések, számítógépek, illetve azok alkatrészeinek forgalmazásával és javításával foglalkoznak. Ez a vállalkozói kör a határhoz közeli városokban koncentrálódik, és stabil, kiterjedt nemzetközi kapcsolatrendszerrel is rendelkezik. Többségük az utóbbi években növelte forgalmát, és hosszú távon valószínűleg az Alföld kereskedelmi hálózatának fontos eleme marad.

A kereskedelem *térszerkezeti átalakulásának* gyors és ellentmondásos folyamatát a fogyasztói igényeket követő térbeli kiegyenlítődés jellemezte a kilencvenes évek közepéig. A folyamat háttérében a szervezeti aprózódás és a kis üzletek tömeges megnyitása állt, amelynek pozitív hatásai elsősorban a periférikus helyzetű, a városoktól távolabb eső falusi térségekben, továbbá a városok peremterületein voltak érezhetőek. Az átalakulásnak köszönhetően a kevésbé mobil társadalmi csoportok (pl. a nyugdíjasok) és az ingázók helyzete is könnyebbé vált. Az üzletek térségi, illetve településhálózaton belüli eloszlása a jövedelmeknek megfelelően alakult, ugyanakkor egy-egy kistérség ellátottsági mutatói tükrözték az ott található városok szolgáltató szektorának sokoldalúságát, gazdasági helyzetét, dinamikáját is (3. ábra). Szeged és

3. ábra

### A jövedelmek és a kereskedelmi ellátottság mutatói az alföldi kistérségekben (1997)



Forrás: Területi Statisztikai Évkönyv, KSH 1997.

Debrecen szerepe meghatározó egész megyéjük kiskereskedelmi ellátásában, azon belül az üzletek 44 (Szeged), illetve 37%-át (Debrecen) tömörítik, az iparcikkek kereskedelméből pedig csaknem kétszer ekkora arányban részesednek. A kisebb lélekszámú megyeszékhelyeken a koncentráció mértéke ennél jóval alacsonyabb (21–28%), így a kis- és középvárosok fontos szerepet kapnak a lakosság tartós cikkekkel való ellátásában.<sup>2</sup>

A *településhierarchián* belül tehát differenciáltan jelent meg a magánszektor. A megyeszékhelyek, amelyek a nyolcvanas években a kereskedelmi vállalatok döntéshozatali központjait koncentrálták, azok felbomlása után az utódvállalatok székhelyei lettek. E települések kereskedelmicentrum-szerepük és viszonylag koncentrált vásárlóerejük révén erősítették meg helyüket a kereskedelmi hierarchiában. Az előbbi az üzleti kapcsolatok miatt is fontosnak bizonyult a beszerzési források elérhetősége, az elosztóhálózatokba való bekapcsolódás lehetősége miatt. A településhierarchia szintjein lefelé haladva csökken az árukinálat és az ellátás színvonala, ezért a falvakban jobban megőrződött a korábbi fogyasztási szerkezet.<sup>3</sup> A kisebb településeken egyrészt tőkeszegényebb – többnyire betéti társasági formában vagy magánvállalkozásként működő – szervezetek vannak jelen, másrészt a struktúra átalakulása, a modern kiskereskedelmi formák elterjedése is lassúbb, mint a közép- és nagyvárosokban.

Az új kereskedelmi szervezetek alapítása sok esetben összekapcsolódott az *állami tulajdonú vállalatok privatizációjával*. A folyamat az Alföldön a dunántúli megyékhez viszonyítva jelentős – több éves – késéssel zárul(t) le. Az Alföld egészére vonatkozóan nehéz az általánosítás, mert a személyes problémák, a vállalatok pénzügyi helyzete sajátos problémák tömegét produkálta a kilencvenes évek első felében; ezek nem jelennek meg a statisztikákban, feltárásuk csak interjúkkal volt lehetséges.<sup>4</sup> A privatizációban az évtized közepéig a hazai *magántőke* szerepe volt meghatározó, azon belül is fontos szerep jutott a vállalati menedzsmentnek, de a folyamatban a munkavállalók is részt vettek. A *külföldi tőke* csak az utóbbi két-három évben szerzett jelentős részesedést a térség kis- és nagykereskedelmében, s az új tulajdonosok megjelenése a hálózatok – erősen tőkeigényes – újjászervezésével, megújításával járt együtt. A tulajdonosváltás minden vizsgált esetben a *tevékenység* részleges *átalakítását* vonta maga után. A folyamat része volt a kis- és nagykereskedelmi tevékenység összekapcsolása, a *vertikális integráció*, illetve a hálózatok racionalizálása. Ez utóbbi a kilencvenes évek elején elsősorban a bolthálózat részleges eladását jelentette, ami a *nagyobb városi centrumok* (elsősorban a megyeszékhelyek) *regionális térszervező szerepének gyengüléséhez* vezetett. A térkapcsolatok bővülése, újjászervezése azonban az utóbbi években újra megindult, részben a tőkeerős helyi vállalkozások hálózatépítő tevékenysége, részben a külföldi tőke megjelenése révén.

A külföldi befektetők *zöldmezős beruházásainak* két alaptípusa, a *nagy alapterületű központok létesítése* (szakáruházak,<sup>5</sup> bevásárlóközpontok), illet-

ve az *országos kiskereskedelmi hálózat* kiépítése<sup>6</sup> (élelmiszer-kereskedelem) elsősorban a megyeszékhelyekre, másodsorban a középvárosokra összpontosult az Alföldön. Megjelenésük tehát erősen koncentrált, kötődik a telephelynek a településhierarchiában elfoglalt helyéhez. A beruházás színhelyének kiválasztásakor a kereslet és az elérhetőség mellett fontos szempont a bevásárlóturizmustól várható haszon, továbbá a telekvásárlási lehetőség és a helyi önkormányzat rugalmassága is. A zöldmezős beruházások főszeplői az Alföldön német, osztrák, brit és holland befektetők (Tengelmann és Rewe-csoport; Spar- és Julius Meinl-hálózatok, Tesco). A befektetők által megvásárolt és felújított üzletek kevésbé formálják át a piacot és a vásárlási szokásokat, a Szegeden és Debrecenben megépülő „Plazá”-k, a kecskeméti Pólus Center, a Tesco hipermarketek és a METRO-áruházak<sup>7</sup> azonban olcsó árakkal, akcióikkal, széles áruválasztékkal tartósabb és mélyebb változásokat idéznek elő. Ennek hatása (a bevásárlóutak ritkulása, a kis üzletek számának csökkenése) a közeljövőben a megyeszékhelyeken és közvetlen környékükön érezhetővé válik: a kisvárosok és a falvak lakosságának csak kisebb, mobil – autóval rendelkező és azt üzemeltetni is képes – hányada számára lesznek elérhetőek az új üzletek, azok széles áruválasztéka és kedvezményes akciói.

A kilencvenes évek közepén előtérbe kerülő zöldmezős beruházások a szervezeti és térszerkezeti *koncentrációs folyamat* főszeplőivé léptek elő értékesítési csatornáik vertikális integrációja, nagy alapterületű fejlesztéseik, illetve kisebb egységeik hálózattá szervezése révén, továbbá azzal, hogy – a nyugat-európai szervezési és értékesítési módszerek átvételével – hasonló folyamatokat ösztönöznek a hazai befektetők körében. Tartós jelenlétükkel számolni kell, de a helyi kiskereskedők továbbra is fontos szerepet töltenek be a lakosság napi és tartós fogyasztási cikkekkel való ellátásában; ezt bizonyítja többtucatnyi alföldi (túlnyomórészt nagy- és középvárosi) székhelyű cég terjeszkedése.<sup>8</sup>

A kereskedelmi hálózatban az utóbbi három évben megjelenő élelmiszer-áruházak és bevásárlóközpontok az áruk és szolgáltatások széles körét kínálják a vásárlóknak, komolyan veszélyeztetve a kiskereskedők és üzleteik jövőjét. A hálózat egészében tehát a *térbeli koncentráció* (ugyanakkor a városok terén belüli dekoncentráció) *irányába mozdult el*. Ezzel párhuzamosan – a logisztikai-nagykereskedelmi szerepköröknek a kiskereskedelmi szektorba történő integrálásával – tovább erősödött a közlekedés szerepe a telephelyválasztásban. Ennek eredményeként az új kiskereskedelmi formák (és az új típusú térhasználat) koncentrált struktúrája a legnagyobb városi centrumok és a közlekedési folyosók mentén fekvő települések lakosságának kínál elsősorban előnyöket, s ez várhatóan a népesség növekvő hányadának alakítja át a vásárláshoz (is) kapcsolódó térpályáit. Mindez azt is jelenti, hogy a megyeszékhelyek – közülük elsősorban a négy, százezernél nagyobb lélekszámú

város – térszervező szerepe újabb elemekkel gyarapodik, anélkül azonban, hogy ennek tulajdonosi-szervezeti hátterét helyben (a szolgáltató centrumokban) megteremténék.

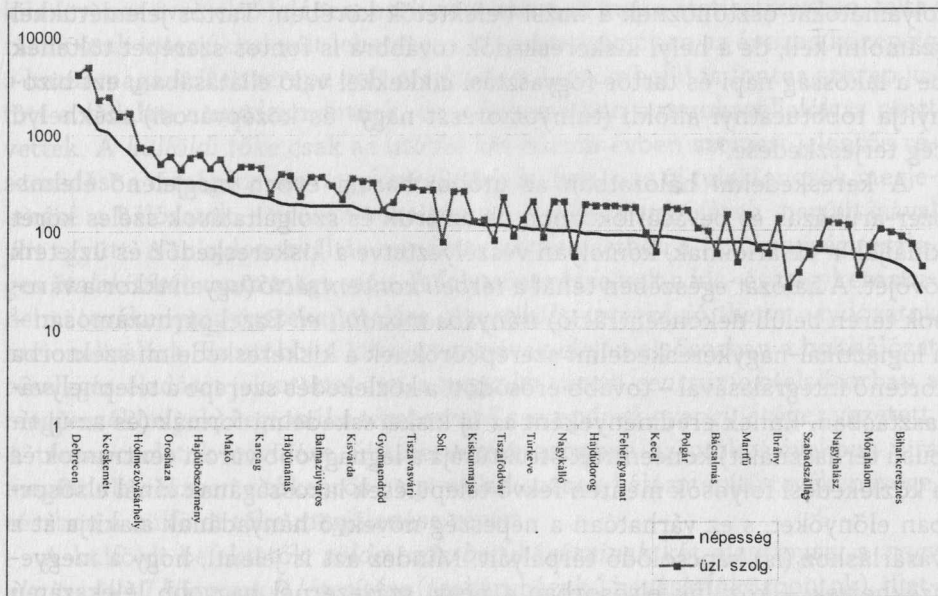
### Üzleti szolgáltatások

Az üzleti szolgáltatások csoportja jelenti a térszerkezet másik pólusát. Az idesorolt tevékenységek elhelyezkedése koncentrált. Többségük kifejezetten a megyeszékhelyekhez kötődik (számveteli, könyvvizsgáló, befektetési tanácsadás, speciális pénzügyi szolgáltatások) vagy azok közül a regionális centrumokban, Debrecenben és Szegeden tevékenykednek szolgáltatók jelentős számban (pl. szoftverfejlesztés, kutatás-fejlesztési szolgáltatások, piackutatás), de egy részük, amelyek napi kapcsolattartást igényelnek (adó- és üzleti-tanácsadás, könyvelés, jogi tanácsadás, bankfiókok) megtalálhatók kisebb lélekszámú városi központokban is.

A centrumok helyét az Alföld szolgáltató szektorának térszerkezetében a városban és környékén működő helyi vállalkozások – az üzleti vállalkozások fogyasztói – tömege, illetve az őket ellátó szolgáltatók száma jelöli ki. Ily módon jól elkülönülő csoportokat – hierarchiaszinteket – alkot Szeged és Debrecen, a másik négy megyeszékhely, a jelentős térségi szerepkörrel rendelke-

#### 4. ábra

**Az alföldi városok rangsora a népesség és az üzleti szolgáltatást nyújtó szervezetek száma alapján**





ző közép- és kisvárosok, valamint a viszonylag gyenge szolgáltatói hátterű, dinamikus falvakkal versengő, városi jogállású települések köre (4. ábra). E csoportokon belül differenciáló tényezőt jelent bizonyos tevékenységek (számítástechnikai, pénzügyi, biztosítási szolgáltatások) megléte vagy hiánya.

A szolgáltatások térszerkezetének egyik sajátossága Budapest kizárólagos vagy legalábbis meghatározó szerepe több tevékenységi csoportban és az azokkal kapcsolatos döntéshozatalban. A kutatással, fejlesztéssel foglalkozó szervezetek, a piackutatás és marketing, a hirdetés, a minőségbiztosítás vagy a könyv- és lapkiadás területén tevékenykedő (tehát az információáramlásra építő) szervezetek számában, illetve fajlagos mutatóiban (ezer vállalkozásra jutó szolgáltatók) a főváros adatai többszörösen meghaladják a vidéki városokét. A döntéshozatalban meghatározó szerepet játszó bankok, biztosítók, valamint a pénzügyi és tőzsdei szolgáltatásokat nyújtó hazai és multinacionális nagyszervezetek központjai, illetve magyarországi irodái ugyancsak a fővárosban tömörülnek. Amennyiben rendelkeznek regionális hálózattal, innen kiindulva kezdték meg annak kiépítését. Az alföldi városok szolgáltató szektorának számos új eleme – elsősorban a gazdasági szerkezet megújítása szempontjából kulcsszerepet játszó üzleti szolgáltatások, továbbá a kulturális szolgáltatások egy része – budapesti döntéshozatali központokhoz kapcsolódnak.

A termelői és lakossági szolgáltatások második hierarchiaszintjének – a *regionális centrumoknak* – elérhetősége, továbbá a kisebb városi települések ellátottságának szintje meghatározó a megyében élő népesség és az itt működő vállalkozások szempontjából. *Szeged* és *Debrecen* szerepe a közszolgálat-

### 1. táblázat

#### Üzleti szolgáltatásokat nyújtó jogi személyiségű vállalkozások néhány szakágazatban az 50 ezer főnél népesebb alföldi városokban

Szakágazat*	Debrecen	Szeged	Nyíregyháza	Kecskemét	Szolnok	Békéscsaba	Hódmezővásárhely
7020	13	12	16	16	5	3	1
7220	16	14	4	5	5	3	2
7230+7240	4	11	3	6	2	0	2
7310+7320	15	11	3	7	2	0	0
7412	40	44	30	28	19	10	3
7430	9	8	4	7	3	5	1
8040		8	5	4	6	5	0

\* 7020: ingatlankezelés és -hasznosítás; 7220: szoftverfejlesztés; 7230+7240: adatszolgáltatás; 7310+7320: kutatás-fejlesztés; 7412: számviteli és könyvvizsgálói szolgáltatások; 7430: hirdetés; 8040: felnőtt- és egyéb oktatás.

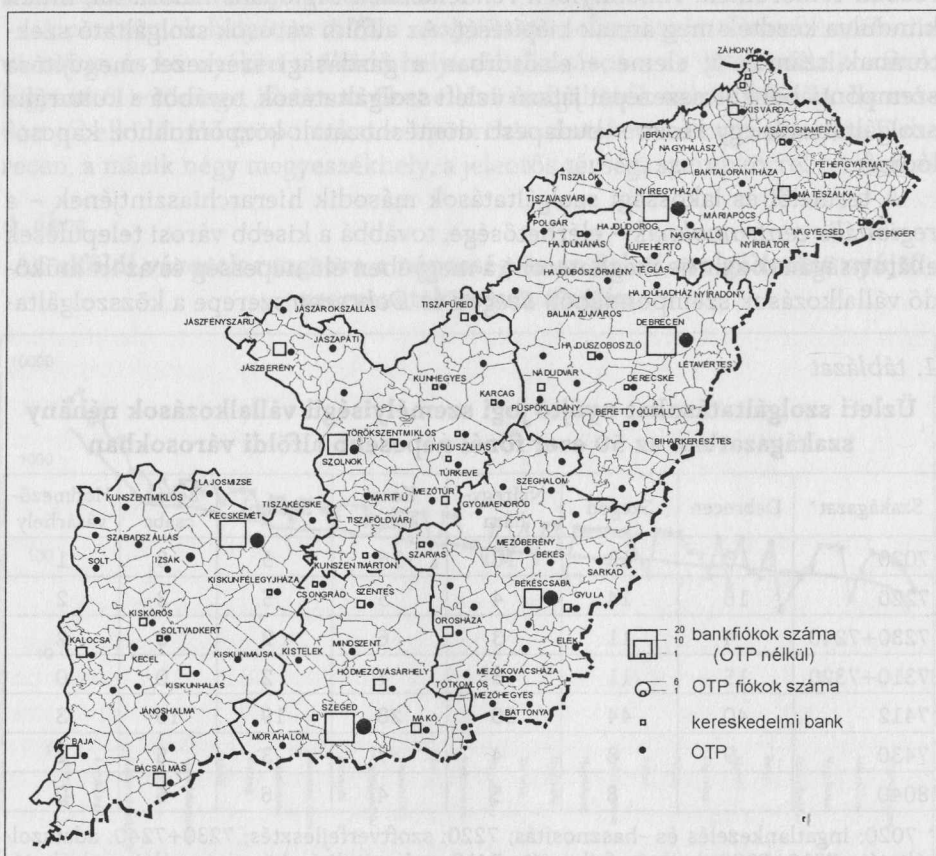
Forrás: CÍMKÉ adatbázis, KSH, 1995.

tásokban (oktatás, egészségügy, igazgatás), s a nyolcvanas évek végétől kezdve az üzleti és anyagi jellegű termelői szolgáltatásokban (szállítás, távközlés, karbantartás stb.) is regionális, megyehatáron túlnyúló jelentőségűvé vált.

Az üzleti szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások túlnyomó részét 1989 után alapították,<sup>9</sup> és tevékenységük, szervezeti kereteik, illetve méreteik (a foglalkoztatottak, az alaptőke nagysága, a forgalom volumene) szerint is erősen differenciált csoportot alkotnak. Közös vonásuk azonban, hogy nagy számban foglalkoztatnak képzett munkaerőt és tevékenységükhöz nélkülözhetetlen a gyors, akadálytalan információáramlás. Az Alföldön ezek a feltételek elsősorban a két regionális centrumban, Szegeden és Debrecenben voltak adottak (1. táblázat, 4. ábra): a kilencvenes években egyrészt a helyi vállalkozásokra,

5. ábra

### Az OTP és a kereskedelmi bankok hálózata az Alföldön



Forrás: Pénzügyi és Tőzsdei Almanach 1997/98, Magyarország közép- és nagyvállalatai 1999/1. Hoppenstedt-Bonnier, OTP-bank adatai, 1998., saját adatgyűjtés.

másrészt a budapesti, később a multinacionális szervezetek terjeszkedő fiókhálózatára épülő, dinamikus növekedés elsődleges centrumai is e települések voltak.

A folyamat eredményeként 1997 végén e két városban koncentrálódott az alföldi kereskedelmi bankfiókok 25%-a, az üzleti szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások mintegy 30%-a, az egyéb termelői szolgáltatásokat nyújtó szervezetek több mint negyede, továbbá ezekben a centrumokban telepedtek meg jelentős számban pénzügyi szolgáltatásokat (lízing, befektetési tanácsadás, értékpapír-kereskedelem) nyújtó szervezetek. A legnagyobb (500 millió Ft-ot meghaladó) forgalmat lebonyolító szolgáltató szervezetek ennél jóval magasabb arányban tömörülnek a két regionális centrumban: közel 60%-uk döntési központja Szegeden vagy Debrecenben található. E két városban működik a legtöbb számviteli, könyvvizsgálói szolgáltatásokat nyújtó, illetve üzletviteli tanácsadással, továbbá műszaki és szoftverfejlesztéssel, valamint felnőttoktatással foglalkozó cég is. A bankok szélesebb körű szolgáltatásokat nyújtó megyei, illetve területi igazgatóságai ugyancsak e két városban koncentrálódnak a legnagyobb számban (5. ábra).

A környező, jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező települések vállalkozói is kihasználják a fejlett üzleti szolgáltatások közelségéből adódó agglomerációs előnyt. Szegedi felméréseink szerint a szolgáltatók ügyfelei között jelentős arányt képviselnek a környező településeken, illetve a megye többi városában működő vállalkozások. Az üzleti szolgáltatásokat nyújtó fiókhálózatok kiépülése azonban még csupán szórványos jelenség: a folyamat 10 szegedi és 7 debreceni székhelyű céget érint. A szegedi vállalkozások az alföldi megyeszékhelyek mellett Csongrád, Bács-Kiskun és Békés megye olyan nagyobb népességszámú városaiban (Hódmezővásárhely, Baja, Orosháza, Kiskunhalas, Kiskőrös) nyitottak irodát, amelyek a népesség vállalkozási aktivitása szempontjából kiemelkednek régiójukból. A debreceni szolgáltatók térszervező szerepe saját megyéjük városai mellett elsősorban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye centrumaira terjed ki. Mindkét város számítástechnikai szolgáltatóinak törekvése budapesti üzlet vagy iroda működtetése; a főváros vonzóbb számukra bármely más településnél.

Az üzleti szolgáltatások erősen kötődnek a „termelő” szférához; az információk, a tőke, a munkaerő és az áruk áramlásának elősegítése, szervezése révén e tevékenységek a gazdasági növekedés fontos elemei. Vitatott azonban, hogy a város – illetve a régió – gazdasági fejlődését mennyiben segíthetik a nem helyi székhelyű szolgáltató szervezetek. *Daniels* kutatásai szerint a fiókok, kirendeltségek is fontos információközvetítő szerepet tölthetnek be, erősítve a helyi gazdasági szereplők adaptációs készségét.<sup>10</sup> Ugyanakkor a kirendeltségek érzékenyebbek a helyi gazdaság változásaira, nem eléggé rugalmasak, munkatársaik kevésbé képzettek, és az itt termelődő profit is elvész a régió/város gazdasági számára.<sup>11</sup>



A szolgáltató centrumok *második hierarchiaszintjéhez* sorolható *Kecskemét, Nyíregyháza, Békéscsaba és Szolnok*. A felsorolt üzleti szolgáltatások jóval kisebb számban ugyan, de ezekben a centrumokban is megtalálhatók. A négy város közül Kecskemét és Nyíregyháza szolgáltató szektora az összetettebb: töbttucatnyi szervezet nyújt számviteli, könyvvizsgálói és gazdasági jogi tanácsadást; számuk nem marad el jelentősen a szegedi és debreceni mutatóktól (kivételt csak Nyíregyháza üzletviteli tanácsadással foglalkozó szervezetei jelentenek). Az üzleti szolgáltatások körének bővülése Kecskeméten már a kilencvenes évek első felében megkezdődött. A folyamat a helyi gazdaság növekedésére épült, amelynek mozgatói a nagy vállalkezési aktivitás és a külföldi befektetések voltak. Több bank innen kiindulva építette ki regionális hálózatát.<sup>12</sup> Az elmúlt négy évben azonban Nyíregyházán is új bankfiókokat nyitottak, és gyorsabban növekedett a helyi vállalkozások száma is. A két megyeszékhely szolgáltató szektorának gyenge pontjai maradtak azonban az *innovációt segítő vállalkozások* (kutatás, műszaki fejlesztés, tanácsadás, ellenőrzés, számítástechnikai szolgáltatások). E vállalkozások alacsonyabb száma és elsősorban a megyéjük határain belüli településekre kiterjedő térszervező szerepük miatt soroltuk mindkét várost az alföldi szolgáltató centrumok második hierarchiaszintjéhez.

Szolnok és Békéscsaba 10, illetve 9 (kereskedelmi) bankfiókjával, két-két bank és több (6, illetve 5) biztosítótársaság megyei fiókjaival, nagyszámú helyi székhelyű vállalkozásával szintén ebbe a csoportba került, de az itt elérhető szolgáltatások köre szerényebb (különösen Békéscsabán), mint a két nagyobb gazdasági centrumban (1. táblázat, 5. ábra). Az üzleti szolgáltatásokat nyújtó szervezetek közül csak néhány kezdett vidéki fiókhálózat kiépítésébe, viszont a debreceni, a budapesti (Jász-Nagykun-Szolnok megye) és a szegedi (Békés megye) szervezetek az utóbbi években a helyi vállalkozások versenytársai-ként jelentek meg a piacon.

A termelői szolgáltatások térszerkezetében fontos szerepet töltenek be azok a közép- és kisvárosok, amelyek nem csupán a helyi, hanem a környező településeken működő vállalkozások számára is biztosítják a működés legfontosabb feltételeit (könyvelés, adó- és jogi tanácsadás, pénzügyi szolgáltatások stb.). A legnagyobb centrumok az ötvenezres népességű, s az utóbbi években dinamikus, autochton fejlődési utat követő Hódmezővásárhely, valamint a Duna-völgyben és Észak-Bácskában regionális térszervező szerepet betöltő Baja. Vállalkozásaik szervezeti kapcsolatai csak néhány esetben lépik át a településhatárt, s elsősorban Szeged, illetve Kalocsa és Kecskemét felé mutatnak.

Mellettük fontos szerepet játszanak azok a – többnyire húsz-harmincezer lakosú – városok, amelyek a megyeszékhelyek mellett, azok térszervező szerepét kiegészítve erősítették szolgáltató szerepköreiket az elmúlt tíz évben. Ide sorolható Orosháza, Szentes, Gyula, Jászberény, Kiskunhalas, Kiskunfélegyháza, Mátészalka, Szarvas, Berettyóújfalu, valamint (kisebb mértékben)

Nyírbátor, Kiskőrös és Kalocsa. Békés, Törökszentmiklós, Csongrád szerepét korlátozza a nagyobb szolgáltató centrumok közelsége, Hajdúböszörmény és Hajdúszoboszló azonban – Debrecen szomszédságában is – jelentős szolgáltató központtá vált. Ez a helyi-kistérségi vállalászási aktivitásnak köszönhető, bár a bank- és biztosító fiókok viszonylag alacsony számában megmutatkozik a nagyváros szívóhatása (4., 5. ábra).

A városhálózat nagyobb része erősen differenciált képet mutat. Többségükben számos kisvállalkozás működik a termelői szolgáltatások területén, elsősorban betéti társaságok és egyéni vállalkozások formájában. Az üzleti szolgáltatásoknak azonban már csak egy része érhető el ezekben a városokban: legfeljebb egy-két kereskedelmi bank, illetve biztosító van jelen egy-egy fiókkal, de a tízezer lakosnál kevesebbet számláló településeken gyakorlatilag csak OTP-, illetve takarékszövetkezeti kirendeltségek működnek. A nagyobb lélekszámú települések közül Hajdúhadház, Újfehértó, Tiszaföldvár, Túrkeve, Nagykálló és Kunszentmárton üzleti szolgáltató szerepköre a leggyengébb, ami részben térségük gyenge vállalászási aktivitásával, részben a nagyobb centrumok közelségével magyarázható. Elgondolkodtató azonban, hogy az utóbbi években várossá nyilvánított települések a mezőny utolsó harmadában-negyedében foglalnak helyet. E települések – Máriapócs, Téglás, Elek, Nagyecséd, Jászfényszaru, Létavértes, Nagyhalász, Mindszent, Baktalóránt-háza, Nyíradony, Ibrány stb. – olyan, dinamizálódó gazdasággal rendelkező falusi településekkel versengenek, mint Rakamaz, Abádszalók, Egyek, Napkor, Mélykút, Szabadszállás, Kerekegyháza vagy a nagyvárosok szomszédságában megerősödő Nyírtelek, Hajdúsámson, Rákóczi falva, Tószeg, Sándorfalva és Deszk.

A termelői szolgáltatások körének bővülése a térségi szolgáltató szerepkörrel rendelkező települések differenciálódásához vezetett. A megyeszékhelyek megőrizték helyüket a településhierarchia élén, de a húszezernél népesebb városok szerepkörei is új elemekkel bővültek. E csoportokon belül is megindult azonban a differenciálódás, elsősorban a kvalifikált munkaerőre és az információáramlásra épülő tevékenységek koncentrációja révén, amelyek legfontosabb tényezői a fejlett intézményi háttér, a jó közlekedési kapcsolatok (elsősorban Budapest, másodsorban a regionális centrumok irányába), valamint a helyi-(kis) térségi vállalászási aktivitás voltak az elmúlt tíz évben. A közép-békési városok és Szarvas, Berettyóújfalú, Karcag, Nyírbátor, Makó szolgáltató szerepkörének további fejlődése térségük gazdasági megújulásának függvénye. Azokban a térségekben, ahol gyenge a gazdasági aktivitás, a térségi központ hiányos szolgáltatásai tartós lemaradást eredményezhetnek, mint pl. Kunszentmiklós, Nagykálló, Vásárosnamény, Csenger, Baktalóránt-háza, Sarkad, Szeghalom, Polgár vagy a dél-békési városok esetében.

## Következtetések

A szolgáltató szektor növekvő súlya az Alföld gazdasági teljesítményében és fejlődésében részben a rendszerváltozás után meginduló szerkezeti és szervezeti átalakulásra, részben a lokális piacoknak a globalizálódó világgazdaságba való bekapcsolódására vezethető vissza. A szolgáltató szektor csomópontjainak fejlődését, növekedését meghatározó tényezőknek kell azonban tekintenünk a településhálózat több évtizedes átalakulási – differenciálódási – folyamatát is, hiszen a központi forrásokból való részesedés meghatározta a műszaki és intézményi infrastruktúra színvonalát, a települések „induló” versenyhelyzetét.

A politikai és gazdasági rendszerváltás eredménye a vállalkozások alapítása s működésük jogi kereteinek és intézményeinek megteremtése. A folyamat a szolgáltatók számának robbanásszerű növekedéséhez vezetett, „akik” egyrészt a lakossági szolgáltatások spektrumát bővítették – versenyre kelve az átalakuló állami vállalatokkal is –, másrészt az alapvető személyi szolgáltatásokat és a napi fogyasztási cikkeket elérhetővé tették a periférikus helyzetű települések lakói számára is.

Ezzel párhuzamosan gyorsan bővült azoknak a vállalkozásoknak a köre, amelyek a működés alapvető feltételeit biztosították a többi gazdasági szereplő számára, de nélkülözhetetlenné váltak a versenyképesség megőrzésében, az információk közvetítésében is. Az utóbbi csoport fontos szerepet játszik egy-egy térség globalizációs folyamatban elfoglalt helyének (át)formálásában is. A vállalkozóknak szembe kell nézniük a külföldi versenytársakkal már a helyi/regionális piacokon is, s meg kell felelniük az európai minőségi előírásoknak. Ugyanakkor egy-egy város, illetve térség lakossága és vállalkozói a multinacionális vállalatok nemzetközi stratégiáiban potenciális fogyasztókként jelennek meg, részeivé válnak a globalizációs folyamatnak.

Az *Alföldön* a szektorban tevékenykedő szervezetek száma és a foglalkoztatottak aránya, illetve a szolgáltatásoknak a nemzeti termékhez való hozzájárulása<sup>13</sup> meghaladja a vidéki átlagot. Ám annak struktúrája – a termelői szolgáltatások az átlagosnál viszonylag kisebb, a lakossági szolgáltatások magasabb aránya –, a szervezeti keretek elaprózottsága, a tőkehiány és mindenekelőtt a kereslet csökkenése (kiskereskedelem, személyi szolgáltatások), illetve stagnálása (leszakadó térségek termelői szolgáltatásai) miatt azonban erős korlátot szab a további növekedésnek. A kisservezetek ilyen tömegű alapítása inkább a rendszerváltás következményének, semmint a globalizáció kihívásaira adott válasznak tekinthető. Ugyanakkor a megyeszékhelyek és a középvárosok szolgáltató szektorának a kilencvenes évek közepén új irányt vett fejlődése – a nemzetközi szervezetek megjelenése, az innovációk megvalósítására létrehozott vállalkozások gyarapodása, illetve a helyi és regionális szintű törekvések az intézményi és gazdasági szféra közötti kapcsolatok

javítására – kedvezően befolyásolhatja a többi ágazat fejlődési lehetőségeit, a vállalkozások globális gazdasági versenybe történő bekapcsolódását. Ennek előfeltétele azonban a szolgáltatók folyamatos tájékoztatása/tájékozódása az új szabályozókról és fejlesztési forrásokról, továbbá a szolgáltatói-felhasználói kapcsolatok kialakításának ösztönzése, segítése (pl. üzleti információs bázisok felállításával, közvetítők beiktatásával).

A nemzetközi versenybe bekapcsolódó hazai szervezetek, illetve a külföldi befektetők döntései a *településhálózat differenciálódását* indították el az Alföldön is. A telepítő tényezők átértékelődtek: a potenciális keresletet – amely a szolgáltató szektor esetében szorosan összefügg a lakossági jövedelmekkel, illetve az iskolai végzettséggel – a nagy léptékű beruházások szempontjából értékeli, a fő közlekedési tengelyek közül az autópályák közelsége válik meghatározóvá. A *dinamikus gazdasági növekedéssel jellemezhető vidéki városok*, térségek fejlődésének egyik meghatározó eleme az *exportorientált ipari fejlődés* lehet, amelynek ugyancsak fontos eleme a – különösen a termelői – szolgáltatások mennyiségi (új szereplők és tevékenységek megjelenése) és minőségi átalakulása, fejlődése (pl. Orosháza, Jászberény). A növekedés másik modellje a *szolgáltató szektor dinamizmusára* épül, amely jelentős hazai és külföldi befektetések révén új elemekkel gyarapodik, de környezetére gyakorolt hatása inkább közvetett; a szolgáltató csomópontok növekedése sziget-szerű jelenség marad (pl. Szeged vagy Nyíregyháza esetében).

Az üzleti szolgáltatások fejlődése, bővülése felgyorsította a városálózat differenciálódását, és a korábbinál polarizáltabb térszerkezet kialakulását ösztönözte. A folyamat nyertesei a megyeszékhelyek mellett a jelentős ipari bázissal és intézményi szolgáltató háttérrel rendelkező kis- és középvárosok. A lélekszámuk és szolgáltató szerepköreik alapján azonos hierarchiaszinthez sorolt települések (Újfehértó–Nyírbátor, Tiszaföldvár–Tiszafüred, Hajdúhadház–Berettyóújfalu, Kunszentmiklós–Soltvadkert, Mindszent–Kistelek) a vállalkozási aktivitást és a termelői szolgáltatásokat nyújtó szervezetek számát tekintve egymástól „távol” jelennek meg a szolgáltatások hierarchiájában. A hasonló fejlődési pályát bejáró és egyazon táj részeit alkotó települések (kiskun, jázsági, hajdúsági, nagykunsági városok) körében már a hetvenes években megindult differenciálódás – amelynek egyik mozgatója az igazgatási szerepkörök és az ipari-infrastrukturális beruházások „elosztása” volt – tehát tovább folytatódott a rendszerváltás után.<sup>14</sup> Ugyanakkor a kilencvenes évek elején „mozdulatlannak” tűnő alföldi kisvárosok<sup>15</sup> egy része (elsősorban Békés, Gyula és Orosháza) a szolgáltató szektor, illetve a helyi ipar növekedésének köszönhetően kilépett ebből a körből.

A szolgáltatások körének bővítése, helyi/térségi gazdaságba való beágyazottságának erősítése és elérhetőségük feltételeinek biztosítása elősegítheti az alföldi településeken működő vállalkozások alkalmazkodóképességének javulását, a helyi gazdasági bázis megújulását és a lakosság életminőségének



pozitív irányú változását. A felsorolt célok megvalósításához integrált gazdaság- és területfejlesztési lépésekre van szükség.

- A vállalkozók folyamatosan információhiánnyal küzdenek, ami komoly versenyhátrányt jelent számukra még a hazai piacon is. Ezért a pénzügyi, jogi-szabályozási információk áramlási feltételeinek javítására lenne szükség (a piaci szereplők és a szakmai szervezetek együttműködésével, a helyi önkormányzatok informatikai rendszerére építkezve).
- Ugyanakkor szükség van az adaptációs készség javítására is, a felhasználói oldalon (üzleti információk megszerzése, elemzése, felhasználása, ezek technikái).
- A nagyobb gyakorisággal igénybe vett szolgáltatások (jogi, adó- és üzletviteli tanácsadás, számviteli és pénzügyi szolgáltatások, információkövetítés) elérhetőségének javítása – elsősorban a kistérségi centrumok szintjén – a kisvállalkozások piaci és egyéb információkkal való ellátását segítheti.
- A piaci szolgáltatók mellett nonprofit szervezetek megjelenésének, illetve a szereplők különböző csoportjai hálózattá szervezésének ösztönzésére is szükség van, különösen a periférikus helyzetű települések kisvállalkozásai helyzetének javítása céljából.
- A nemzetközi, illetve országos hálózattal rendelkező szolgáltató nagyvállalatok (pl. pénzügyi és biztosítási szolgáltatások) döntéseinek térségi problémaként való megvitatása, illetve helyi/regionális szervezetekkel történő kiegészítése fontos területfejlesztési feladat, amely segítené a szolgáltatók kínálatának és a helyi szereplők szükségleteinek összehangolását.
- A kis üzletek „életben tartása”, támogatása különösen fontos egyrészt a periférikus helyzetű települések, térségek, másrészt a kevésbé mobil társadalmi csoportok ellátása szempontjából. A városi/városkörnyéki hipermarketek, szupermarketek építése veszélyeztetheti a falusi ellátás ezen elemeit. Az új kereskedelmi létesítmények tömegközlekedési kapcsolatainak (elérhetőségének) kialakításával csökkenthető a nagyrészt falvakban koncentrálódó, hátrányos helyzetű társadalmi csoportok lemaradása.
- A piacokon forgalmazott termékek minőségének ellenőrzésére, a fogyasztóvédelem feltételeinek javítására is szükség van, de nem a piacok megszüntetésével, hiszen azok szociális szempontból nélkülözhetetlen elemei a kereskedelemnek.
- Végül célszerű lenne a kereskedelmi fejlesztésekkel kapcsolatos döntéseket helyi szintről térségi szintre emelni, legalábbis egyeztető fórumot felállítani, az érintett önkormányzatok részvételével. Ennek hiányát az ilyen célra felállított állami intézmény a nyugat-európai (pl. brit) tapasztalatok szerint nem képes pótolni.

## Jegyzetek

- 1 Nemes Nagy J.–Ruttkay É. 1987.
- 2 Baja, Berettyóújfalu, Csongrád, Hajdúböszörmény, Hajdúszoboszló, Hódmezővásárhely, Jászberény, Kalocsa, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Kisvárd, Makó, Mátészalka, Nyírbátor, Orosháza, Szentés, Törökszentmiklós
- 3 Tóth I. 1993.
- 4 Az információk forrásai a hivatalos statisztikák mellett az ÁPV Rt, az Ipari és Kereskedelmi Kamara megyei szervezetei, a *Magyarország közép- és nagyvállalatai* c. kiadvány (Hoppenstedt-Bonnier, 1999.1.), illetve az a mintegy két tucatnyi interjú, amelyeket a szerző szegedi kereskedelmi szervezetek vezetőivel készített.
- 5 Az elsőként Budapesten és az Észak-Dunántúlon megnyíló szakáruházak az Alföldön is megjelentek, pl. az OBI Barkácsáruház Szegeden vagy a Baumax Kecskeméten, Nyíregyházán, Debrecenben és Szegeden.
- 6 Az országos kereskedelmi hálózat kiépítése általában két elemből tevődik össze: a zöldmezős beruházások mellett a privatizáció során megvásárolt üzleteket is integrálnak a hálózatba, mint pl. a Spar.
- 7 A Tengelmann-csoport METRO-építkezései eddig csak Szegedre és Debrecenre korlátozódtak, de tervezik egy-egy kisebb alapterületű „doboz”-áruház megépítését Kecskeméten, Szolnokon és Nyíregyházán is. A Tesco már megkezdte nyugat-dunántúli hálózatának kiterjesztését, s az Alföldön is várható újabb hipermarket-építkezések a szegedi után.
- 8 Például az élelmiszer-kereskedelemben érdekelt, szentesi székhelyű Ív Rt. és a debreceni Keres Kft. vagy a békéscsabai Elektroház Kft., amely elektronikai és háztartási berendezéseket forgalmaz. Mindhárom cég megyéje határain túl is rendelkezik üzletekkel.
- 9 A gazdasági rendszerváltást megalapozó törvények – az átalakulási, a társasági és a szövetkezeti törvény – elfogadása utáni vállalkozás-alapítási láz dinamikusan növekvő keresletet eredményezett a szolgáltatások e csoportja iránt. Mivel az újonnan alapított szervezetek zömmel kisvállalkozások voltak, megkezdődött a méretgazdaságosság elvére épülő új ágazat kibontakozása, dinamikus növekedése az évtized elején.
- 10 Daniels, P. W. 1991.
- 11 Dinteren, I. van 1987.
- 12 Ezek közé tartozik az elsősorban vegyes vállalatok pénzügyeire szakosodott HYPO Bank és a nemzetközi pénzügyi műveletekkel foglalkozó, a Dél-Alföldön két központot (Kecskemét, Szeged) működtető Magyar Külkereskedelmi Bank Rt.
- 13 Kivételt Békés megye jelent, ahol a mezőgazdaság, illetve Jász-Nagykun-Szolnok, ahol az ipar nagyobb súlya miatt marad el – csekély mértékben – a vidéki átlagtól a szektor jelentősége.
- 14 Hajdú Z. 1982; Tóth J. 1988.
- 15 Rechnitzer J. 1993.

## Irodalom

- Daniels, P. W.: A World of Services. *Geoforum*, 1991. 22. 359–376.
- Dinteren, I. van: Business Services in the Economy of Medium-sized Cities. *Environment and Planning*, 1987. 19. 669–686.
- Hajdú Z.: Az Alföld közigazgatási területszervezésének problémái a két világháború közötti magyar földrajztudományban. *Alföldi Tanulmányok*, 1982. VI. 195–212.
- Nemes Nagy J.–Ruttkay É.: *A második gazdaság földrajza*. Kézirat. Budapest, 1987.
- Rechnitzer J.: *Szétszakadás vagy felzárkózás?* MTA RKK NYUTI, Győr, 1993.

Tóth I.: A privatizált kereskedelmi üzletek piaci helyzete 1993-ban. *Közgazdasági Szemle* 1993. 11. 993–1001.

Tóth J.: *Urbanizáció az Alföldön*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1988.

\*

*Green Paper on Commerce*. European Commission, Brussels, 1996.

*Improving Inner City Shopping Centres*. Public Sector Management Research Centre, Aston University, 1989.

\*

*Bács-Kiskun Megye Statisztikai Évkönyve, 1990–1996*. KSH, Budapest.

*Békés Megye Statisztikai Évkönyve, 1990–1996*. KSH, Budapest.

*Cég Kód-tár*. KSH, Budapest, 1998.

*Csongrád Megye Statisztikai Évkönyve, 1990–1996*. KSH, Budapest.

*Hajdú-Bihar Megye Statisztikai Évkönyve, 1990–1996*. KSH, Budapest.

*Jász-Nagykun-Szolnok Megye Statisztikai Évkönyve, 1990–1996*. KSH, Budapest.

*Magyarország közép- és nagyvállalatai*. Hoppenstedt–Bonnier, Budapest, 1999. 1.

*Mikrocenzus, 1996*. KSH, Budapest.

*Pénzügyi és Tőzsdei Almanach, 1997–1998*. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest.

*Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Statisztikai Évkönyve, 1990–1996*. KSH, Budapest.

*Területi Statisztikai Évkönyv, 1990–1997*. KSH, Budapest.

*T-STAR 1996, 1997*. KSH, Budapest.

## Az „elérhetőség” és a közlekedés szerepe az alföldi települések fejlődésében

Kulcsszavak: elérhetőség, közlekedési igények, közúthálózat, személygépkocsi-forgalom, autópályák hatásai, közlekedéspolitikai, tömegközlekedés, csomópontok, vonzaskörzetek

### A gazdaság- és közlekedésszerkezeti átalakulás hatásai

A szocializmus évtizedeiben a legnagyobb területi különbségek Magyarországon a településhierarchia mentén alakultak ki – a fejlettség nagyrégiók közötti különbségei viszonylag kisebb mértékűek voltak –, és ezek elsősorban a gazdaság eltérő ágazati karakterével, illetve a helyi infrastruktúra kiépültségének egyenlőtlenségeivel álltak összefüggésben. A rendszerváltás után a régiók közötti különbségek jócskán megnövekedtek, s ezek váltak a térségi tagoltság fő elemeivé, mégpedig – a tőkebeáramlás folyamataihoz igazodóan – elsősorban a centrum–periféria, illetve az északnyugat– délkelet dimenziókban.<sup>1</sup> A gazdasági fejlődés esélyei, illetve a társadalmi megújulóképesség szempontjából így jelentősen *felértékelődött a földrajzi fekvés és az elérhetőség* korábban sem elhanyagolható szerepe. *Ez az új viszonyrendszer az Alföld számára kedvezőtlen irányú változást jelentett*, hiszen az országrészek közül a legtávolabb van a külső tőkebeáramlás fő forrásától, Nyugat-Európától; térségeinek, népesebb városainak többsége pedig Budapesttől – a „hagyományos” gazdasági és innovációs centrumtól, egyúttal a külső befektetők másik kedvelt célterületétől – is viszonylag messze esik (1. táblázat).

A fekvésből eredő regionális hátrányokat ellensúlyozhatja a jól kiépített, teljesítőképes közlekedési infrastruktúra, ennek hiányosságai vagy nem megfelelő minősége viszont tovább mélyíthetik az egyenlőtlenségeket. A közlekedésnek a települések fejlődési esélyeit befolyásoló hatása persze csak differenciált megközelítéssel értékelhető, hiszen a közlekedési rendszerek különböző elemei részben más-más szempontokból és eltérő mértékben fontosak az egyes gazdasági szereplők és társadalmi csoportok számára. Az

## Távolságok Budapesttől és Hegyeshalomtól

Megye	A megyék népességi súlypontjának* légvonaltávolsága (km)	
	Budapesttől	Hegyeshalomtól
Budapest	0	149
Pest	17	166
Közép-Magyarország	6	155
Fejér	53	137
Komárom-Esztergom	51	98
Veszprém	108	98
Közép-Dunántúl	66	108
Győr-Moson-Sopron	132	29
Vas	179	87
Zala	184	137
Nyugat-Dunántúl	154	74
Baranya	170	222
Somogy	154	165
Tolna	119	193
Dél-Dunántúl	149	194
Borsod-Abaúj-Zemplén	155	278
Heves	88	223
Nógrád	71	181
Észak-Magyarország	122	247
Hajdú-Bihar	188	332
Szabolcs-Szatmár-Bereg	228	361
Jász-Nagykun-Szolnok	101	250
Észak-Alföld	176	318
Csongrád	154	289
Bács-Kiskun	102	224
Békés	173	321
Dél-Alföld	132	271
Országos átlag	101	180

\* A népességi súlypont a megyéknek lakosságuk területi megoszlását is figyelembe véve számított földrajzi középpontja.

Forrás: saját számítások.

autópályák léte közvetlenül leginkább a gazdaság főszereplői – vállalkozók, menedzserek – számára kulcskérdés, a mellékutaké elsősorban a vidéki (falusi) lakosság szempontjából döntő, a tömegközlekedési elérhetőség a diákok, az idősek, illetve a személygépkocsival nem rendelkező, alacsonyabb jövedelmű csoportok számára a legfontosabb stb.

Mindezzel együtt azonban a kilencvenes évek területi folyamatai arra utalnak, hogy az *alapvető nagyregionális tagoltságon belül az egyes települések fejlődését – méretük, a településhierarchiában elfoglalt helyük mellett – közlekedéshálózati helyzetük befolyásolta a legnagyobb mértékben.*<sup>2</sup> Különösen a közúti közlekedési elérhetőség szerepe értékelődött fel. A gazdaság szereplői, ezen belül a magyar növekedésben is meghatározó multinacionális külföldi befektetők nagy része számára ugyanis a közlekedés költségeivel szemben az áruk és személyek eljutási ideje, illetve a háztól házig szállítás lehetősége válik egyre fontosabbá, a termékek között pedig a tömegárak rovására nő a kisebb tételekben sok helyre szállítandó, értékes árufeleségek aránya. E paraméterek szempontjából – a légi közlekedés mellett – a közutak, különösen a gyorsforgalmi utak jelentik a legjobb lehetőségeket. A közúthálózat fontosságát tovább erősíti, hogy a gazdasági, politikai döntéshozók, a széles értelemben vett elitcsoportok szinte kizárólagos közlekedési eszköze mára Magyarországon is a személygépkocsi lett, s az egyes települések gazdasági telephelyi értékének, illetve szélesebb értelemben vett imázsának megítélése a racionális érvekkel igazolhatónál is nagyobb mértékben függ a főbb döntéshozó centrumoktól való közúti elérhetőségüktől. Így nem véletlen, hogy az európai országok többségéhez hasonlóan nálunk is kibontakozóban van az ún. „*tengelyszerű fejlődés*” jelensége: a főutak, és különösen a gyorsforgalmi utak menti települések mentén, illetve 10–30 km-es sávjában fekvő települések – különösen a nagyobb városok – általában környezetüknél fejlettebbek és dinamikusabbak voltak a 90-es években.<sup>3</sup>

A közúti közlekedés, ezen belül az autópályák szerepének növekedése több évtizedes európai, sőt világtendencia. Magyarországon azonban csak a kilencvenes évtizedben gyorsult fel igazán a folyamat: miközben az 1999-es vasúti áruszállítási teljesítmény országosan csak 47%-a volt az 1990-esnek, közúton az 1990–1992 közötti kisebb visszaesés óta folyamatos a növekedés, és 1999-ben a szállítások volumene már 11%-kal meghaladta az 1990-es szintet. Így, az 1990-esnél még mintegy 22%-kal kisebb teljesítmények mellett a közút aránya 39-ről 56%-ra nőtt, míg a vasúté 43-ről 25%-ra csökkent az áruszállításban. A személyforgalom 1999-ben alig maradt el az 1990-estől – az 1990–93 közötti visszaesés, és az azt követő növekedés üteme is kisebb volt, mint az áruszállításnál –, ám ezen belül kissé nőtt a közút szerepe (1999-ben: személygépkocsi 53,3%, busz 28,8%). Mindezek következtében az országos közutak<sup>4</sup> forgalmi terhelése 1999-re kissé meghaladta az 1990-est (ezen belül leginkább a tehergépjármű-forgalom nőtt, főleg a tranzit). A közutak közül ugyanakkor

csak a főutak, különösen a gyorsforgalmi utak terhelése nőtt, ami azt jelenti, hogy a forgalomnak egyre nagyobb része bonyolódik a nagyobb teljesítőképességű, jobb minőségű utakon. 1999-ben az országos közúthálózat alig 1,7%-át kitevő gyorsforgalmi utak viselték az országutak teljes forgalmának 13%-át, az úthosszból 21,6%-kal részesedő többi főúton bonyolódott a forgalom fele, míg a mellékutakon csak 37%-a. Ez egyrészt a tengelyszerű fejlődés tendenciájának kibontakozását mutatja, de szerepet játszik benne az is, hogy a gazdasági változások következtében *elsősorban az intercentrális (különösen a Budapest és a vidéki nagyvárosok közötti) kapcsolatok erősödtek*. Továbbá, az időtényező szerepének növekedése, illetve a fő- és mellékúthálózat minősége között egyre táguló rés miatt a közlekedők közül egyre többen akár kisebb kerülő árán is a főutakat választják.

E változások az alföldi települések nagy részének versenypozícióját tovább rontották, hiszen – mint azt az I. Alföld Program összefoglalója megállapította – „a közúthálózat, ezen belül a főközlekedési utak az Alföld infrastruktúrájának egyik legszűkebb keresztmetszete” volt már 1990-ben is.<sup>5</sup> A térségben az 1960–1980-as években (fekvése, a KGST-orientációjú tömegáru-szállítás, illetve a távolsági ingázás igényei miatt) az országosnál is nagyobb hangsúlyt kapott a vasút fejlesztése, s e téren az Alföld relatív versenyelőnyre tett szert az ország többi régiójával szemben, ám az úthálózat-fejlesztés az akkori igényektől, illetve az ország többi régiójától is jelentősen elmaradt. Autópálya az alföldi települések közül csak Kecskemétet közelítette meg 1990-re; a ritkább településhálózatból adódóan szükséges kevesebb mellékút ellenére a főutak aránya Békés, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Csongrád megyében jelentősen elmaradt az országos átlagtól is; kevés volt a Budapest-irányú, sugaras főhálózatra merőleges, transzverzális összeköttetések száma, és a meglévők is jobbra csak másod- vagy alsóbbrendű utak voltak.<sup>6</sup> Ez utóbbi problémán belül is kiemelkedett a Dunán és a Tiszán átívelő hidak alacsony sűrűsége, ami jelentős mértékben hozzájárult a Budapestet elkerülő interregionális kapcsolatok gyengeségéhez, sőt egyes belső perifériák (pl. Közép-Tiszavidék, Felső-Szabolcs, Kalocsa térsége) kialakulásához is.

## Az elérhetőség különbségei

Az Alföld közlekedésének kilencvenes évekbeni alakulását, s a települések elérhetőségi viszonyainak mai különbségeit e kiinduló állapot, az ismertett általános folyamatok, illetve a közlekedés- és területpolitika korszakunkban erősen korlátozott forráslehetőségeinek figyelembevételével lehet csak értékelni. Elemzésünkben – a közlekedési módok eltérő adottságára és jelentőségére tekintettel – a közúti és a tömegközlekedési elérhetőséget elkülönítve vizsgáltuk. Ezen belül hangsúlyozottan a sikeres helyi fejlődés, illetve az élet-

minőség szempontjából legfontosabb szegmensekre, így a településen belüli közlekedésre, valamint a városi központok, a megyeszékhelyek (és régióközpontok), illetve a főváros és a nyugati határ elérhetőségére koncentráltunk.<sup>7</sup>

### *Közúti elérhetőség (egyéni közlekedés)*

A közúti közlekedés terén a rendszerváltáskori lemaradás, a mennyiségi, minőségi és szerkezeti problémák zöme az évtized végére is fennmaradt. A közúthálózat fenntartásában és fejlesztésében az Alföld – örökölt lemaradásai ellenére – általában nem kapott prioritást, a fejlesztések és a fenntartási források elosztásában egyéb (gazdasági, forgalmi) szempontok domináltak. Így a fejlesztések nem tudták mérsékelni a térség nagyobb részének kedvezőtlen fekvéséből eredő hátrányát, s a közúthálózati helyzet összességében tovább erősíti azt.

Ennek legfőbb tényezője a *gyorsforgalmi utak* hiánya. A megkezdett autópályák (M3, M5) kiépítésének befejezése a tranzitforgalom gyorsabb átvezetése, a baleseti helyzet javítása stb. mellett különösen azért lenne fontos az Alföld Budapesttől távolabbi, periférikus térségei szempontjából, mert ezek az utak egyszerre lennének mindkét fő tőke-, innovációs és hatalmi-döntési centrummal – Budapesttel és a nyugat-európai térséggel – való összeköttetés fő tengelyei. A rengeteg ambiciózus terv, a nagyszabású politikusi ígéretetek, a nemegyszer szenvedélyes viták ellenére azonban az országban 1990-től 1999-ig mindössze 165 km új autópályát adtak át, ráadásul ebben az időszakban egyetlen megyehatárt sem léptek át az autópálya-építők, vagyis az időszak végén is csak azt a 8 megyét lehetett elérni autópályán, amelyeket a rendszerváltáskor. A hat teljes egészében „alföldi” megye közül 1999-ben is csak Bács-Kiskunt érintette az autópálya, hiszen az évtized folyamán mindössze az M5-ös autópálya bő 30 km-es Kecskemét–Kiskunfélegyháza szakasza épült meg az Alföldön. Ezzel együtt, noha a szakirodalmi adatok szerint az autópálya-fejlesztések legfőbb gazdaságélénkítő, „területfejlesztő” hatásai csak mintegy öt évvel megépülésük után bontakoznak ki igazán, már jelenleg is érzékelhető az M5 mentén a Kecskemét–Kiskunfélegyháza–Csongrád „sávban”, valamint az Alföld peremén futó M3-as környékén (Jászság, Dél-Heves) a jövedelmek, a vállalkozási-beruházási aktivitás és a munkanélküliségi ráta környezetüknél kedvezőbb alakulása.<sup>8</sup>

A térségi dinamizáló hatás ráadásul nagyrészt független az autópálya díjától, forgalmától. A koncessziós M5-ös autópálya példája is igazolja, hogy a magas díjak az érintett közlekedők (köztük a környékbeli lakosok) jelentős részét elriasztják ugyan a pálya használatától, ám a befektetők számára az autópályadíj másodlagos kérdés. *A sztráda megépülése ma Magyarországon – még akkor is, ha a teherszállításban viszonylag kevés cég használja intenzíven – mintegy „önmagát beteljesítő jóslatként” jelzi a befektetői körök számá-*



ra, hogy az adott térség „fejlődésre ítéltetett”.<sup>9</sup> Egy, a meglévő magyar autópályaszakaszok adataira alapozó szakértői becslés az M3-as 2002-ben átadandó Füzesabony–Polgár szakaszának hatására 1997. évi áron mintegy évi 20 Md forintos lakossági jövedelemnövekedést prognosztizál az érintett térségben.<sup>10</sup> Egy hasonló módszerű másik prognózis szerint pedig 1998-as áron csak a szegedi kistérségben évente egyebek mellett 6,4 Md Ft-tal több beruházást, 5 Md Ft-tal nagyobb működőtőke-beáramlást, 13 Md Ft-tal több exportot és 1,6 Md Ft-tal több vállalati nyereséget, továbbá 0,8 százalékponttal kisebb munkanélküliséget „generálna” az M5 autópálya megépülése.<sup>11</sup>

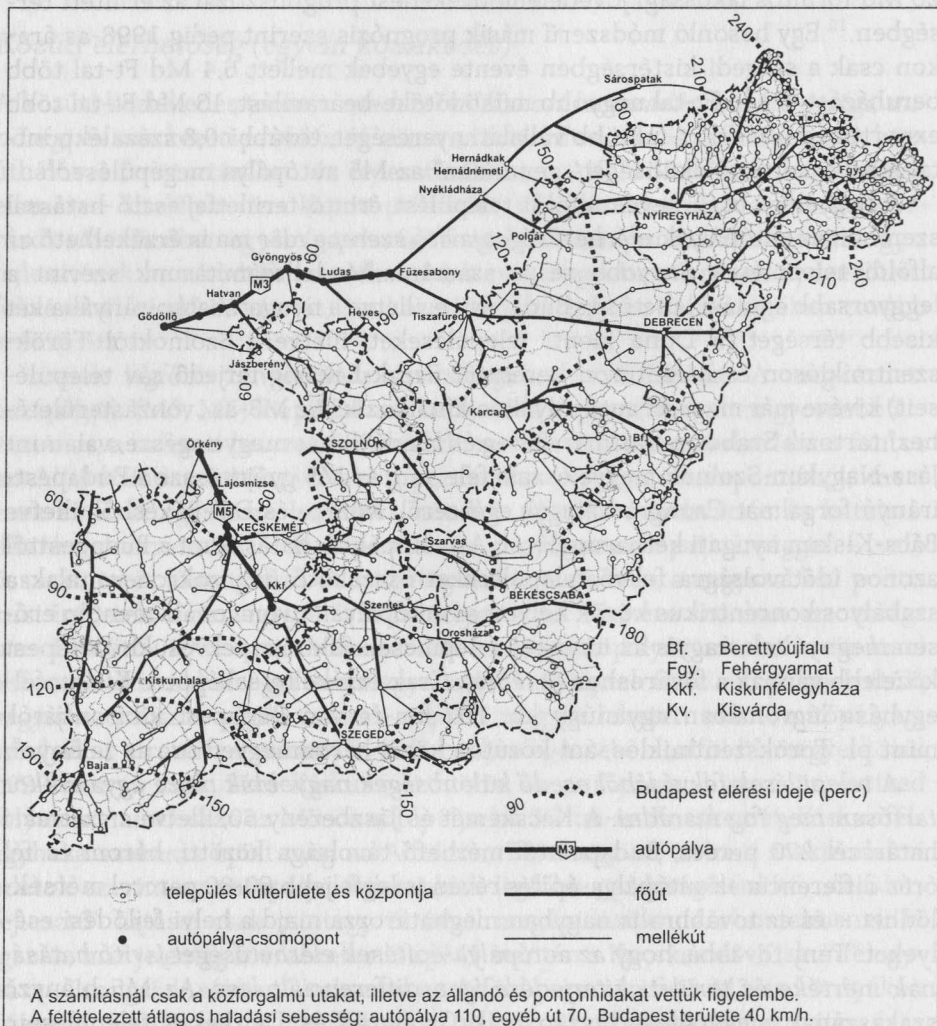
Az egyelőre csak kevés alföldi települést érintő területfejlesztő hatással szemben az autópályák *elérhetőséget javító szerepe* már ma is érzékelhető az alföldi települések nagyobb része számára. Modellszámításunk szerint a leggyorsabb eljutási lehetőség Budapestre, illetve a nyugati határ irányába két kisebb térséget (a Duna menti településeket, illetve a Szolnoktól Törökszentmiklóson és Mezőtúron keresztül Észak-Békésig terjedő sáv településeit) kivéve már ma is az autópályákon kínálkozik. Az M3-as „vonzásterületéhez” tartozik Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megye egésze, valamint Jász-Nagykun-Szolnok megye északi fele, míg az M5 gyűjti össze a Budapest-irányú forgalmat Csongrád megye egészéről, Közép- és Dél-Békésből, illetve Bács-Kiskun nyugati kétharmadáról. Az autópályák hatásaként a Budapesttől azonos időtávolságra fekvő településeket összekötő ún. izokron-vonalak a szabályos koncentrikus körök helyett az autópályák nyomvonala mentén erősen megnyúltak, vagyis az itt fekvő települések földrajzi fekvésükhöz képest közelebb vannak a fővároshoz (1. ábra). Csak érzékeltetésképpen: Kiskunfélegyháza légvonalban ugyanúgy kb. 107 km-re van Budapest központjától, mint pl. Törökszentmiklós, ám közúton közel háromnegyed óra az „előnye”.

A *települések fekvéséből eredő különbségek nagyobbik része ugyanakkor tartósan meg fog maradni*. A Kecskemét és Jászberény 60, illetve a szatmári határszél 270 perces, Budapesttől mérhető távolsága közötti, három és fél órás differencia az autópálya-építés révén is legfeljebb 60-80 perccel mérséklődhet – és ez továbbra is nagyban meghatározza majd a helyi fejlődési esélyeket. Tény továbbá, hogy az *autópálya-építések elérhetőséget javító hatásának mértéke és területi kiterjedése igen differenciált lesz*. Az M5 hiányzó szakaszának megépülése igazán csak Csongrád és Dél-Békés településein lesz érezhető (10-30 perces javulás), az M3 továbbépítése viszont a Budapesttől legtávolabbi, mintegy egymillió lakosú térség helyzetén javít jelentősen: Debrecen például mintegy 30, Nyíregyháza 50, a szabolcs-szatmár-beregi kisvárosok pedig 60-80 percet „nyerhetnek” általa.<sup>12</sup>

A budapesti elérhetőséget modellező izokron-vonalak szabályosságát az autópályákon kívül az úthálózat többi elemének futása is torzítja. A kisebb szabálytalanságok az úthálózat vonalvezetésével, egy-egy közúthálózati kapcsolat hiányával vannak összefüggésben, a nagyobbak viszont szinte kivétel

1. ábra

Budapest leggyorsabb elérésének időigénye és útvonala személygépkocsival az alföldi megyék településeiről (1999)



Forrás: Magyarország 1:250 000. Autóatlasz. Dimap & Szarvas Térképészeti Ügynökség 1999. felhasználásával saját számítások.

nélkül a folyami átkelők továbbra is elégtelen sűrűségének tudhatók be. A hídhiány elsősorban a fővároson kívüli célpontok elérését gátolja. A városok egymással való összeköttetések kiépültségét mérő ún. közúthálózati hányados számításai azt mutatták, hogy – az útkategóriák minőségi jellemzőit figyelmen kívül hagyva – fekvésükhöz képest a legkedvezőtlenebb komplex

közúthálózati elérhetőségű települések az Alföldön a hiányzó dunai és tiszai hidak térségeiben (Kalocsa, Kunszentmiklós, Mindszent, Tiszaföldvár), illetve a Szamostól Keletre vannak.<sup>13</sup> Ez a helyzet nem véletlen. A Dunán Budapesttől délre 1999-ben is csak Bajánál és Dunaföldvárnál lehetett átkelni, s a Tiszán az évtized során épült két új közúti híd (Szolnok, Cigánd) közül is csak a cigándinak volt elérhetőség-javító, területfejlesztési jelentősége.<sup>14</sup>

A kilencvenes évtizedben új főúti összeköttetés az országban is csak elvétve, az alföldi megyékben pedig egyáltalán nem létesült, s a gyorsforgalmi utak hiányával együtt ez azt eredményezi, hogy az Alföldön a forgalomnak továbbra is az országost (37%) meghaladó része bonyolódik a kisebb kapacitású és általában rosszabb minőségű alsóbrendű úthálózaton (átlagosan 42%, de Békésben 58%, Szabolcs-Szatmár-Beregben 50%). A főúthálózati beruházások összértékének – ez legnagyobb részben a meglévő utak településeket elkerülő szakaszainak építését jelentette – közel fele (!) Pest megyében, elsősorban Budapest agglomerációjában valósult meg 1999-ig, a „maradékból” ugyanakkor jelentős arányban részesült a hat alföldi megye. Szolnok, Szentés, Orosháza, Kecskemét, Lajosmizse, Berettyóújfalu, Gyula, Biharke-resztes, Tompa, Záhony mellett épült hosszabb-rövidebb elkerülő útszakasz, emellett szélesítettek vagy négysávosra építettek át néhány, a nagyvárosokba bevezető utat pl. Debrecen, Szeged, Nyíregyháza esetében. E fejlesztések elsősorban nem az elérhetőség javítását szolgálják, nem közlekedésszerkezeti jelentőségűek, csupán a megnövekedett forgalom jobb levezetését, illetve a települések belterületének tehermentesítését, a balesetveszély és a környezetszennyezés csökkentését szolgálják. A felsorolásból is kitűnik ugyanakkor, hogy szinte kivétel nélkül a nagyobb városok, illetve a legforgalmasabb határátkelőhelyek voltak e beruházások elsődleges „haszonélvezői”, ami szintén jól jelzi a forgalmi szempontok dominanciáját.

Új mellékutak az Alföld nagy részén – az országoshoz hasonlóan – nagyon kis számban épültek, így a korábbi összekötöttségi hiányok jórészt fennmaradtak. Viszonylag jelentős előrelépés történt Bács-Kiskunban és Hajdú-Biharban, ahol összesen közel húsz új összekötő út létesült. Az igazi kivételt azonban Szabolcs-Szatmár-Bereg jelenti, ahol közel ötven (!) hosszabb-rövidebb új, településeket összekötő burkolt útszakasz létesült, elsősorban az érintett falusi önkormányzatok áldozatvállalásának, illetve példátlanul sikeres pályázási aktivitásának köszönhetően. 1993 és 1999 között Szabolcs-Szatmár-Beregbe került az útalapból (majd Útfenntartási és Fejlesztési Cél-előirányzatból) finanszírozott, új bekötő és összekötő utak építésére kiírt minisztériumi pályázatok országos támogatási összegének mintegy 20%-a (!), több mint egymilliárd Ft. Igaz, ezek az utak zömmel a lehető legolcsóbb megoldásokkal épültek, s egy-két kivételtől eltekintve nem kerültek be az állami fenntartású hálózatba. Ezzel együtt a sok kistelepüléssel rendelkező, az Alföld más térségeinél sokkal rosszabb közúthálózati feltártságú megye e

téren nagymértékben felzárkózott az Alföld átlagához, zsákhelyzetű falu pedig már itt is csak elvétve található. A külterületi lakott helyek jó része viszont továbbra is csak földúton érhető el. *A közúthálózati feltártság szerepe így tovább nőtt a tanyahálózat differenciálódásában: a tanyák leginkább a burkolt utak mentén maradnak és újulnak meg, új tanyák pedig szinte kizárólag az utak közelében létesülnek.*

Mindent egybevéve, a közúthálózat fejlesztésére fordított, a szükségletektől országos összesítésben is jelentősen elmaradó fejlesztési forrásokból az évtized során közúthálózati súlyának (33%) alig felét kitevő mértékben részesült az Alföld. Az aránytalanság azonban nem csak ezt a régiót érintette kedvezőtlenül. A közúthálózat-fejlesztési ráfordítások közel felét kitevő gyorsforgalmiút-építések 1990 és 1999 között a húsz megyéből mindösszesen csak hatot (Budapest, Pest, Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Heves, Bács-Kiskun) érintettek, a fejlesztési források bő negyedét lekötő tehermentesítő, elkerülő szakaszok építése pedig szélsőséges, 50% körüli mértékben koncentrálódott Budapest környékén, s csak a további, kisebb jelentőségű beruházások (hídkorszerűsítések, csomópont-, mellékút-, kerékpárút-, járdaépítések) lokalizációja volt többé-kevésbé kiegyenlített. Kijelenthető tehát, hogy *a közúthálózat-fejlesztésben a forgalmi szempontokkal szemben a területfejlesztési érdekek gyakorlatilag egyáltalán nem érvényesültek a rendszerváltás évtizedében, s ez vezetett az Alföld közúthálózati helyzetének további romlásához is.*

*A kis települések közötti elérhetőségében, a vonzáskörzeti forgalomban ezzel együtt ma már többnyire nem az összeköttetések abszolút hiánya, hanem rossz minősége a legnagyobb probléma.* A meglévő hálózati elemek fenntartására fordított költségvetésből ugyan a kilencvenes évek második felében már úthálózati arányánál valamivel nagyobb mértékben (évente 34–43%) részesült a hat alföldi megye, ám ez sem volt elég még a szinten tartáshoz sem. Így az utak többségének állapota – az ország más térségeihez hasonlóan, bár annál valamivel kisebb mértékben – itt is romlott. A rendelkezésre álló összegeket, érthetően, a nagyobb forgalmú főutakra koncentrálták. A fenntartási célú beruházások közül közlekedésszerkezeti jelentőségét tekintve kiemelkedett a sugárirányú főutakat összekötő legfontosabb transzverzális útvonal, a sokáig tervezett, ám az évtized végére véglegesen meghiúsult Déli Autópálya sávját feltáró 47-es és 55-ös főutak teljes rehabilitációja a Debrecen–Berettyóújfalu–Szeghalom–Békéscsaba–Orosháza–Hódmezővásárhely–Szeged–Baja útvonalon. Hasonló jellegű teljes korszerűsítésre került sor még az Észak-Alföld, illetve Békés megye fő tengelyét képező 4-es és 44-es főutakon, illetve a további fontos határátkelőkhez (Beregsurány, Ártánd) vezető 41-es és 42-es utakon. A mellékutakon, különösen a szerényebb hálózati jelentőségű szakaszokon azonban csak elvétve történt értéknövelő beruházás. A csak mellékúti összeköttetéssel rendelkező kisebb települések közötti elérhetőségének minősége így a korábbiaknál is nagyobb mértékben

elmaradt a nagyvárosokétól. Az úthálózat minőségének területi különbségei kissé átalakultak az évtized folyamán, de Békést kivéve mindenütt romlott valamelyest az ezt jelző speciális mérőszám átlagos értéke, és összességében minden megyében csekély eltéréssel az országos átlag körül szóródik.<sup>15</sup>

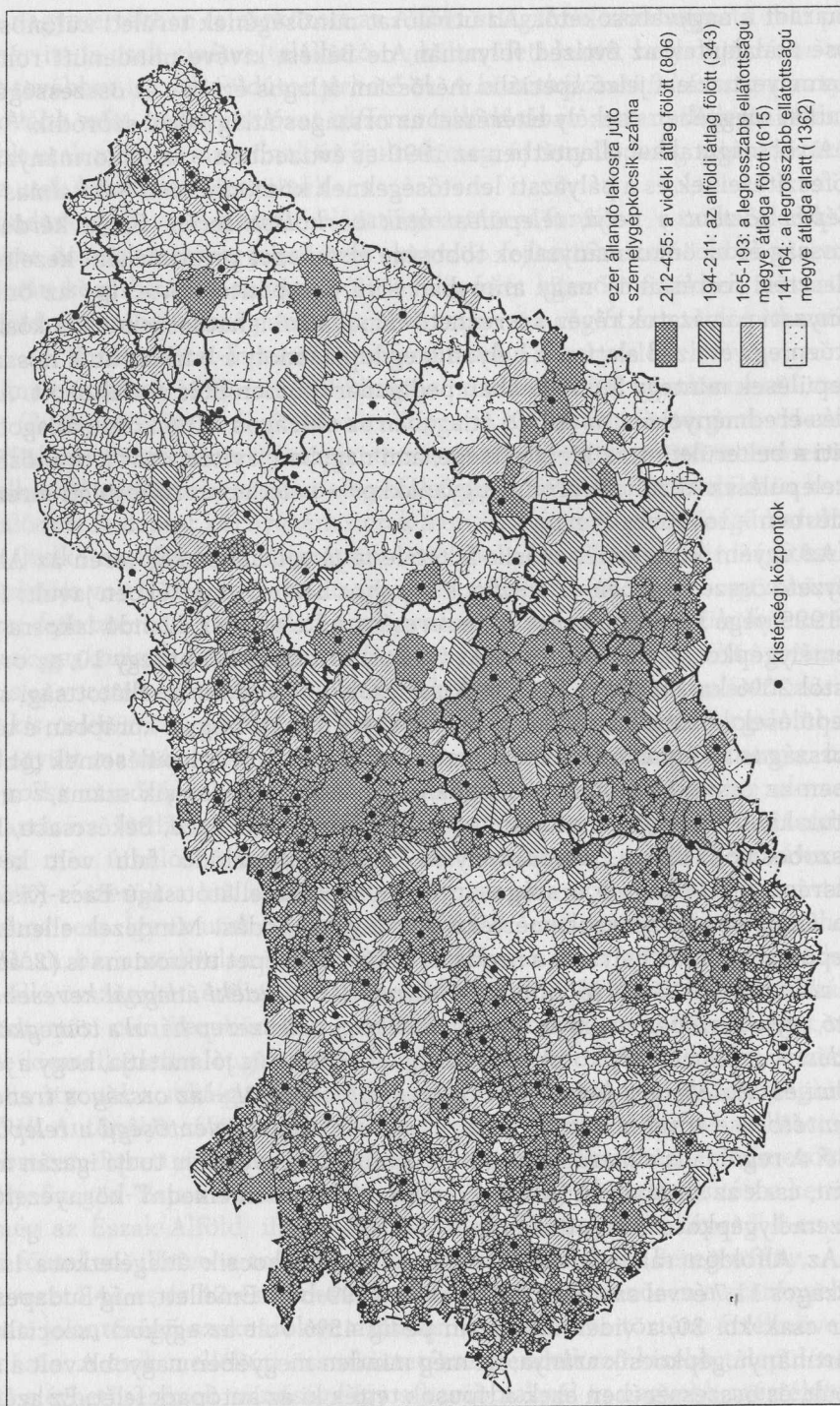
Az országutakkal ellentétben az 1990-es évtizedben – az önkormányzatok erőfeszítéseinek és a pályázati lehetőségeknek köszönhetően – *hatalmas előrelépés történt a helyi, települési utak burkolása terén*. Ezt a kérdést a lakosság és az önkormányzatok többsége elsődleges prioritásként kezelte, és fejlesztési forrásait is nagy arányban erre összpontosította. Így az önkormányzati pályázatok révén szerezhető támogatási lehetőségeknek is köszönhetően egy évtized alatt sok helyen megduplázódott a burkolt utak hossza, a települések mintegy 30-40%-ában pedig már minden utca aszfaltozott. A fejlődés eredményeként az Alföld átlagában az országos, 70% körüli átlagot közelíti a belterületi utak kiépítettsége, ami nagyban javította az életminőséget. A települések közötti szóródás ugyanakkor – véletlenszerű területi elrendezésben – továbbra is nagy.

Az egyéni közlekedés másik feltétele, a *járműellátottság* terén az Alföld helyzete összességében az országos átlaghoz hasonló mértékben javult: 1990 és 1999 vége között mintegy 1,2-szeresére nőtt az ezer állandó lakosra jutó személygépkocsik száma. A vidéki átlagtól továbbra is mintegy 10, az országostól 20%-kal marad el a régió. Kissé csökkent viszont az ellátottsági szint települések közötti szóródása.<sup>16</sup> Ennek egyik fő oka, hogy a korábban e téren is országos sereghajtó Szabolcs-Szatmár-Bereg megye településeinek többségében az országos átlagot is meghaladóan nőtt a gépkocsik száma,<sup>17</sup> amire rajtuk kívül többnyire csak néhány nagyobb város (Szeged, Békéscsaba, Hajdúszoboszló), illetve, városkörnyéki, szuburbanizálódó falu volt képes. Másrészt, az 1990-ben országosan is kiemelkedő ellátottságú Bács-Kiskunban általában szerényebb mértékű volt a gyarapodás. Mindezek ellenére a települések relatív helyzete a rendszerváltáskori képet tükrözi ma is (2. ábra). *Az alföldi települések több mint kétharmadán a vidéki átlagnál kevesebb az autó, így a régióban ma is az országosnál nagyobb szerep hárul a tömegközlekedésre*. A személygépkocsi-ellátottság térképe azt is jól mutatja, hogy a *jövedelmi és közlekedési helyzet terén az Alföldön belül – az országos trenddel ellentétben – továbbra is határozott, sőt elsődleges jelentőségű a települési lejtő*. A regionális elmaradottságot a főút menti fekvés sem tudja igazán megtörni, csak az autópályák (M3, M5) sávja képes „kiemelkedni” környezetéből a személygépkocsi-ellátottságban is.

Az Alföldön ráadásul kissé magasabb a gépkocsik átlagéletkora is: az országos 11,7 évvel szemben 12,7 év volt 1999-ben. Emellett, míg Budapesten már csak kb. 30, a vidék átlagában pedig 45% volt az egykori „szocialista” gyártmányú gépkocsik aránya, itt még minden megyében nagyobb volt a szerepük, és összességében ezek a típusok tették ki az autópark felét. Ez azért is

2. ábra

A települések személygépkocsi-ellátottsága (1999)



Forrás: KSH T-STAR 1999 adatbázis

lényeges momentum, mert a személygépkocsi-használók köre élesen kettévált az elmúlt évtizedben. A vonatkozó vizsgálatok szerint a „nyugati” eredetű járművek átlagos futásteljesítménye legalább háromszor nagyobb a „keletiekénél”, ami – a kétféle tulajdonosi csoport eltérő jövedelemhelyzetén túl –, főleg arra vezethető vissza, hogy a sokkal többet használt cégautók szinte kivétel nélkül az előbbi csoportba tartoznak.<sup>18</sup> *Abban a jelenségben tehát, hogy a forgalom a nagyobb városok környékén, illetve a főutak többségén élenként az Alföldön, míg a kisvárosi, falusi térségekben nemritkán csökkenés tapasztalható, a jövedelmi viszonyok, a vállalkozási-gazdasági aktivitás különbségei (és a szuburbanizáció hatása) is tükröződnek.*

Egészében véve az Alföld közúti forgalma valamivel kisebb az országos átlagnál. Ez azonban nem tekinthető valamiféle speciális alföldi sajátosságnak, hiszen a *kisebb forgalmú térség valódi határa – a területi fejlettségi különbségekhez hasonlóan – sokkal inkább kb. a Balassagyarmat–Békéscsaba vonal mentén húzódik.* Ennek megfelelően Bács-Kiskun és Csongrád megyék az országos átlaghoz hasonlóan forgalmasak, a kisebb forgalmú Észak-Alföld pedig e vonatkozásban sem különbözik a szomszédos észak-magyarországi területektől.

A kisebb közúti forgalomban a helyi tényezők – kevesebb gépkocsi, a gazdaság kisebb teljesítménye és gyengébb dinamikája – mellett az is tükröződik, hogy az ország főbb idegenforgalmi célterületei közül csak kevés van az Alföldön, és nemzetközi kapcsolatrendszerünk fő irányából adódóan a határokat átlépő közúti közlekedés is az ország más régióit érinti nagyobb részben. Az Alföld határátkelőin (jugoszláv, román, ukrán határszakasz) áthaladó közúti járművek száma a 90-es években összességében csökkenő tendenciájú volt, s a teljes magyar határforgalomnak 1999-ben is alig harmadát tette ki. Ez csak kevéssel marad el ugyan az Alföldnek az országhatár hosszából való részesedésétől, ám az átlépő járművek jelentős része – a bevásárló-, illetve üzemannag-„turizmus” részeként – a határ közelében maradt. Az egyetlen igazán jelentős, az Alföldet is érintő nemzetközi közúti tengely a Balkánt és Nyugat-Európát összekötő tranzitfolyosó. Ennek hatása Ártándtól Tompáig a határátkelőktől Budapest irányába vezető utakon érzékelhető, kiemelkedő forgalmi terhelést – és ebből eredő gazdasági lehetőségeket, illetve környezeti-baleseti veszélyeket – azonban csak a Budapest–Kecskemét–Kiskunfélegyháza–Szeged–Röszke(–Nagylak), illetve a Budapest–Szolnok–Püspökladány–Berettyóújfalu–Ártánd útvonalon jelent.

A legjelentősebb *tranzitforgalmi, csomóponti, logisztikai szerepköre* az Alföldön egyértelműen Szegednek van. Budapest tehermentesítőjeként egyre inkább felértékelődik Szolnok pozíciója, logisztikai lehetőségei, kisebb mértékben pedig a fontosabb közúti határátkelők közvetlen környéke, s a hozzájuk legközelebbi nagyobb városok (pl. Gyula–Békéscsaba, Záhony–Kisvárd–Nyíregyháza, Mátészalka, Berettyóújfalu, Makó, Kiskunhalas, Baja) is

rendelkeznek efféle „kapu”-funkcióval. Az ebből adódó lehetőségek kihasználása azonban a kilencvenes években a szomszédos országok politikai bizonytalansága és gazdasági visszaesése, valamint az autópályák és a logisztikai létesítmények hiánya miatt még igen szerény mértékű volt.<sup>19</sup>

### Tömegközlekedés

A kilencvenes évek számos átalakulási folyamata ellenére Magyarországon nem csökkent lényegesen a tömegközlekedés súlya a személyszállításban. Az Európai Unió országainak 16%-os átlagával szemben nálunk az évtized elején és végén is 40% körüli volt az autóbusz és a vasút együttes aránya a személyforgalmi teljesítményektől, csak kevéssel elmaradva a gépkocsi 53%-ától.<sup>20</sup> A közlekedéstudományi szakértők modellszámításai alapján *az Alföldön* még inkább kiegyenlítettek az arányok, *a településközi közlekedésben pedig a legtöbb térségben valamivel nagyobb az autóbuszos és vonatos utazások súlya a gépkocsival bonyolódókénál.*<sup>21</sup> A tömegközlekedésen belül ugyanakkor az országban és az Alföldön is jelentős átrendeződési folyamatok zajlottak le. Így a vasút teljesítménye összességében mintegy 25%-kal tovább csökkent, majd az évtized közepétől nagyjából stabilizálódott, s hasonló irányú és mértékű folyamat játszódott le a helyi tömegközlekedésben is; ezzel szemben a helyközi autóbusz-közlekedés kínálata és minőségi mutatói javultak, utasforgalma átmeneti, kisebb visszaesés után 1993–95-től nőni kezdett, és az évtized végére elérte, sőt valamivel meg is haladta a rendszerváltozáskor fennálló szintet.<sup>22</sup> Mindez azért is figyelemre méltó, mert az autóbuszos, a személygépkocsis, illetve a vonatos utazás költségei közül az autóbuszé emelkedett a legnagyobb, s a vasúté a legkisebb mértékben az évtized során.

A vasút személyszállítási teljesítménye immár a tömegközlekedésen belül is egyértelműen a második helyre szorult. A helyközi autóbuszokkal bonyolított utazások száma 1999-ben országosan mintegy 3,5-szerese volt a vonatos utazásokénak, az utazások össztávolságát tekintve – utaskilóméterben mérve – pedig mintegy 20%-kal volt nagyobb a távolsági autóbuszok forgalma a vasúténál. *Az Alföldön ugyanakkor kiegyenlített a kétféle tömegközlekedési eszköz szerepe.* Az 1998-as forgalomszámlálások alapján végzett számításaink szerint ugyanis – bár az utazásszámok terén itt is jelentős az autóbusz fölénye – a hat alföldi megye területén az ország utaskilóméterben mért vasúti személyszállítási teljesítményének mintegy 25%-a, az autóbuszforgalomnak pedig kevesebb mint 21%-a bonyolódott. Ezek az adatok azt is jelzik ugyanakkor, hogy *az Alföldön nemcsak a személygépkocsi-forgalom, hanem a tömegközlekedés teljesítménye is kisebb az országosnál*, hiszen a hat megye népességi aránya 28,5%.

Az Alföld lakosságának az országos átlagtól elmaradó utazási gyakorisága több tényező együttes hatásának eredménye. Szerepet játszik benne a nagyobb



átlagos településméret és az ebből adódó jobb helyi alapellátás, hiszen így számos olyan szolgáltatás elérhető helyben, amelyért az apró és közepes nagyságú dunántúli vagy észak-magyarországi falvakból valamelyik környező nagyobb településre kell utazni. Mindez főként az autóbuzsós utazások számában mutatkozik meg, hiszen ennek alapján a Pest megyével együtt összesen hét alföldi megye rendre a 13–19. helyeket foglalja el a megyék sorrendjében. Emellett azonban nyilvánvalóan *kisebbségi a mobilitási igények is*, összefüggésben egyebek mellett a rossz jövedelmi helyzetű csoportok országosnál magasabb arányával, a nagyobb munkanélküliséggel és inaktivitással, a gazdaság ágazati szerkezetével (nagyobb arányú mezőgazdaság, kisebb súlyú üzleti szolgáltatás szféra) és gyengébb dinamikájával, az emberek kevesebb szabadidejével s esetleg bizonyos társadalmi, mentális tradíciókkal is.

A vasút nagyobb szerepe az Alföldön főként azzal magyarázható, hogy az országos átlagnál nagyobb a vasútállomással rendelkező települések számaránya (az országos 35%-kal szemben 46%), illetve lakosságaránya (a vidéki 75% helyett 82%). Hozzájárul azonban ehhez a Budapesttől való nagyobb távolság és az odavezető fővonalak viszonylag jó kiépítettsége – emiatt az autóbuzs általában nem igazán versenyképes a főváros elérésében –, valamint a lakosság rosszabb jövedelmi helyzete, amely felértékeli a vasút olcsóságát (a vonatjegyek azonos távolságra kb. 30%-kal olcsóbbak a buszjegynél, ráadásul a vasúton kiterjedtebb kedvezményrendszer érvényes).<sup>23</sup>

Az 1990-es évtizedben azonban a vasút versenyképessége jelentősen romlott. Komolyabb hálózati fejlesztések – elsősorban villamosítások, néhány fővonal kisebb-nagyobb mértékű rekonstrukciója – az évtized végéig szinte kizárólag a Dunántúlon és Észak-Magyarországon folytak, így az Alföld e téren *jórészt elvesztette előnyét a többi régióval szemben*. A szükséges karbantartások elmaradása miatt pedig a pályaállapotok romlását – az országoshoz hasonlóan – a legtöbb vonalon nem sikerült megakadályozni. Minthogy a szűkös forrásokat a legnagyobb forgalmú fővonalakra koncentrálták, általában ezeken volt a legkisebb az eljutási sebesség csökkenése. A már 1990-ben is lassú mellékvonali személyszállító vonatok eljutási idői viszont számos esetben 10-30%-kal is növekedtek (2. táblázat). A mellékvonalak jó részén már az autóbuzsok átlagos sebességéhez hasonló, sőt helyenként kisebb a vonaté,<sup>24</sup> így azokon a településeken, ahol az állomás 1,5-2 km-re vagy még messzebb van a központtól, és nincs helyi tömegközlekedés, az átlagos 25%-nál is nagyobb mértékben visszaesett az utasforgalom. Ez azonban kevésbé az utazási igények csökkenését jelenti, mint inkább az *utasok személygépkocsira és autóbuzsra „terelődését”*. Mindezek következményeire – a szerelvények kihasználtsága gyakran a 30%-ot sem éri el, és sok vonalszakaszon csak autóbuzsnyi (15–50 fő) a vonatok átlagos utasszáma – tekintettel az is eredménynek tekinthető, hogy a vasúti utazási lehetőségek és a járatsűrűség általában a mellékvonalakon sem csökkentek.

## 2. táblázat

**Jellemző utazási sebességek néhány alföldi vasútvonalon (1990–1999)**

Vonalszám	Viszonylat	Távolság (km)	Vonat- nem	Eljutási idő (perc)	Utazási sebesség (km/h)	Eljutási idő (perc)	Utazási sebesség (km/h)
				1990/1991		1999/2000	
Fővonalak							
100	Nyíregyháza–Budapest	270	exp., IC	190	85	188	86
	Záhony–Nyíregyháza	66	személy	80	50	80	50
120	Békéscsaba–Budapest	196	exp., IC	158	74	157	75
	Mezőtúr–Szolnok	41	személy	40	62	40	62
140	Szeged–Budapest	191	exp., IC	144	80	150	76
	Szeged–Kiskunfélegyháza	60	személy	70	51	70	51
150	Kiskunhalas–Budapest	134	exp., IC	108	74	137	59
	Kiskunhalas–Kunszentmiklós–Tass	74	személy	75	59	88	50
82	Jászberény–Szolnok	42	személy	40	63	50	50
101	Biharkeresztes–Püspökladány	51	személy	55	56	55	56
155	Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas	46	személy	50	55	49	56
110	Mátészalka–Debrecen	78	személy	95	49	105	45
	Mátészalka–Debrecen	78	gyors, IP	68	69	75	62
130	Makó–Szentés	70	személy	103	41	113	37
135	Békéscsaba–Szeged	97	személy	120	49	130	45
	Békéscsaba–Szeged	97	gyors, IP	91	64	94	62
154	Baja–Kiskunhalas	76	személy	76	60	75	61
Mellékvonalak							
103	Tiszafüred–Karcag	45	személy	59	46	68	40
106	Nagykeréki–Debrecen	52	személy	70	45	82	38
108	Hortobágy–Debrecen	42	személy	50	50	57	44
109	Tiszalök–Debrecen	68	személy	104	39	102	40
	Tiszalök–Debrecen	68	IP	-	-	84	49
111	Vásárosnamény–Záhony	36	személy	55	39	60	36
113	Mátészalka–Nyíregyháza	57	személy	76	45	75	46
114	Csenger–Mátészalka	33	személy	53	37	53	37
116	Vásárosnamény–Nyíregyháza	59	személy	78	45	100	35
	Vásárosnamény–Nyíregyháza	59	IP	-	-	77	46
117	Tiszalök–Nyíregyháza	34	személy	44	46	67	30
119	Dombrád–Nyíregyháza	51	személy	132	23	130	24

Vonalszám	Viszonylat	Távolság (km)	Vonat- nem	Eljutási idő (perc)	Utazási sebesség (km/h)	Eljutási idő (perc)	Utazási sebesség (km/h)
				1990/1991		1999/2000	
				125	Mezőhegyes–Orosháza	35	személy
128	Kötegyán–Békéscsaba	36	személy	53	41	46	47
142	Lajosmizse–Kecskemét	25	személy	44	34	48	31
145	Lakitelek–Szolnok	40	személy	59	41	63	38
149	Kiskunmajsa–Kecskemét	52	személy	125	25	153	20
152	Fülöpsházás–Kecskemét	43	személy	60	43	75	34
153	Kiskőrös–Kalocsa	31	személy	46	40	64	29

*Forrás: A MÁV Rt. Hivatalos Menetrendjei 1990/1991, illetve 1999/2000 alapján saját számítások.*

*Kedvező változást jelentett ugyanakkor az évtized második felében az Intercity-járatok megjelenése a megyeszékhelyek és a főváros közötti forgalomban. E vonatok szolgáltatásai és – autópályák hiányában – sebessége ma még általában a személygépkocsival is versenyképes, ezért kihasználtságuk az átlagot meghaladja, sőt az Intercityknek köszönhetően a megyeszékhelyek és Budapest közötti viszonylatokban még nőtt is a vasút forgalma. Ez persze elsősorban megint csak a nagyobb városok – a megyeszékhelyek mellett Kiskőrös, Hajdúszoboszló, Kiskunfélegyháza, Gyomaendrőd, Kiskunhalas – helyzetét javította, ugyanakkor a csatlakozó sebesvonatok és a mellékvonalakon indított Interpici-szerelvények révén a kisebb városok (és kistérségeik) jó részének lakói számára is javult a főváros tömegközlekedési elérhetősége. Az Intercity-, és különösen az Interpici-közlekedésben az Alföld, különösen az Észak-Alföld súlya kimagasló, főként az ország legforgalmasabb vasútvonalának, a Záhony–Nyíregyháza–Debrecen–Szolnok–Cegléd fővonalnak és a hozzá kapcsolódó Interpici-járatoknak (Vásárosnamény–Nyíregyháza, Fehérgyarmat–Mátészalka–Nyírbátor–Nyíregyháza, Mátészalka–Debrecen, Tiszalök–Hajdúböszörmény–Debrecen) köszönhetően.<sup>25</sup>*

*Döntően a vasútnak köszönhető az is, hogy – a személygépkocsis elérhetőséggel ellentétben – Budapest tömegközlekedési elérésének sebességét tekintve az alföldi települések többségének helyzete összességében kedvezőbb az ország más térségeinél, vagyis a tömegközlekedési rendszer valamelyest kompenzálni képes a földrajzi fekvésből eredő hátrányokat. A fő- és mellékvonalak színvonala közötti szakadék növekedését, illetve a vasút szerepének átalakulását jelzi ugyanakkor, hogy a három legfontosabb, a megyeszékhelyeket Budapesttel összekötő fővonalon (Záhony–Szolnok, Lökösháza–Szolnok, Szeged–Cegléd), amelyek együttesen az alföldi vonalak hosszából 17%-kal részesednek, 1998-ban az alföldi vasúti személyforgalom 63%-a bonyolódott.*

*A vasút az Alföldön is egyre inkább csak a nagy távolságú – elsősorban Budapestre és egyes nagyobb városokba irányuló – tömegközlekedés elsődleges eszközévé válik. Ezzel szemben a közepes (60–120 km-es) távolságokon jelentősen csökken a szerepe, s a vonzaskörzeti viszonylatokban is inkább csak a nagyobb menetsebességű és járatsűrűségű fővonalakon (pl. Záhony–Nyíregyháza, Gyoma–Békéscsaba), illetve néhány jobb állapotú, a közútnál kedvezőbb vonalvezetésű, a települések belterületéhez közeli vasútállomásokkal rendelkező mellékvonalon (pl. Kiskunhalas–Bácsalmás–Baja, Mezőhegyes–Békéscsaba, Hortobágy–Debrecen, Nagyecsed–Mátészalka) maradt meghatározó a tömegközlekedésben.*

A megyeszékhelyek felé irányuló, illetve a kistérségeken belüli tömegközlekedésben azonban ma már a legtöbb településen az autóbusz szerepe a meghatározó. Ezért is fontos fejlemény, hogy *az autóbusz-közlekedés kínálatja az országos átlagot is meghaladó mértékben, és összességében minden tekintetben – a járatok számát, a közvetlen eljutási lehetőségeket, az utazás komfortját, sőt még az elérési időket tekintve is – javult az Alföldön. Az 1990-ben önállósodó megyei Volán-társaságok a helyi utazási igényeket jobban ismerő, s az igények változásaira is rugalmasan reagáló piaci szereplőként, illetve az önkormányzatok partnereként kisebb-nagyobb mértékben átalakították vonalhálózatukat, valamint járatsűrűségeiket.*

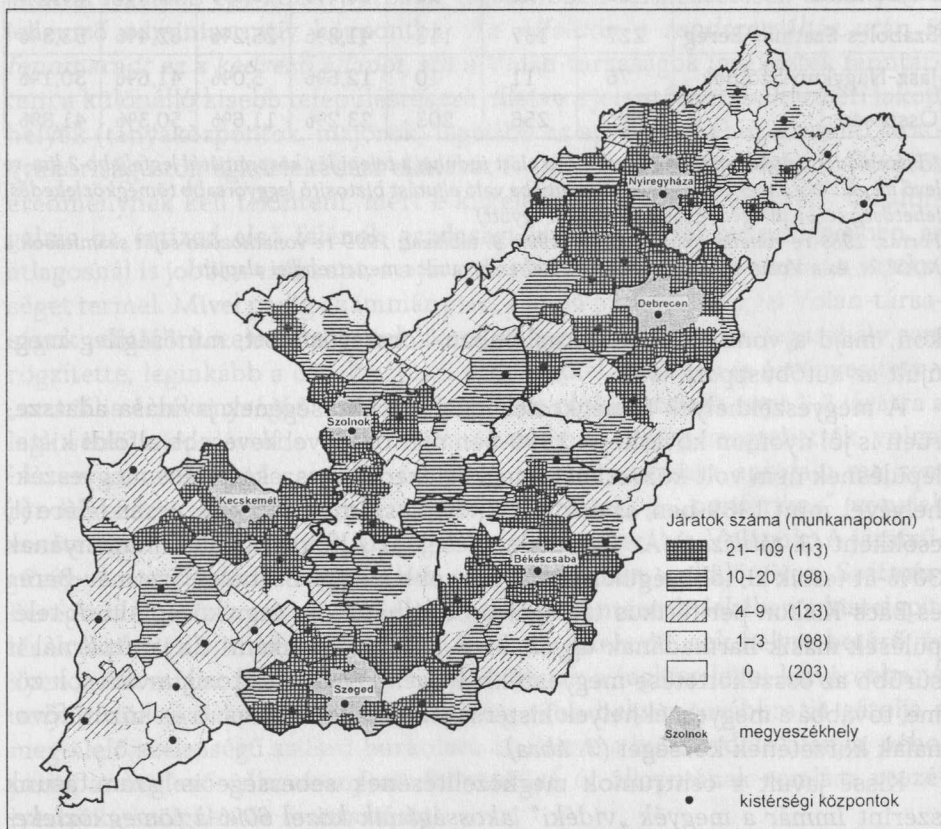
A járatszámok csökkentésére leginkább az évtized elején, s főként a klasszikus falu–város viszonylatú, vonzaskörzeti vonalakon került sor, de ennek mértéke általában elmaradt az utasforgalom visszaesésétől. Nem történt különösebb változás a megyeszékhelyek és a hozzájuk közeli, kisebb városok között, amelyek hagyományosan az Alföld legnagyobb autóbusz-forgalmú (50–100 járat/munkanap), a Volán-ok számára legjövedelmezőbb vonalszakaszai (pl. Békéscsaba–Gyula, Szeged–Hódmezővásárhely, Kecskemét–Nagykőrös, Szolnok–Martfű, Nyíregyháza–Nagykálló, Debrecen–Hajdúböszörmény stb.).

Új, döntően hosszabb vonalak indításával *növelték* viszont a Volán-társaságok *a közvetlen összeköttetések számát*, mivel rájöttek arra, hogy az utazóközönség jó része számára az eljutási időnél is fontosabb szempont az átszállás nélküli eljutás lehetősége. A társadalmi-gazdasági átalakulásokkal (pl. a felsőoktatási létszámok megtöbbszöröződése, a munkahelyek aprózódása, kisvállalkozások elterjedése, a bevásárlóközpontok és hipermarketek megjelenése a nagyvárosokban) összefüggésben a klasszikus napi ingázás volume jelentősen, átlag 30%-kal visszaesett, ugyanakkor új, a korábbinál jobban szóródó, s összességében jelentős mértékű utazási igények is keletkeztek. Ennek nyomán az évtized közepétől minden megyében összességében is növekedni kezdett a járatok száma, illetve az utasforgalom: *leginkább a nagyobb városok, elsősorban a megyeszékhelyek helyközi autóbuszforgalma emelkedett.* A bővülés egyik összetevője az erősödő szuburbanizáció, amelynek ha-

tása a kistávolságú járatokon jelentkezik. A másik tényező a megyeszékhelyek kereskedelmi, középfokú oktatási, gazdaságirányítási szerepének növekedése, amely főképp a megyeszékhelyek és a kisvárosok közötti, közepes távolságú forgalomban érhető tetten. A felsőoktatás tömegesedése és az évtized során bevezetett diák-, illetve nyugdíjkedvezmények pedig a távolsági járatok iránti keresletet növelték.<sup>26</sup> Mindezeket felismerve a Volán-ok számos, az ország vidéki nagyvárosai közötti összeköttetést biztosító, illetve a Budapest-irányú fővonalakra merőleges nagy távolságú vonalat hoztak létre. Ezeken ugyan általában nem túlságosan nagy a kereslet, de napi 1-5 járatot kifizetővé tesz, különösen, mivel e távolsági járatokra rövidebb szakaszon a vonzáskörzeti utasok is felszállnak. Emellett előbb a távolsági járatok

### 3. ábra

#### A megyeszékhelyre induló közvetlen tömegközlekedési járatok száma az Alföld településein (1999–2000)



Forrás: A MÁV Rt. és a Volán-társaságok hivatalos menetrendjei 1999/2000, [www.elvira.hu](http://www.elvira.hu), [www.menetrendek.hu](http://www.menetrendek.hu) alapján saját számítás.

### 3. táblázat

## A megyeszékhelyek tömegközlekedési elérhetőségének jellemzői az Alföldön (1989–1999)

Megye	Települések száma	A megyeszékhellyel való közvetlen tömegközlekedési összeköttetés nélküli települések				A megyeszékhelyet tömegközlekedési eszközzel csak egy óra, vagy hosszabb idő* alatt elérő települések népességaránya	
		száma		népességének aránya			
	a megyeszékhelyet nem számítva						
	1999	1989	1999	1989	1999	1989	1999
Bács-Kiskun	118	51	42	29,6%	15,6%	74,0%	72,5%
Békés	74	26	11	14,3%	6,0%	40,9%	24,4%
Csongrád	59	11	9	20,7%	4,8%	39,8%	34,5%
Hajdú-Bihar	81	20	18	10,7%	6,0%	29,4%	20,8%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	227	137	113	41,8%	25,2%	62,4%	53,3%
Jász-Nagykun-Szolnok	76	11	10	12,6%	5,0%	41,6%	30,1%
Összesen	635	256	203	23,2%	11,6%	50,3%	41,8%

\* Elérési idő: munkanapokon reggel 9 óra előtt indulva a település központjától legfeljebb 2 km-re levő megállóból a megyeszékhely központjába való eljutást biztosító leggyorsabb tömegközlekedési lehetőség teljes időigénye (átszállásokkal együtt)

Forrás: 1989-re vonatkozóan Erdősi F. 1992, 9. táblázat; 1999-re vonatkozóan saját számítások a MÁV Rt. és a Volán-társaságok 1999/2000-es hivatalos menetrendjei alapján

kon, majd a vonzaskörzeti forgalomban korszerűsödött, minőségileg megújult az autóbuszpark is.

A megyeszékhelyek tömegközlekedési elérhetőségének javulása adatszerűen is jól nyomon követhető. 1999-ben már ötödével kevesebb alföldi kistelepülésnek nem volt *közvetlen* tömegközlekedési összeköttetése megyeszékhelyével, mint 1989-ben, az érintett lakosság száma pedig egyenesen felére (!) csökkent (3. táblázat). Az ilyen települések az Alföld településállományának 30%-át teszik ki, többségük a két legnagyobb megye, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Bács-Kiskun periférikus térségeiben található kis- vagy középfalu. A települések másik harmadának ugyanakkor munkanaponkénti tíz járatpárnál is sűrűbb az összeköttetése megyeszékhelyével: közéjük tartozik a városok zöme, továbbá a megyeszékhelyek kistérségeinek, illetve a vasúti és közúti fővonalak körzetének községei (3. ábra).

Kissé javult a centrumok megközelítésének sebessége is: számításunk szerint *immár a megyék „vidéki” lakosságának közel 60%-a tömegközlekedési eszközzel is egy órán belül elérheti megyeszékhelyét* munkanapokon a reggeli csúcsidőben. E szempontból különösen kedvező Hajdú-Bihar és Békés

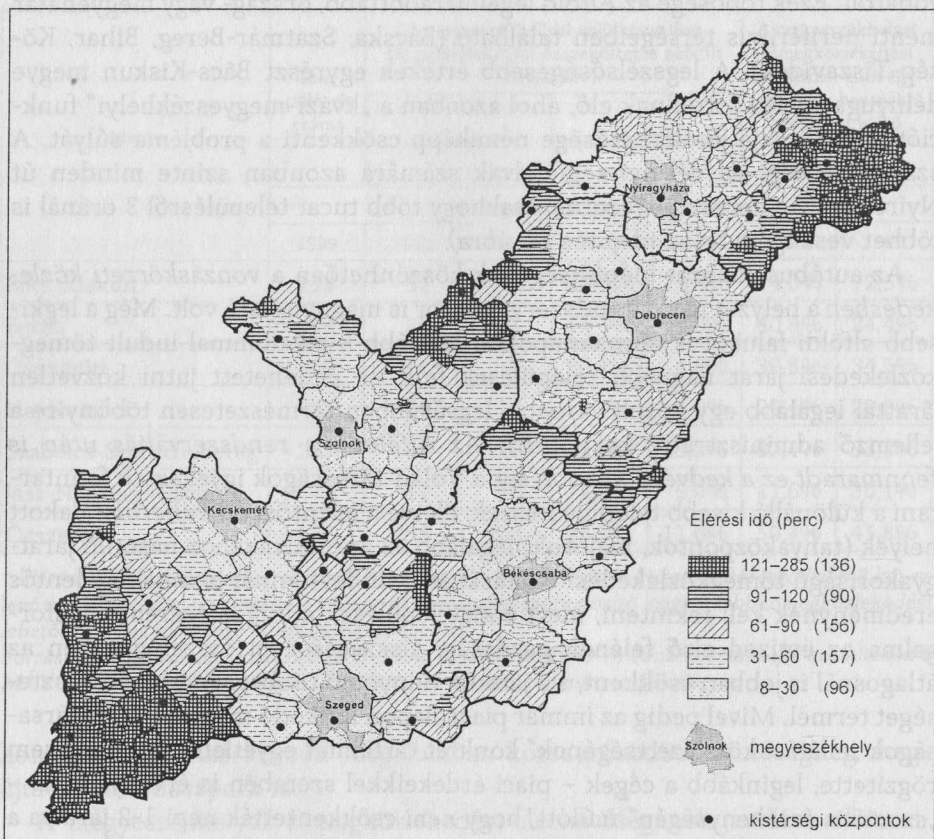
megye helyzete (3. táblázat). Ugyanakkor azonban még 1999-ben is minden megyében akadt több-kevesebb olyan település, ahonnan a legjobb esetben is két óránál több idő alatt lehet csak eljutni a megyeközpontba busszal vagy/és vonattal. Ezek többsége az Alföld legelmaradottabb, ország- vagy megyehatár menti periférikus térségeiben található (Bácska, Szatmár-Bereg, Bihar, Közép-Tiszavidék). A legszélsőségesebb értékek egyrészt Bács-Kiskun megye délnyugati felén fordulnak elő, ahol azonban a „kvázi-megyeszékhelyi” funkciót betöltő Baja jó elérhetősége némiképp csökkenti a probléma súlyát. A szatmár-beregi és dél-nyírségi falvak számára azonban szinte minden út Nyíregyházán keresztül vezetne, csakhogy több tucat településről 3 óránál is többet vesz igénybe az idejutás (4. ábra).

Az autóbushálózat kiépültségének köszönhetően a *vonzáskörzeti közlekedésben* a helyzet már a rendszerváltáskor is megnyugtató volt. Még a legkisebb alföldi faluból is munkanapokon legalább 3 alkalommal indult tömegközlekedési járat nagyobb települések felé, és el lehetett jutni közvetlen járáttal legalább egy közeli városba, legsűrűbben természetesen többnyire a jellemző adminisztratív központba. *Az Alföldön a rendszerváltás után is fennmaradt ez a kedvező állapot*, sőt a Volán-társaságok igyekeztek fenntartani a különálló kisebb településrészek, illetve a jelentősebb *külterületi* lakott helyek (tanyaközpontok, majorok) legalább az aprófalvakéhoz hasonló járatgyakoróságú tömegközlekedési ellátását is. Mindezt annál is inkább jelentős eredménynek kell tekinteni, mert e kistelepülések addig is szerény utasforgalma az évtized első felének gazdasági visszaesésével összefüggésben az átlagosnál is jobban csökkent, s a járatok túlnyomó többsége tartósan veszteséget termel. Mivel pedig az immár piaci alapon működő megyei Volán-társaságok „ellátási kötelezettségének” konkrét tartalmát egyetlen jogszabály sem rögzítette, leginkább a cégek – piaci érdekeikkel szemben is érvényesített – „szociális érzékenységén” múlott, hogy nem csökkentették napi 1-2 járatra a legkisebb településekbe betérő járatok számát. Pedig megtehették volna, hiszen az ország más részein összesen mintegy kétszáz aprófaluk ma sem rendelkezik a munkanaponkénti három járáttal. E „periférikus” vonalak veszteségeit más járataik nyereségéből finanszírozzák a Volánok. A járatsűrűség fenntartásának ugyanakkor több térségben – különösen Szatmár-Beregben – az az ára, hogy a veszteségek csökkentése érdekében a kistelepülések lakóit az optimálisnál hosszabb úton közlekedő, sok helyre betérő, és ilyen módon igen lassú gyűjtőjáratok szállítják a legközelebbi kisvárosba. A tanyak tömegközlekedési ellátását pedig több helyen továbbra is gátolja a megfelelő szélességű szilárd burkolatú út, illetve a buszforduló hiánya, néhol pedig a meglévő önkormányzati fenntartású út állapotának romlása veszélyezteti a szolgáltatás fenntartását.

A járatok útvonala általában jól igazodik az adminisztratív határokhoz: saját kistérségi körzetközpontjával például mindössze 16 alföldi település

4. ábra

### A megyeszékhelyek legkedvezőbb tömegközlekedési elérésének időigénye megyénk településeiről (1999–2000)



Forrás: A MÁV Rt. és a Volán-társaságok hivatalos menetrendjei 1999/2000, [www.elvira.hu](http://www.elvira.hu), [www.menetrendek.hu](http://www.menetrendek.hu) alapján saját számítás.

kénytelen nélkülözni a közvetlen összeköttetést. Ugyanakkor a ma már lényegében „piacérzékeny” tömegközlekedési kínálat térszerkezete jól tükrözi az adminisztratív határok és a „spontán” lakossági vonzások kapcsolat területi rendjének kisebb-nagyobb eltéréseit, illetve a vonzaskörzeti viszonyoknak az utóbbi időben végbement kisebb átalakulását is.

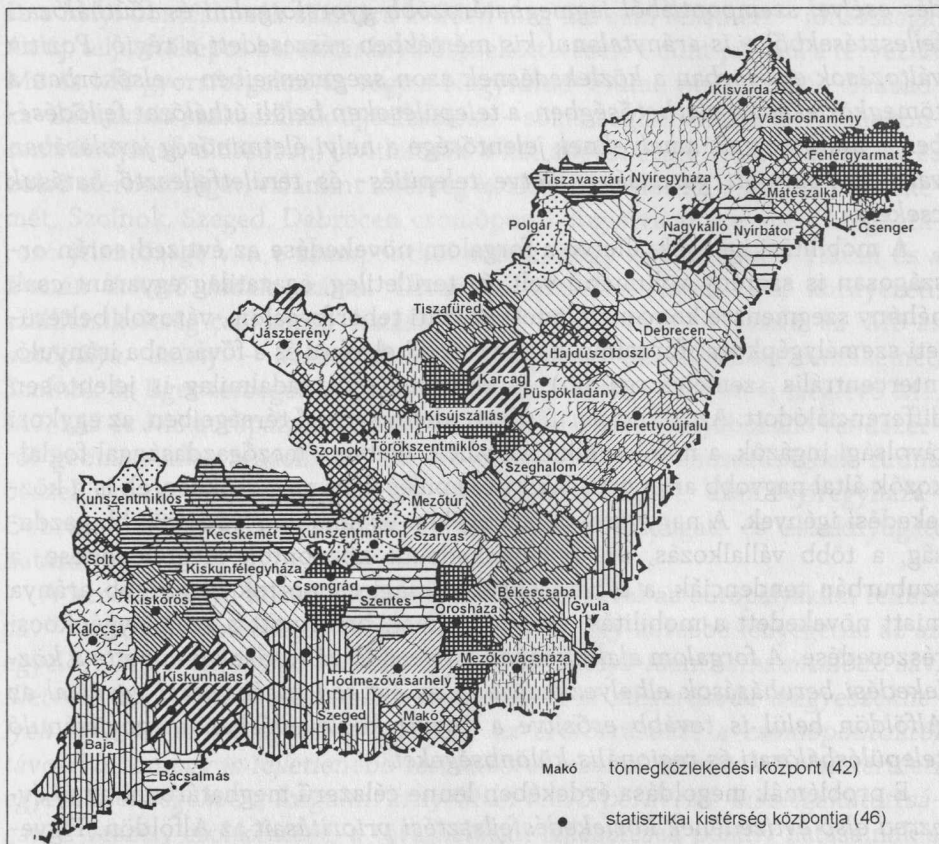
Vonzaskörzeti jelentőségű tömegközlekedési központnak azon települések tekinthetők, amelyek csomóponti szerepűek, és nagyobb számú járatnak kiinduló-, illetve célállomásai. E kategorizáció szerint a vizsgált, hat megye immár száznál több városi jogú települése közül mindössze 42-t találtunk tömegközlekedési vonzasközpontnak 1999-ben. Ezek többnyire egybeesnek a statisztikai kistérségek „székhelyeivel”. Tömegközlekedési szempontból egy-



értelműen központi szerepkörű Gyula, Kisújszállás és Mezőtúr is,<sup>27</sup> nem tartozik viszont ide a statisztikai körzetközpontok közül Baktalórántháza, Balmaújváros, Hajdúböszörmény, Sarkad, Mórahalom, Kistelek, Kiskunmajsa és Jánoshalma, amelyeknek vizsgálataink szerint (Hajdúböszörmény kivételével) középfokú ellátó funkcióik is legfeljebb részlegesen épültek ki. A megyeszékhelyek tömegközlekedési vonzáskörzete ugyanakkor ma már kivétel nélkül túlnyúlik adminisztratív vonzásterületeiken (5. ábra).<sup>28</sup> Ez a tény a közlekedés oldaláról is azt látszik igazolni, hogy a kilencvenes évtized gazdasági, társadalmi folyamatai egyértelműen a nagyvárosok térségi szerepét erősítették – ennek megfelelően javult elérhetőségük is –, a kisebb városok vonzereje viszont, különösen a megyeszékhelyek közelében, csökkent.<sup>29</sup>

5. ábra

### Tömegközlekedési vonzáskörzetek az Alföldön a központokba induló járatok száma alapján (1999)



Forrás: A MÁV Rt. és a Volán-társaságok hivatalos menetrendjei 1999/2000, [www.elvira.hu](http://www.elvira.hu), [www.menetrendek.hu](http://www.menetrendek.hu) alapján saját szerkesztés.

## A közlekedési infrastruktúra fejlesztése és az alföldi települések.

### Következtetések

Az 1990-es évtized folyamatai jelentős változásokat hoztak a közlekedés helyzetében és a települések fejlődését befolyásoló szerepében az alföldi települések számára is. A két legfontosabb objektív folyamat az ország gazdasági és külpolitikai orientációjának megváltozása – a nyugati kapcsolatok megnövekedett, a keletiek csökkenő jelentősége –, illetve a közúti közlekedés jelentőségének felértékelődése volt. Az ország keleti felén fekvő, s 1990-ben is az országonál rosszabb közúthálózati helyzetű Alföld számára mindkét tendencia kedvezőtlen volt. Ezek hatását tovább erősítette, hogy a gazdasági visszaesés, illetve a kilencvenes évek második felében meginduló „helyreállítás” periódusában a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére rendelkezésre álló erőforrások szerények voltak, s még ezekből – különösen a területi fejlődés esélyei szempontjából legmeghatározóbb gyorsforgalmi és főúthálózati fejlesztésekből – is aránytalanul kis mértékben részesedett a régió. Pozitív változások elsősorban a közlekedésnek azon szegmenseiben – elsősorban a tömegközlekedési elérhetőségben, a településeken belüli úthálózat fejlődésében – mutatkoztak, amelyeknek jelentősége a helyi életminőség javulásában van, de közvetett gazdaság-, illetve település- és területfejlesztő hatásuk csekély.

A mobilitási igények, illetve a forgalom növekedése az évtized során országosan is szerény volumenű volt, és területileg, ágazatilag egyaránt csak néhány szegmensre koncentráldott (közúti teherforgalom, városok belterületi személygépkocsi-forgalma, a megyeszékhelyekre és a fővárosba irányuló, intercentrális személyforgalom). A közlekedés társadalmilag is jelentősen differenciálódott. Az Alföld periférikus, „depressziós” térségeiben, az egykori távolsági ingázók, a munkanélkülivé válók, illetve a mezőgazdasággal foglalkozók által nagyobb arányban lakott településeken még csökkentek is a közlekedési igények. A nagyvárosok környékén ugyanakkor az élénkebb gazdaság, a több vállalkozás, az új kereskedelmi központok megtelepedése, a szuburbán tendenciák, a tehetősebb lakossági csoportok magasabb aránya miatt növekedett a mobilitás, és a forgalmon belül nőtt a személygépkocsi részesedése. A forgalom alakulásában kifejeződő változásokat követte a közlekedési beruházások elhelyezkedése is az évtized során, ezzel egyúttal az Alföldön belül is tovább erősítve a közúti közlekedésben megnyilvánuló településhálózati és regionális különbségeket.

E problémák megoldása érdekében lenne célszerű meghatározni az új évszázad első évtizedének közlekedésfejlesztési prioritásait az Alföldön. Figyelembe kell venni emellett az EU-csatlakozás követelményeit, a környezetvédelmi szempontok növekvő súlyát és a közlekedésfejlődés tartósan ígérkező

trendjeit is: a közút várhatóan tovább növekvő szerepét, valamint azt, hogy településfejlődés szempontjából kisebb lesz a településen belüli, illetve a vonzáskörzeti közlekedés jelentősége, nő viszont a nagyvárosok elérhetőségének fontossága, és egyre meghatározóbb lesz a Budapesttel való összeköttetések minősége, sebessége. A változtatás feltételei számos tekintetben jobbak az 1990-es évekhez képest, hiszen a gazdasági növekedés és az EU-csatlakozás lényegesen bővíti az infrastruktúra-fejlesztés forrásait, sor kerülhet a keleti irányú vasút- és közúthálózati fővonalak fejlesztésére, s az immár az Alföld felé is terjeszkedő külföldi tőkebefektetések, a gazdasági növekedés, illetve keleti szomszédaink javuló teljesítménye közlekedési szempontból is felértékeli valamelyest a térséget.

Az Alföld számára a legfontosabb közlekedési beruházás kétségkívül a térséget érintő két megkezdett, Budapestre vezető gyorsforgalmi út (M3, M5) befejezése, országhatárig történő kiépítése lesz. Mindjárt ezt követi a Budapestet elkerülő, interregionális közlekedés fejlesztésének – az országos és a helyi döntéshozók számára kellően még ma sem felismert – fontossága. Az új, teljesítőképes keresztirányú összeköttetések – mint például a tervezett M9 és M8 gyorsforgalmi út vagy a Nagyvárad–Fiume vasút Szeged–Szabadka–Bácsalmás szakaszának újjáélesztése – sokat segítenének a forgalom koncentrációjának oldásában, javíthatnák a két alföldi régió belső kohézióját és külső elérhetőségét, valamint a térség közlekedéshálózati pozícióját, Kecskemét, Szolnok, Szeged, Debrecen csomóponti, logisztikai szerepét. Meghatározó jelentősége van e szempontból annak, hogy növekedjen a Tiszán és a Dunán átívelő hidak száma. Országos közlekedésszerkezeti, környezeti, szállítási költség-csökkentő hatásai miatt külön is kiemelendő az M8-as autópálya, amely – Székesfehérvár/Veszprém, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok és Eger térségét összekötve – kapcsolatot teremtené a meglévő M1, M7, M5 és M3 autópályák között. Az ebből az öt autópályából álló rendszerrel geometriailag igazolható, hogy a legrövidebb összhosszúságban tudná összekötni az ország északkeleti és délkeleti kapuit, azaz Nyíregyháza–Debrecen, illetve Szeged térségét az ország délnyugati és északnyugati határaival.<sup>30</sup>

A keresztirányú közúti főtengelyek fejlesztésével az autópályákkal feltárt sáv<sup>31</sup> az alföldi kistérségek többségét érintené. Így kevésbé fenyegetne az az egyelőre reálisnak látszó veszély, hogy az autópálya-menti dinamizálódó sáv, illetve a közlekedési csomópont-szerepükben is megerősödő megyeszékhelyek még inkább magukhoz „szívják” az erőforrásokat a csomópontoktól távolabbi, amúgy is fejletlenebb területekről, ezáltal növelve a belső területi egyenlőtlenségeket, a forgalmi árnyékban fekvő perifériák kiszolgáltatottságát. E veszély csökkentése, a törzshálózati fejlesztések pozitív hatásainak a településhálózat alsóbb szintjein való érvényesülése érdekében harmadik prioritásként a kistelepülések főúthálózati kapcsolatainak fejlesztését kell

kiemelni, kisebb részben néhány új összekötő útszakasz építése, főként azonban a meglévő, hálózati jelentőségű fő- és mellékutak állapotának javítása révén.

*A tömegközlekedés fejlesztésében a legnagyobb szerepe a Kelebia, Szeged, Lökösháza, illetve Záhony felől Budapestre vezető vasúti fővonalak pályarekonstrukciójának, teljes kétvágányúsításának, végső soron az európai szintű eljutási sebességek (120–160 km/óra) biztosításának lenne. Veszélybe kerülhet ugyanakkor számos kisebb település tömegközlekedési ellátottságának eddigi színvonala. A vasúti közlekedés terén a mellékvonalak fokozódó leromlása, esetleges felszámolása okoz problémákat, az autóbusz-közlekedés megszokott rendjét pedig az Európai Unió versenyszabályainak bevezetése veszélyeztetheti.<sup>32</sup> A szociálisan hátrányos helyzetű csoportok érdekeire tekintettel e problémákra együttesen kell megoldást találni a következő évtizedben az országos politikának, illetve a helyi közlekedési és területfejlesztési szereplőknek.*

## Jegyzetek

- 1 Nemes Nagy J. 1999.
- 2 Németh N. 1999, Bartha A.–Klauber M. 1999.
- 3 Bartha A.–Klauber M. 1999., Hardi T. 1999., Matolcsy Gy. (szerk.) 1999., Németh N. 1999.
- 4 Az „országos közutak” kategóriájába tartoznak az állami tulajdonú megyei közútkezelő társaságok által fenntartott közforgalmú utak – ilyen a településeket összekötő burkolt utak túlnyomó része –, továbbá az autópályák. A helyi utak – például a településeken belüli utcák többsége, illetve a külterületi földutak – kezelői viszont (az erdészeti és magánutak kivételével) a települési önkormányzatok.
- 5 Erdősi F. 1992, 71. p.
- 6 Erdősi F. 1991, 1992.
- 7 „Alföld” alatt a továbbiakban a teljes egészében alföldi 6 megyét – Bács-Kiskun, Békés, Csongrád, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Jász-Nagykun-Szolnok – értjük, vizsgálataink és megállapításaink ezek településeire vonatkoznak.
- 8 Németh N. 1999.
- 9 Bartha A.–Klauber M. 1999.
- 10 Kullmann Á. 1999.
- 11 Bartha A.–Klauber M. 1999.
- 12 Hardi T. 1999., Kullmann Á. 1999.
- 13 Szalkai G. 1999. Az idézett vizsgálatban szereplő ún. hálózati hányados az egyes városoknak az összes többi várostól való közúthálózati távolságainak összegét fejezi ki a megfelelő légvonaltávolságok összegéhez képest. E mutató két legjobbjá az Alföldön Debrecen és Szeged, ami azt bizonyítja, hogy csomóponti szerepköre, közúti elérhetősége alapján is egyértelműen e két város az Alföld két „természetes” régióközpontja.
- 14 A Tiszán átívelő közúti hidak közül ráadásul három (a lónyai, a tiszadobi és a csongrád-csépai) csak pontonhíd, amely a magasabb vízállású időszakokban, évente 1-3 hónapig nem használható.
- 15 A burkolatok állapotát a közútkezelő társaságok útszakaszonként az iskolai osztályozás fordítottjának megfelelő ötfokú minősítési rendszerben értékelik (1=jó, 5=rossz). Ennek alapján az alföldi megyék útjainak átlagértéke 1998-ban 3,32 és 3,78 (ezen belül a főutaké 2,47 és 3,60, a mellékutaké 3,35 és 3,82) között mozgott, miközben az országos átlag 3,59 volt.

- 16 Az ún. Hoover-index értéke – ez azt mutatja, hogy az átlagnál jobban ellátott települések személygépkocsi-állományának hány százalékát kellene „átcsoportosítani” az átlagnál gyengébb ellátottságúakba ahhoz, hogy kiegyenlítődjenek a különbségek – 13,5%-ról 11,5%-ra csökkent.
- 17 Ennek magyarázata a korábbi ellátottság rendkívül alacsony szintje, a megye sok – autót igénylő – kényszervállalkozása, továbbá a kiterjedt határmenti üzemanyag-csempészetből származó, a legális hazai ár mintegy feléért kapható ukrán gázolaj és benzin, amely lényegesen csökkenti a járműhasználat költségeit.
- 18 Orosz Cs. 1994.
- 19 Kiss J. P. 1999.
- 20 A fennmaradó részt a városi villamos, trolibusz és metró, valamint a légi közlekedés teszi ki.
- 21 Monigl J. et al. 1999., 460. p.
- 22 Erdősi F. 1999.
- 23 Garda Zs. et al. 1999.
- 24 Garda Zs. et al. 1999.
- 25 Nyíregyháza–Budapest között közlekedik az országban a legtöbb (napi 7) Intercity-járatpár, és férőhely-kihasználtságuk is igen magas, 80-100% közötti.
- 26 A dél-alföldi megyékre vonatkozó adataink szerint az évtized eleji 25-30%-os arányról már 1997-re 18%-ra csökkent a dolgozói bérletek aránya a VOLÁN-ok bevételeiben, miközben megnőtt, s 32-33%-os súlyával összességében immár vezető utasforgalmi összetevővé lépett elő a diákszállítás.
- 27 Ide sorolódott még a Duna-híd miatt nagyszámú távolsági járat csomópontját jelentő, nagyobb városoktól távoli Solt is, Békést viszont marginális vasúti szerepköre miatt nem szerepeltetjük e csoportban.
- 28 Az ábra természetesen a tömegközlekedési vonzaskörzetek egyszerűsített modelljét mutatja, hiszen itt minden települést egyértelműen azon centrum körzetéhez soroltunk, ahová a legtöbb munkanapi járat indul. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az Alföldön ma is a többi régióhoz képest nagyobb arányban, nagyszámú település esetében fordul elő másodlagos, harmadlagos vonzaskapcsolat, vagyis az elsődleges centruméhoz hasonló járatgyakorítás más központokba is.
- 29 Az Alföldön is jelentősen visszaesett ugyanakkor a kilencvenes évek folyamán a helyi, településen belüli autóbusz-közlekedés teljesítménye. Mintegy tucatnyi kisvárosban, ahol ez korábban is marginális jelentőségű volt, megszűntették a helyi tömegközlekedést (pl. Békés, Gyomaendrőd, Hajdúböszörmény, Kisújszállás, Kunszentmárton, Tiszavasvári, Nagykálló), így 1999-ben már csak a hat alföldi megye 29 városában közlekedett helyi járat. Szegedet és Nyíregyházát kivéve jelentősen, 30-40%-kal csökkent ugyanakkor a járatsűrűség és az utasforgalom a megyeszékhelyeken is. Ennek oka kettős: egyrészt a finanszírozás 1990-től az önkormányzatok feladata lett, amelyek egyre kevésbé akarták vagy bírták vállalni ennek a mindenhol veszteséges tevékenységnek a támogatását, másrészt a foglalkoztatás átstrukturálódása (jóval kevesebb nagyfoglalkoztató, sok kisméretű, nagy „mozgásigényű” cég) következtében a településeken belüli forgalomban megnőtt a személygépkocsi szerepe.
- 30 Fleischer T. 1999.
- 31 Az autópályák területfejlesztő, gazdaságélénkítő hatásai – a telephelyi érték, az ingatlanárak és a tőkevonzó képesség növekedése, a helyi vállalkozások versenyképességének javulása, az innovációk gyorsabb terjedése stb. – a nemzetközi és hazai tapasztalatok szerint nagyjából a csomópontok 20-30 km-es körzetében mutathatók ki.
- 32 Az EU-csatlakozás után a Volán-társaságok megyéjük településeire vonatkozó szolgáltatási monopóliuma megszűnik, és a megjelenő alternatív tömegközlekedési cégekkel kell versenyezniük a piacon – viszont egyetlen cég sem lesz kötelezhető a ma közel 50%-os részarányt képviselő veszteséges járatok fenntartására a majdani személyszállítási törvényben meghatározott, és veszteség esetén államilag is támogatott „minimális ellátás” szintjén túl.

## Irodalom

- Bartha A.–Klauber M.: *Az autópálya és a gazdasági fejlődés a Dél-Alföldön*. Kézirat. Kopint-Datorg, Budapest, 1999.
- Erdősi F.: *Kommunikáció és térszerkezet*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991.
- Erdősi F.: *Az Alföld infrastruktúrája*. (Alföld Kutatási Program VII. kötete.) Kézirat. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1992.
- Erdősi F.: A vidék közlekedési ellátottságának problémái. *A falu*, 1999. 3. 70–78.
- Fleischer T.: *Régiók, határok és hálózatok*. Kézirat. Előadás a „Határok és régiók” c. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencián, Szeged, 1999. nov. pp. 29–30.
- Garda Zs. B.–Trepper E.-né–Zsirai I.: A tömegközlekedés-fejlesztés új megközelítése a fenntartható mobilitás jegyében. *Közlekedéstudományi Szemle* 1999. 2. 41–45.
- Hardi T.: *A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének hatása (1998 és 2008)*. Kézirat. MTA RKK NYUTI, Győr, 1999.
- Kiss J. P.: *A határátkelők szerepe a határ menti kapcsolatok alakulásában az ukrán, a román és a szerb határszakaszon az 1990-es években*. Kézirat. Előadás a „Határok és régiók” c. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencián, Szeged, 1999. nov. pp. 29–30.
- Kullmann Á.: Kísérlet a Füzesabony–Polgár autópályaszakasz területfejlesztő hatásainak számszerűsítésére. *Falu Város Régió*, 1999. 7. 18–20.
- Matolcsy Gy. (szerk.): *Az autópályák építésének közvetett gazdasági és társadalmi hatásai*. Kézirat. Növekedéskutató Intézet, Budapest, 1999.
- Monigl J.–Ujhelyi Z.–Koren T.–Nagy E.–Berki Zs.: Az országos személyforgalmi igények meghatározásának szükségessége és egyes módszertani szempontjai. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1999. 11, 12. 401–408., 459–473.
- Németh N.: *Fejlődési tengelyek az új hazai térszerkezetben*. Kézirat. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest, 1999.
- Nemes Nagy J.: Elágazó növekedési pályák az ezredvégi Magyarországon. In: Nemes Nagy J. (szerk.): *Helyek, terek, régiók*. (Regionális tudományi tanulmányok 4.) ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest, 1999. pp. 65–86.
- Orosz Cs.: Közúthálózatfejlesztésekkel kapcsolatos időszerű dilemmák. *Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle*, 1994. 12, 526–529.
- Szalkai G.: *Hálózati modellek Magyarországon*. Kézirat. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest, 1999.
- \*
- A MÁV Rt. és a Volán-társaságok *Hivatalos Menetrendjei 1990/1991, 1999/2000*. *Közlekedés, posta és távközlés, vízgazdálkodás 1996, 1997, 1998, 1999*. (Infrafüzetek 38.) Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, Budapest.
- Közlekedési adatok 1990–1999*. (Infrafüzetek 41.) Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, Budapest.
- Közutak főbb adatai 1998*. Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság, Budapest.
- KSH T-STAR adatbázisok 1989–1999*.
- Magyar Statisztikai Évkönyv 1999*. KSH, Budapest.
- Megyei Statisztikai Évkönyvek 1989–1999*. KSH megyei igazgatóságok.
- VÁTI Kht. *Területi Információs Rendszer (TEIR)*
- Egyedi adatközlések, interjúk* (Megyei Közútkezelő Kht.-k, Megyei Közlekedési Felügyelet, Szabolcs Volán Rt., Körös Volán Rt., Bács Volán Rt., Kunság Volán Rt., Tisza Volán Rt., MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatóság, MÁV Rt. Debreceni Területi Igazgatóság).

TIMÁR JUDIT

## Uáálózó településkapcsolatok

Kulcsszavak: interurbán kapcsolat, mezőváros, szuburbanizáció, tanya, települési együttműködés, városhálózat, városverseny, város–falu kapcsolat, vonzáskörzet

### Előzmények, indokok, célok

A zömmel 1992-ben megvalósult *Alföld I. Kutatási Program* településrendszerre vonatkozó vizsgálatai<sup>1</sup> az urbanizáció négy évtizedének felvázolása mellett alapvetően a településrendszer egyes elemeinek – különösen az 1970-es, 1980-as években zajló – változásaira, a régióra jellemző sajátosságaira koncentráltak. Eljutottak már az agglomerációk növekvő fontossága, a meginduló szuburbanizáció regisztrálásáig, de – a legújabb adatok híján – az 1990-es évek rendszerváltozással lendületet kapott új folyamataira vonatkozóan még csupán néhány feltevéésre szorítkozhattak.

Az *Alföld II. Kutatási Program* ezzel szemben ugyanennek az évtizednek olyan időszakában indult, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy a *piacgazdaság következtében felerősödő egyenlőtlen területi fejlődés* eredményeként az Alföld a fővárost és a Dunántúl egyes részeit magában foglaló dinamizálódó térségekhez képest összességében növeli hátrányát. Az elmaradottságban azonban korántsem – vagy legalábbis nem azonos mértékben – osztozik a településrendszer minden eleme. Kitűnik a környezetéből néhány, alapvetően a legnagyobb városokhoz kötődő dinamikus központ és innovációs zóna.<sup>2</sup> Ugyanakkor egyes kisvárosok lakossága – bár erre nagyfalkban is akad példa – igyekszik kihasználni az önkormányzatiság és a megváltozott területfejlesztési intézményrendszer kínálta, így az új kistérségi kapcsolatokat generáló térszervező erőben rejlő lehetőségeket.

A városok tehát mindenképpen *kulcsszereplők* az alföldi térfejlődésben. Mostani települési kutatásunkban ezért kiemelt helyet szántunk nekik, első sorban az új viszonyokhoz való sikeres alkalmazkodás mibenlétét kutatva.

Ahogy azonban egy települést eredendően környezetével való kapcsolata emel várossá – álláspontunk szerint –, eredményessége is ebben a viszonyrendszerben értékelhető, legalábbis a fejlődését a nemzetközi szerepeikre alapozó nagyvárosokhoz még nem mérhető alföldi városállományban biztosan. Végeredményben e városok akkor tekinthetők sikeresnek, ha – különösen egy elmaradottsággal küzdő régióban – ezt „vidékük”, szűkebb-tágabb környezetük lakossága is így értékeli, a pozitív hatásokat maga is érzékeli. Ilyen szemléletű, még folyamatban lévő átfogó empirikus vizsgálatunknak ezért fontos eleme volt a város–falú típusú vonzásviszonyok legújabb jellemzőinek, az utóbbi években végbement változásainak feltárása. Időközben azonban egyre nagyobb figyelem fordult az Európai Unió legújabb elképzeléseit tartalmazó, az *Európai Területfejlesztési Perspektívák* (ESDP) c. dokumentum felé, ami a területi fejlődésben az eddigieknél jóval nagyobb szerepet szán a városok komplementer fejlesztésének, kooperációra építő hálózatépítésének és az új típusú város–vidék kapcsolatoknak. E célok magyarországi területfejlesztésben való megjelenésének szükségessége pedig újabb kérdések megválaszolására ösztönözte a kutatásban résztvevőket:

- *milyen irányba, milyen alföldi jegyeket hordozva változtak az átmenet éveiben a régió településeinek, különösen városainak térkapcsolatai;*
- *e kapcsolatok mennyiben szolgálják a kiegyensúlyozottabb, többközpontú városrendszer és egy új város–vidék viszony kialakítását?*

Ebben a fejezetben azokat az eredményeket foglaljuk össze, melyek e kérdések megválaszolásához segítenek közelebb jutni.

## „Város–előváros” kapcsolatok

A 1990-es évek legintenzívebb s talán leglátványosabb változáson átmenő településkapcsolatai az Alföld nagyvárosai és néhány középváros környékén figyelhetők meg. Az átalakulásokért felelős térfolyamat a szélesen értelmezett urbanizáció részét képező *szuburbanizáció* vagy elővárosi fejlődés, ami – értelmezésünkben<sup>3</sup> – *a városi népesség és tevékenységek decentralizációja*. Decentralizáció abban az értelemben, hogy az urbánus népesség, a termelő és nem termelő tevékenységek egy része, a tőke, a beruházások a városi központok helyett az azokat övező térségekben koncentrálnak. És/vagy decentralizáció abban az értelemben, hogy a korábbi városlakók, az üzemek, hivatalok, szolgáltatások stb. bizonyos köre ténylegesen is kitelepül a központokból azok közvetlen környezetébe (megkülönböztetve így lakóhelyi, ipari, rekreációs, kereskedelmi stb. szuburbanizációt).

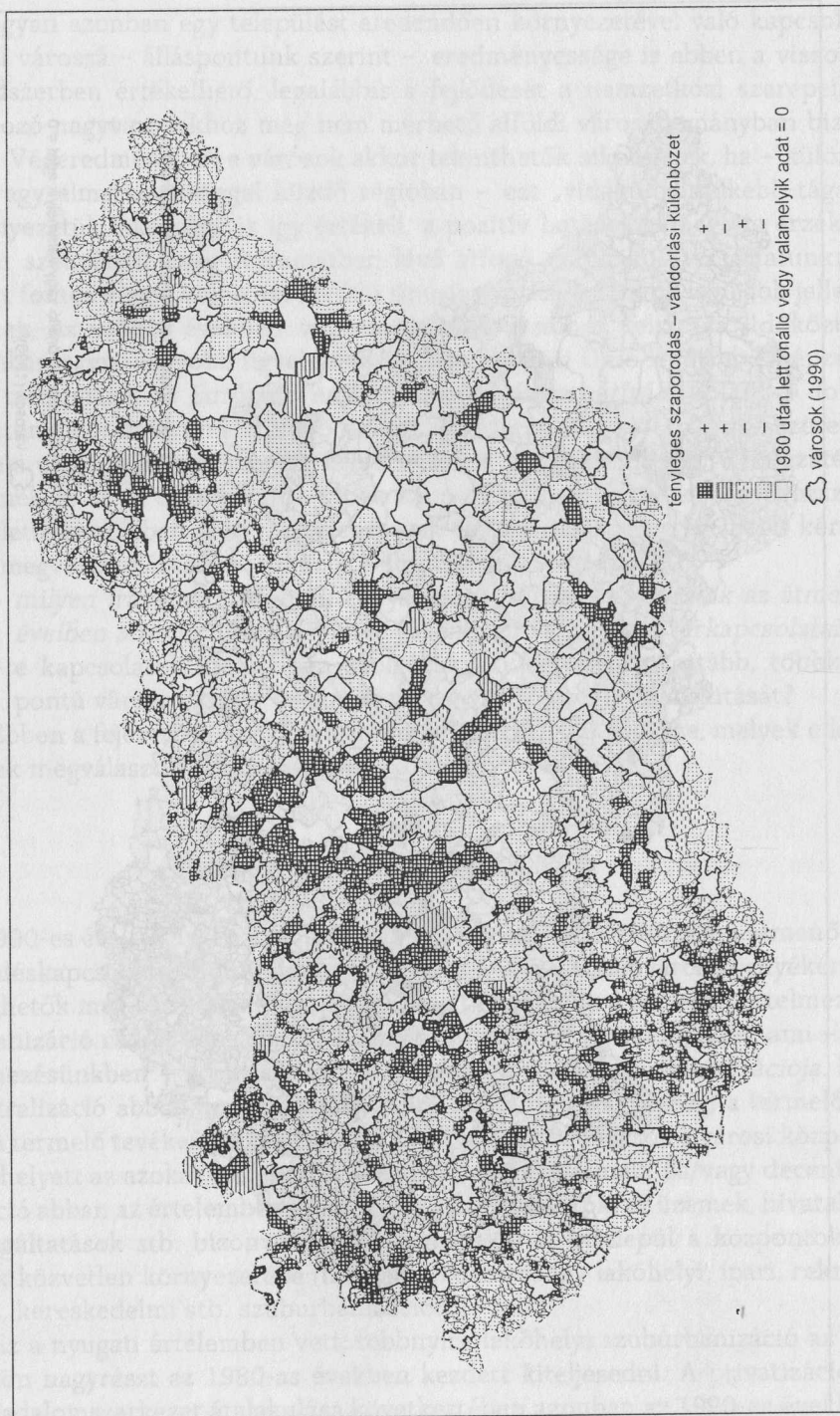
Ez a nyugati értelemben vett, többnyire lakóhelyi szuburbanizáció az Alföldön nagyrészt az 1980-as években kezdett kiteljesedni. A privatizáció, a társadalomszerkezet átalakulása következtében azonban az 1990-es években





2. ábra

A népesszám változásának típusai községenként, 1990–1993



Forrás: Népszámlálás 1990, T-STAR 1993.

nemcsak határozott lendületet vett, földrajzilag kiterjedt, hanem jellegében is változott. E változás legfontosabb jellemzői az alábbiakban foglalhatók össze:

- Az 1980-as években az Alföld főleg megyeszékhely-nagyságú városai körül megindult az urbánus népesség (és az ehhez kapcsolódó lakásbe-ruházás) decentralizációja. Ez még nem egy széleskörű, domináns, komplett elővárosi gyűrűt létrehozó folyamat volt, e városok még megőrizték népességtömörítő erejüket, de néhány környező faluval szemben elvesztették vándorlási nyereségüket: megindult egy határozott kiáramlás (1. ábra).
- Az 1990-es évtized első éveiben (1990–93-ban), amikor Budapest környékén kiugró mértékű, széleskörű szuburbán gyűrűt formáló népességdecentralizáció bontakozott ki, az Alföldön jóval kevésbé látványosan, de a korábbi csomópontokban – különösen Szeged és Debrecen, kisebb mértékben Szolnok, Kecskemét és Nyíregyháza körül – tovább terjedt az elővárosi fejlődés (2. ábra).
- Az 1995 óta eltelt időszakban,<sup>4</sup> amikor a vándorlási nyereség mellett zajló népességnövekedés falvai Budapesten kívül már több dunántúli város körül is összezáródott gyűrűt képeznek, az Alföldön ez igazán csak Szegedről mondható el. Igaz, ebben valamelyest szerepet játszik a nagy határú városok sűrű hálózata is, hiszen pl. a Debrecen és Nyíregyháza közötti teret nyugati oldalon „keretező” észak–dél irányú várossor miatt „gyűrűk” helyett egy „féloldalas” összefüggő hosszú sávot formálnak a vándorlásoknak leginkább célpontul szolgáló falvak (3. ábra). Ami azonban ennél is lényegesebb: a legtöbb nagy-, sőt néhány középváros körül is teljes mértékben „kihelyeződik” a népességnövekedés súlypontja, hiszen e központokban csökken a lakosság száma. Ha ez a folyamat tartósan bizonyul, akkor elmondható, hogy a szuburbanizáció már túljutott kezdeti szakaszán, s a relatív helyett abszolút decentralizációval lehet számolni.

E harmadik időintervallum jellemzőinek ismerete nélkül a fenti megállapítások természetesen csupán a jövő kutatásai által megvizsgálandó hipotéziseknek lennének tekinthetők, hiszen az itt közölt ábrák a szuburbanizáció tendenciáinak érzékeltetésére, s nem a szuburbanizálódó települések pontos körének lehatárolására szolgálnak.<sup>5</sup> Mivel azonban korábbi alföldi<sup>6</sup> s újabb Budapest környéki vizsgálatok<sup>7</sup> arról tanúskodnak, hogy a nagyobb városok körüli, a vándorlások révén gyarapodó falvak jelentős része elsősorban, illetve egyre meghatározóbb mértékben a városi népesség kiáramlásának köszönheti ezt a népességnövekedést, ezért meggyőződésünk szerint valóban a dinamizálódó, térben terjedő alföldi szuburbanizáció létezését támasztják alá a felhasznált adatok. Ráadásul erre utalnak a lakásépítésre vonatkozó statisztikák is, hiszen legnagyobb arányban a fenti városok melletti falvakban nőtt a lakásállomány az Alföldön az 1990-es években.



A nagyobb városok és a közvetlen környezetükben található falvak viszonyát alapvetően átformáló *szuburbanizáció*nak *más formái* is jelen vannak. A városiak közeli „második otthonokba való” időszakos kimenekülése már az 1990-es évek előtt megkezdődött.<sup>8</sup> Azonban ennek a több nyugat-európai országban is megfigyelhető jelenségnek az erősödő társadalmi polarizációhoz, a tömeges elszegényedéshez, a nagy állami lakásépítések megszűnéséhez, a lakáshiányhoz köthető átalakulásaként megindult e rekreációs szuburbanizáció lakóhelyivé alakulása is. Az 1993-ig Hajdúhadház egyéb belterületként funkcionáló, de nagyobb arányban debreceni kiköltözőknek otthont adó Bocskai kertben (épp annak közigazgatási önállósodása évében) folytatott felmérés például arra is fényt derített, hogy a városiak korábbi kertjei, az azokon emelt épületek gyors ütemben változtak át állandó lakásokká.<sup>9</sup> Hogy ez a jelenség nem egyedi, azt az azóta másutt végzett kutatások,<sup>10</sup> illetve alföldi telepbejárások megerősítették. Mint ahogy azt is, hogy az ipar s a tercier szektor kezdődő szuburbanizációjának is vannak már jelei: szinte minden alföldi megyeszékhely mellett található már egy-két olyan – általában lakóhelyi szuburbanizációnak is kitett – falusi település, ahol az utóbbi években az üzleti szolgáltatások terjedésének dinamizmusa meghaladta jó néhány újonnan alakult kisvárosét.<sup>11</sup>

A nagyobb városok és elővárosiasodó környékük viszonyában a szuburbanizáció révén végbemenő változásoknak vannak – a fentebb bemutatott *megkésett fejlődésen* túl – az *alföldi* gazdaság- és településszerkezet sajátosságait magán viselő *jellegzetességei* is:

- A városi népesség kiáramlása mintegy modern kori követője a hajdani alföldi *tanyavilágot* létrehozó kirajzásnak. Nagyrészt épp az egykori határból önállósult tanyaközségeket, másrészt a közigazgatási határon belüli, de a kompakt várostesten (központi belterületen) kívüli, tanyautcákból, tanyaközpontokból kifejlődött ún. egyéb belterületeket veszi célba. Így elkülöníthetővé válik egy „külső” és egy „belső” *szuburbanizáció*. Bár a folyamat (mint annak kezdeti szakaszában számos nyugati országban jellemző volt) ma is hordoz rurális jegyeket, hiszen a kiköltözők családi házuk kertjében gyakran folytatnak mezőgazdasági művelést, tartanak állatokat (főleg baromfit), a város és az elővárosiasodó település(rész) közötti kapcsolatot már korántsem az a fajta viszonyrendszer, gazdasági munkamegosztás élteti, mint ami az egykori alföldi mezővárosokat jellemző „vidékükkel”, azaz tanyavilágukkal fűzte össze.
- A kereskedelem, az ipar, illetve bizonyos rekreációs tevékenységek nem „egyszerűen” csak a városperemi mezőgazdasági területek rovására hódítanak teret, hanem folyamatosan *behatolnak abba a sajátos*, a városi hatásoknak, illetve modernizációnak már régóta kitett, mégis alapvetően rurális jegyeket hordozó *térbe, amelyet a tanyaiak mindennapi tevékenységük során használnak*.

Mindezekből – vagyis alapvetően a mezővárosi (tanyás) múltból – adódóan a városi területhasználat és funkciók terjedése, a forgalom és a környezet-szennyezés növekedése, a tulajdonviszonyok gyors változása, a rurális és urbánus életmód keveredése miatt általában „törvényszerűen” kirobbanó *konfliktusoknak* az alföldi szuburbanizálódó területeken a szokásosnál is nagyobb a veszélye. A területfejlesztésnek és -rendezésnek ezzel a körülménnyel komolyan számolnia kell.

Magát a szuburbanizációt természetesen még az ilyen konfliktusok, az önkormányzati törvény jóvoltából lehetővé váló, a helyi adózás jelenlegi szabályozása által nem egyszer „ösztönzött” település-szétválások sem állíthatják meg. Erre jó példa Bocskai kert és Algyő önállósodása, amit a helyben maradó, fejlesztésekre fordítható források növekedésének (egyik esetben az olajkitermelés, a másikkban a hajdúhadházi cigány lakosság szociális problémáitól való „távolmaradás” és nyilvánvalóan mindkét helyen a város központosítási törekvéseitől való megszabadulás) reménye motivált, a helyi társadalom viszonylagos szervezettsége pedig segített. A szabad utat kapott helyi politika ugyanis az eddigi tapasztalatok szerint épp a beruházók, illetve lakásépítők vonzására törekedett. A telek- és adópolitika nemcsak a város, hanem az elővárosi települések irányából is a korábban adminisztratív összevonással siettetett, most piaci viszonyok és helyi társadalmi érdekek által ösztönzött fizikai összenövés irányába hat.

Az urbánus és rurális funkciók, a területhasználat, továbbá az életmód keveredéséből adódó konfliktusokon túl – mint azt a bocskai kert példája is jelzi – a szuburbanizáció fokozhatja a szegregációt, a nagyvárosok egyes kerületeiben az elszegényedő társadalmi rétegek térbeli „elkülönítettségét”, nagyobb esélyt adhat a társadalmi szolidaritástól való elzárkózásra. Bár a részletes összehasonlító vizsgálatok még váratnak magukra, az a megfigyelésekre (részben a személyi jövedelemadó adataira) hagyatkozva is valószínűsíthető, hogy az alföldi körülmények között zajló elővárosi fejlődés jelenleg még nem (vagy csak elvétve) termelte ki a magas jövedelmű csoportok luxuslakásainak olyan látványosan terjeszkedő telepeit a szuburbán övezetekben, mint az Budapest körül már megfigyelhető,<sup>12</sup> számos nyugati ország szuburbanizációjának bizonyos korszakaira pedig kifejezetten jellemző.

Végül, az ellenőrizetlen nagyvárosi terjeszkedés, ezáltal a városi szabad-, illetve zöldterületek csökkenése, az ökoszisztéma sérülése, a közlekedési zsúfoltság növekedése akkor is konfliktusokat rejt magában, ha azok napjainkban nem is fejeződnek ki érdekütközésekben: a jövő generációira hárítják a jelenben okozott problémák megoldását.

A már ma is kirobbanó társadalmi feszültségek, környezeti konfliktusok mellett a szuburbanizáció – legalábbis jelenlegi fázisában – fontos *előnyök*et is hordoz az alföldi nagyobb városok és azok fokozatosan átalakuló rurális környezete számára. A városi fogyasztókra, munkaerőre, infrastruktúrára

települő, többnyire nagyobb térigényű gazdasági egységek számára a térségben maradás esélyét teremti meg. Ugyanakkor, a városi javak közelségének biztosítása mellett, lehetőséget ad a lakáspiaci választék bővítésére is. Az eredmény egyelőre Szeged környékén a leglátványosabb: a fejlettséget mérő demográfiai, gazdasági, infrastrukturális mutatók a szuburbanizálódó falvakban „városi szintet” érnek el vagy ahhoz közelítenek. Ezzel a nagyobb városok és környékük kapcsolata a szuburbanizáció jelen fázisában nemcsak intenzívebbé válik, de tartalmában is átalakul.

## „Város-város” kapcsolatok

A városok egymás közötti kapcsolatainak szisztematikus kutatása még várat magára, e reláció néhány jellemzője azonban az eddigi vizsgálatok alapján is megfogalmazható. *Alföldi sajátosságnak* tekinthető az egymás középfokú vonzását gyakran leárnyékoló elemekből álló, több összefüggő várossort is magában foglaló városrendszer. Az 1990-es évtized várossá nyilvánítási hulláma tovább növelte a közigazgatásilag városoknak tekintett, egymással határos települések csoportjainak számát. Ez az adottság egyfelől segítheti egy integrált városhálózat kialakulását, hiszen a földrajzi közelség révén a városi ellátó funkciók munkamegosztással kialakított fejlesztése nem veszélyezteti e szolgáltatások gyors elérhetőségét, ugyanakkor a megvalósuló forráskoordináció felgyorsíthatja a beruházásokat, az együttműködések költségmegtakarítást eredményezhetnek. Másfelől, az egymásmelletti ség a korábbi évtizedekben inkább a rivalizálásra készítette (ahhoz „szoktatta”) e városokat.

A *szocializmus idején* a fejlesztési források újraelosztási mechanizmusa a várossá nyilvánításért, illetve a fejlesztési eszközök megszerzéséért folyó harcban komoly *vetélytársakká* tette a jelentős népességszámú, de egymás leárnyékolása miatt gyakran vonzáskörzet nélkül maradt meglévő és potenciális városokat (az Alföldön oly jellemző „óriásfalvakat”). A járáások 1960-as évekbeli átszervezése néhány kisvárost megfosztott korábbi szerepeitől, egyes intézményeitől (így például rendőrkapitányságtól, ügyészségtől, esetlegesen bizonyos szakrendelésektől stb.), s befolyásos társadalmi rétegekhez tartozókat kényszerített munkahely- vagy pozícióváltásra. Az 1970-es években az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió településhierarchia-besorolása váltott ki komoly vitákat. Ez központilag elhatározott alá-főlérendeltségi viszonyokat rögzített a városok között. Ez a tervezési szisztéma többek között épp az ellátó funkciók hierarchizálására, „kulcstelepülések” kijelölésére épült, így elkerülhetetlen „választásra” kényszerült az egymás mellett fekvő városok között. Az „ítélet” – akár jól, akár rosszul sikerült – mindenképpen különbségeket „szentesített”, melyek mögé pedig – még ha magának az OTK-nak erre nem is volt eszközzrendszere – rögtön eltérő fej-

lesztési forrásokat képzeltek az érintettek. A központi elosztás elve helyett pedig kézzelfoghatóbb volt a „szomszéd kivételezettségében” látni a kiegyensúlyozatlan fejlődés okát.

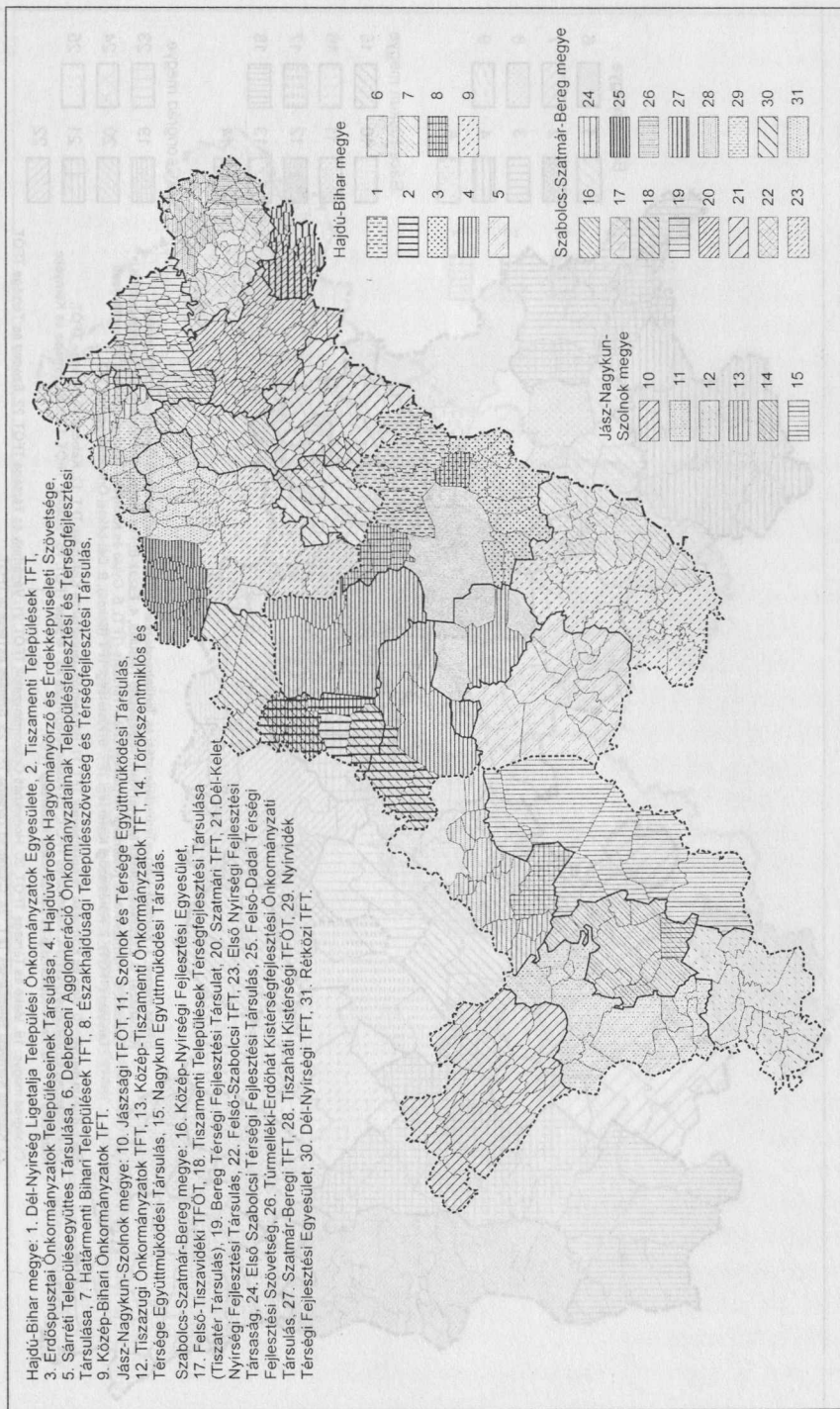
Az 1990-es években az önkormányzatok fontos területfejlesztési szereplők-ké léptek elő, a helyi döntések lényegessé váltak. A helyi politika viszonya a kormányéhoz ugyan rövid távon befolyásolhatja bizonyos központi források megszerzhetőségének esélyeit, ugyanakkor a piaci viszonyoknak, a helyi gazdaság, társadalom tőkeerejének és tőkevonzó képességének, kezdeményezéseinek, vállalkozó szellemének, összefogásának stb. a korábbinál sokkal erősebb differenciáló szerepe van a településfejlődésben. Az új területfejlesztési intézményrendszer kiépítésének megkezdése, nevezetesen a megyei területfejlesztési tanácsok kialakítása s a döntési körökbe utalt decentralizált területfejlesztési alapok létrehozása a források egy részének megszerzésénél az egymással való verseny nyilvános felvállalásának és a kompromisszumalkotás gyakorlásának teremtett fórumot. Márpedig a tanácsokban helyet kapott területfejlesztési önkormányzati társulásokat az Alföldön az esetek többségében városi polgármesterek képviselik, így érdekeiket is gyakran nekik kell egymással szemben érvényesíteniük. Ily módon hozott döntéseik pedig, még ha a városfejlesztések összes forrásigényét tekintve nem is meghatározó a következményük, mégis jelentősebb súllyal esnek latba, mint a kisebb rászorultság miatt kevesebb elosztható pénzről határozó néhány dunántúli megyében.

A rivalizálás máig tartó hatásaként az 1990-es évtized során olyan városok is külön-külön alakítottak néha már a sokoldalú, hatékony együttműködést veszélyeztetően kis taglétszámmal működő önkormányzati területfejlesztési társulásokat (illetve váltak ilyenek tagjává), mint Szentés és Csongrád, Szarvas és Gyomaendrőd, Békés és Mezőberény, Gyula és Sarkad, vagy Nagyhalsz és Ibrány. A különállás (szembenállás?) szabadságával élők sorát gyarapítja Hajdúhadház és Téglás, mely települések az összevonásuk óta megoldatlan problémáik enyhítését az átmenet éveiben megszavazott közgazgatási önállósodásuktól remélték. Az átalakuló területfejlesztési eszköz- és intézményrendszerhez kötődően a régiók központjainak várható megerősödése a megyeszékhelyek között szított ellentéteket, miközben ugyanez az intézményrendszer együttműködésre hivatott ösztönözni a rivalizáló feleket.

Természetesen a városok közötti kooperációnak is vannak jó példái az Alföldön. A gazdasági szférában az egyelőre leginkább mérhető központ–telephely kapcsolatok – a korábbi struktúrát követve – főleg a megyeszékhelyekből irányulnak több, kisebb-nagyobb távolságra lévő város felé, a régiócentrumok esetén meglehetősen sokirányú és intenzív kapcsolatrendszert kialakítva.<sup>13</sup> Közös gazdaságfejlesztési pályázatokat, illetve programokat, úgy tűnik, egyelőre inkább az Európai Unió partnerséget, illetve forráskoncentrációt megkövetelő támogatási elvei, semmint a hatékonyság felismerése hív életre.<sup>14</sup> A felsőoktatási intézmények oktatási rendszer piacosodása által ösztönözött, egyre

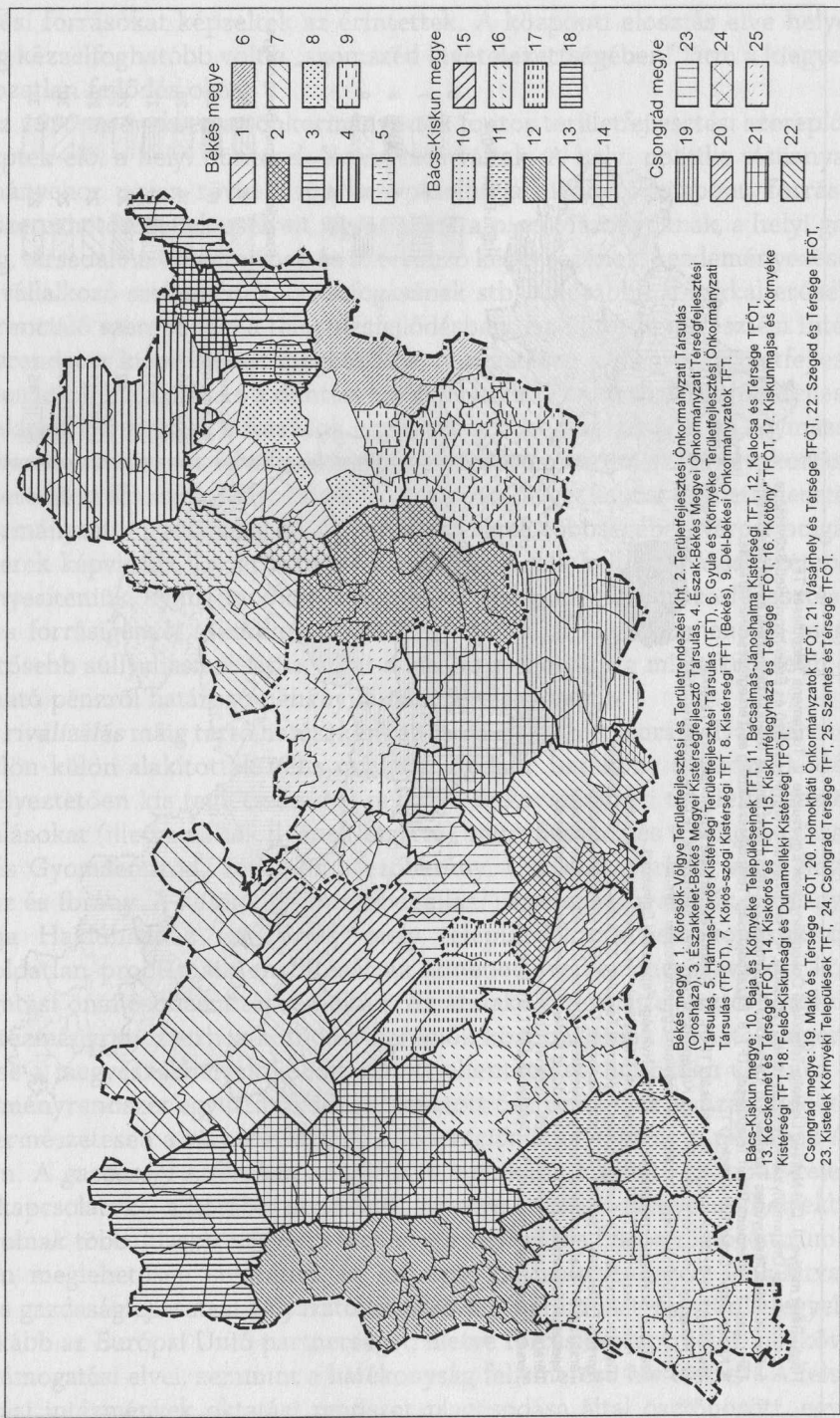


#### 4.a. ábra A megyei területfejlesztési tanácsokban képviselt területfejlesztési önkormányzati társulások (1999)



Forrás: Kistérségi társulásoktól, ill. megyei területfejlesztési tanácsoktól gyűjtött információk.

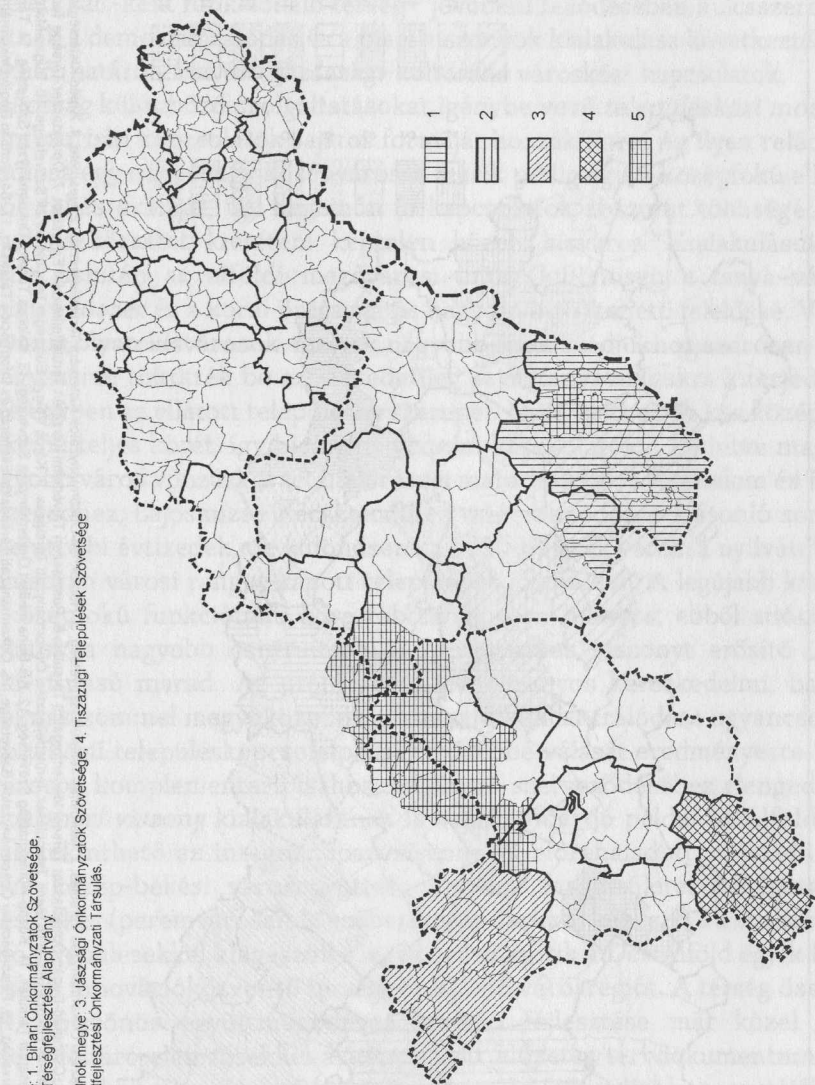
4.b. ábra A megyei területfejlesztési tanácsokban képviselt területfejlesztési önkormányzati társulások (1999)



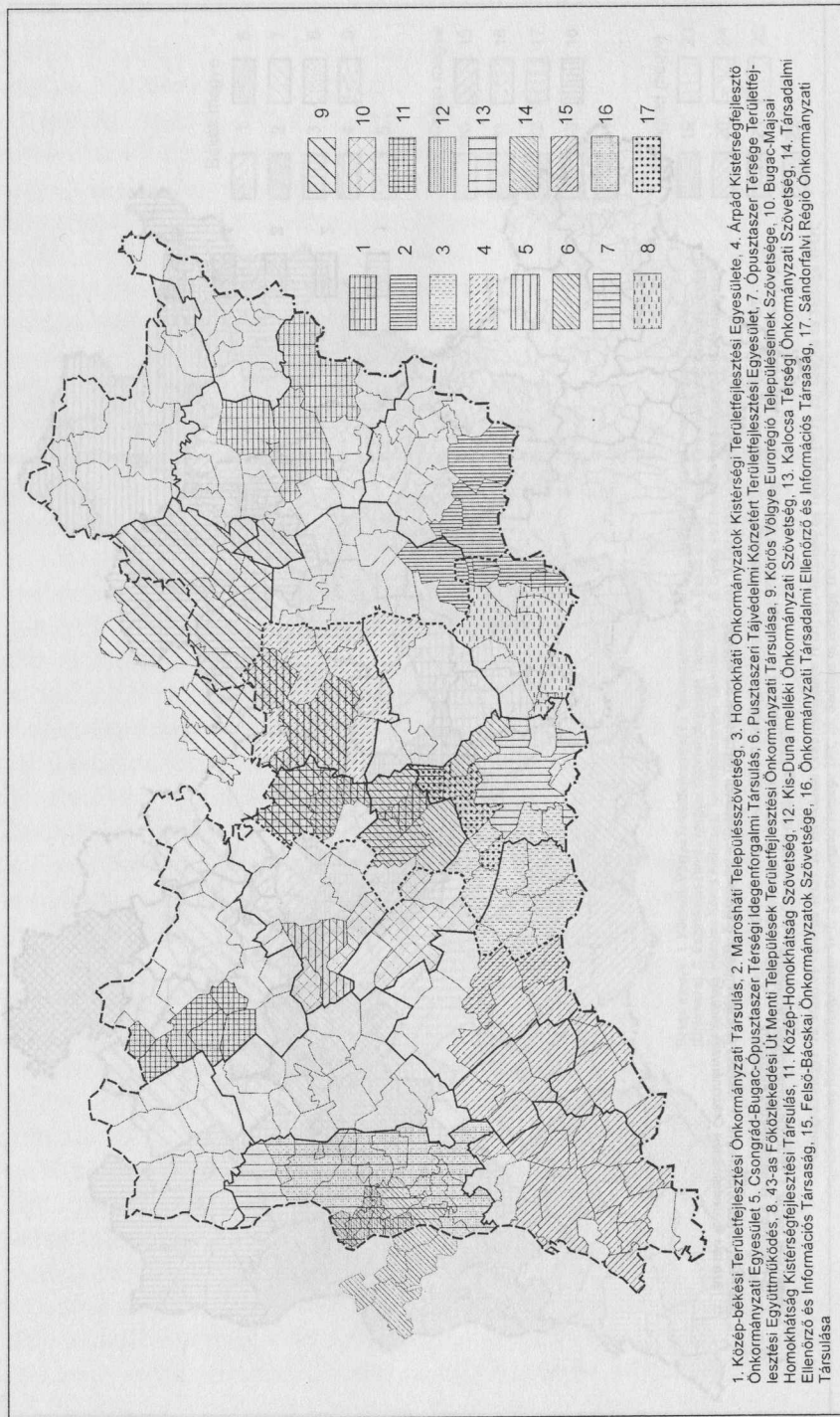
Forrás: Kistérségi társulásoktól, ill. megyei területfejlesztési tanácsoktól gyűjtött információk.

Hajdú-Bihar megye: 1. Bihari Önkormányzatok Szövetsége,  
2. Kis-Korosmenti Térségfejlesztési Alapítvány

Jász-Nagykun-Szolnok megye: 3. Jászssági Önkormányzatok Szövetsége, 4. Tiszazugi Települések Szövetsége  
5. Tisza-tavi Területfejlesztési Önkormányzati Társulás.



Forrás: Kistérségi társulásoktól, ill. megyei területfejlesztési tanácsoktól gyűjtött információk.



Forrás: Kistérségi társulásoktól, ill. megyei területfejlesztési tanácsoktól gyűjtött információk.

intenzívebbé váló együttműködése révén pedig ma még elsősorban a település-hierarchia eltérő szintjén lévő városok erősítik partnerkapcsolataikat. Az Alföld keleti határvidéke, a perifériák találkozási helye, az európai térszerkezetben „Keleti Fal”-ként funkcionáló térség<sup>15</sup> jövőbeni fejlődésében kulcsszerepet játszhatnak a demokratizálódás és a piaci viszonyok kialakulása következtében felélénkülő, határon átnyúló gazdasági-kulturális városközi kapcsolatok.

A lakosság különböző szolgáltatásokat igénybe vevő településközi mozgásai az interurbán kapcsolatok sajátos formáját hozzák létre. Az ilyen relációk egyik pólusa egy nagy- vagy középváros, a másik pedig egy, a középfokú ellátó funkciók teljes skáláját, így hegemon (a kapcsolatok abszolút többségét leköltő) vonzáskörzetet kiépíteni képtelen közeli kisváros. Kialakulásukért többnyire szintén az alföldi mezővárosi múlt (különösen a tanya-város kapcsolatrendszer és a korai öngazgatás hagyománya) tehető felelőssé. Vannak ugyanis olyan kisvárosok, melyek nagyobb szomszédjukhoz szorosan kötődve egyszerre töltötték be az – eredetileg saját tanyavilágukra kiterjedő – ellátó és egyben az ellátott települések szerepét. Nem építhették ki a középfokú funkciók teljes körét, így bizonyos vonzási kapcsolatokat tekintve maguk is a nagyobb város vonzáskörzetének részei maradtak (pl. Mórahalom és Kistelek Szegedhez, Lajosmizse Kecskeméthez való vonzódása). Hasonló sorsra jutott az utóbbi évtizedek, de különösen az 1990-es évek várossá nyilvánítási hulláma során városi rangot kapott települések jó része is. A legújabb kisvárosok középfokú funkcióinak köre többnyire igen hiányos, ebből adódóan kapcsolatuk a nagyobb centrummal a hierarchikus viszonyt erősítő „város-falu” típusú marad. Az utóbbi években bizonyos kereskedelmi, banki funkcióknak zömmel megyeközpontokban való koncentrálódása ugyancsak a hasonló jellegű településkapcsolatok intenzívebbé válását eredményezte.

A városok komplementaritásához, hálózattá szerveződéséhez elengedhetetlen *partneri viszony* kialakulásának is vannak már jó példái az Alföldön. Ilyennek tekinthető az integrációban viszonylag előrehaladottabb stádiumban lévő közép-békési városeyüttes, melynek magterületét Békéscsaba, Gyula és Békés (peremvárosait Mezőberény és Sarkad) képezik, s a szuburbanizálódó településekkel kiegészülve, együttesen építik a Dél-Alföld egyik legjelentősebb innovációközvetítő térségévé fejlődő városrégiót. A térség összehangolt, kölcsönös együttműködésen alapuló fejlesztése már közel két évtizede – feltáró elemzésekkel alátámasztott előzetes tervdokumentumokban – megfogalmazott igény s Békés megye területfejlesztési koncepciójában is rögzített cél. Ennek elősegítésére a három város megalakította a Közép-Békési Területfejlesztési Önkormányzati Társulást. Összehangolt fejlesztési stratégiák megfogalmazására, közös projektek megvalósítására születtek olyan, zömmel szomszédos városok által alkotott társulások is, mint a Hajdúvárosok Hagyományörző és Érdekképviseleti Szövetsége vagy a Nagykun Együttműködési Társulás (4.a-b., 5.a-b. ábra).

## „Város–falú” kapcsolatok

### *Vonzáskörzeti kapcsolatok*

A városi ellátó funkciók – zömmel középfokú intézmények – igénybevétele által formált, városok és falvak között létrejött kapcsolatok képezik a települések hálózattá szerveződésének leghagyományosabb formáját. *Változásait* az 1990-es években – akárcsak másutt az országban – az Alföldön is a piacgazdaság kiépítése, a helyi területfejlesztési szereplők döntéseinek és az önkormányzatok költségvetési pozíciójának megnövekedett jelentősége gerjesztette. Városok és falvak egyszeriben piaci szereplőkként viszonyulnak egymáshoz, hiszen – több ellátó funkciót tekintve is – a város úgy tud saját lakossága számára is bővülő és javuló kínálatot nyújtani, ha a falusi fogyasztókra is számíthat.

Mára teljes mértékben a piaci viszonyok uralják az olyan *ellátó funkciókat*, mint a banki, biztosítói szolgáltatások, a kereskedelem; egyre erősebben behatolnak olyan városi funkcióba, mint a középfokú oktatás. Új, több település lakossága által igénybevett intézmények is megjelentek: ilyenek a munkaügyi központok vagy a vállalkozásfejlesztési alapítványok központjai, alközpontjai. Végül, az átmenet időszakában módosult a feladatköre, megnőtt a forgalma például a földhivataloknak. Mindezek következtében a városi ellátó funkciókban minőségi differenciálódás ment végbe az 1990-es évek folyamán.

A *fogyasztói oldalon* ugyanakkor lényegesen nagyobb szerepet kapott a szabad választás. A lakoságnak még olyan, korábban egyértelműen adminisztratív úton kijelölt vonzáskörzet „átlépésére” is lehetősége van, mint a fekvő-, illetve járóbeteg-szakellátásé. Ráadásul a személygépkocsi-használat terjedésével relatíve javult a központok elérhetősége. Ezek, a város–vidék viszony alakulását befolyásoló körülmények azonban a társadalom erőteljes polarizációjával párhuzamosan változtak meg. A választás szabadsága csak a társadalom bizonyos rétegeinek a kiváltsága, hiszen ez anyagi „függetlenség” kérdése. Ezért a városi ellátó funkciók vonzáskörzeteit ebben az évtizedben a városi önkormányzatok – saját intézményhálózatuk fejlesztését meghatározó, illetve a helyi és külső gazdasági szereplőket befolyásoló – döntésein túl alapvetően ezeknek a falusi társadalmi csoportoknak a városi kínálatra reagáló választásai rajzolták át vagy hagyták érintetlenül.

A hagyományos alföldi város–falú kapcsolatok az egyes *ágazati vonzáskörzetek* esetén más-más mértékben és módon változtak meg az elmúlt évek alatt. Az alábbiakban két olyan ellátási dimenzió módosulásait, illetve legfontosabb jellemzőit emeljük ki, melyek az önkormányzatok és a gazdasági szereplők befolyásoló erejének eltérő típusait képezik.<sup>16</sup> Első példaként a középfokú *oktatási intézmények vonzáskörzetei* szolgálnak, az alábbi jellemzőkkel:

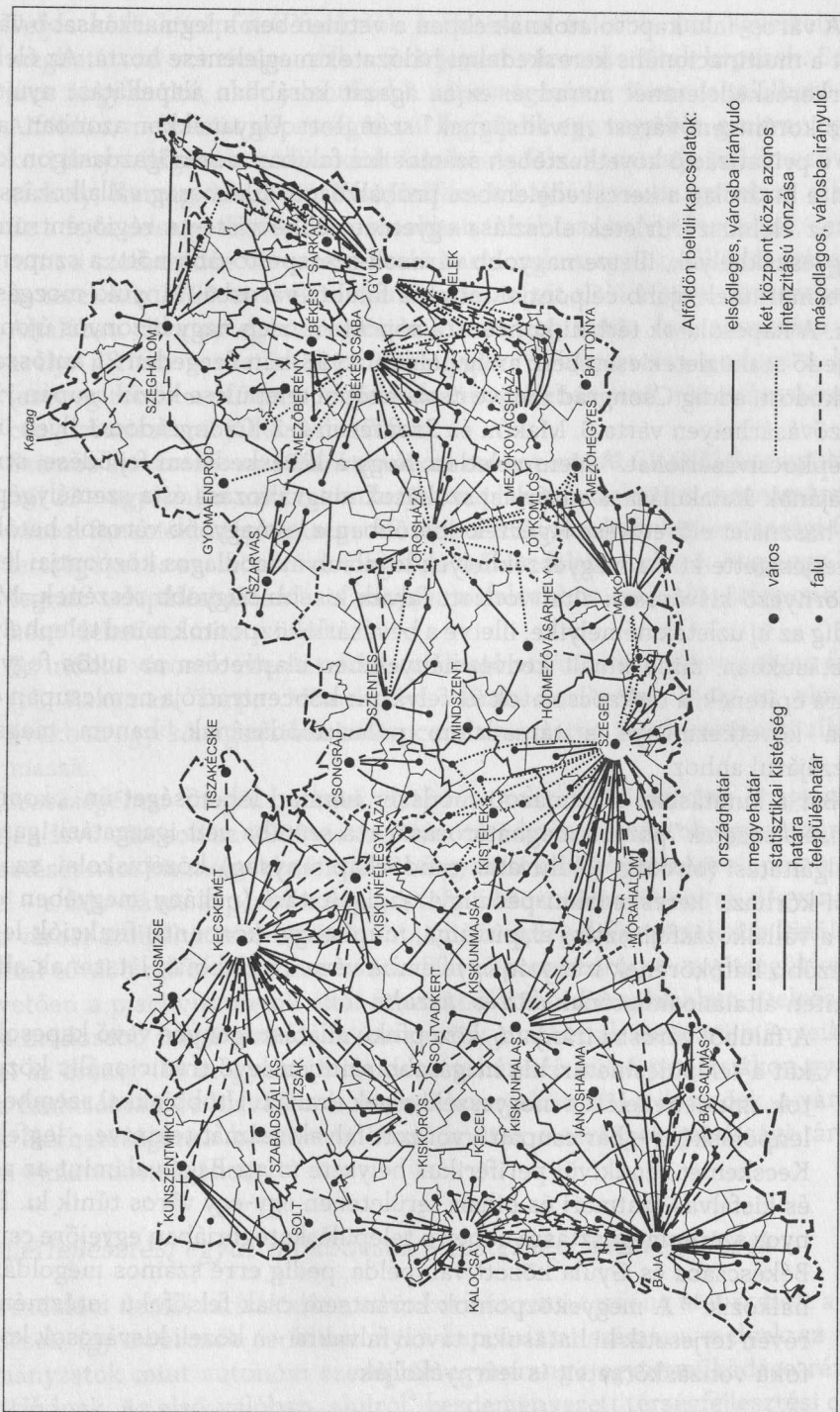
- Különösen a két régióközpont (Debrecen és Szeged), de a többi megyeszékhely súlya is tovább nőtt a középiskolai ellátásban. Az egyes megyékben található szakmunkásképzők negyede-harmada, Szeged és Debrecen esetében a fele működik az adott megyeszékhelyen. A centralizáltság sokkal erősebb a gimnáziumok és szakközépiskolák esetén; ezek harmadát vagy annál valamivel nagyobb részét, Szeged és Debrecen esetében viszont több mint felét koncentrálják a megyeszékhelyek. Mivel ez a folyamat egyben a képzési kapacitás utóbbi időben végbement bővülését, az önkormányzatokon kívüli fenntartók (egyházak, alapítványok), az új képzési irányok megjelenését is jelenti, olyan pozitív helyzet kialakulásához járul hozzá, mint ami pl. Csongrád megyére jellemző, ahol a nappali tagozatos középiskolások 96%-a folytatja tanulmányait saját megyéjében (az ott tanulók 70%-a Szegeden). Ráadásul mindkét régiócentrum magas arányban vonz megyén kívüli diákokat is. Ez a centralizációs tendencia azonban épp a többpólusú, kiegyensúlyozott városrendszer kialakulása ellen hat. Mivel pedig e városi intézmények falusi fiatalok által történő igénybevételében rendkívül fontos szerepet játszik a tömegközlekedés helyzete, a periférikus térségek (különösen szegényebb) lakói számára jelentősen csorbul a választás szabadsága.
- Számos kisváros mára jószerével csak saját lakosságának képes középiskolai ellátást nyújtani, azaz ebben a szolgáltatási formában számukra nem, vagy csupán elhanyagolható mértékben működnek a város–falukapcsolatok. Az egymáshoz közeli városokban kialakult párhuzamos képzési szerkezet, a túl bő kapacitás, az iskolafenntartók munkamegosztáson alapuló együttműködésének, az ellátás területi összehangolásának hiánya<sup>17</sup> tehát már eddig is kitermelte a városok tanulókért folyó versenyének veszteseit.
- A sűrű alföldi városhálózatnak köszönhetően egy tucatnyi kisvárosban egyáltalán nincs középfokú oktatási intézmény. Ugyanakkor – bizonyítva a faluhálózat differenciáltságát, a város–falukapcsolatok szövevényes rendszerét – néhány falu rendelkezik ilyennel, (sőt, van, amelyik az elmúlt években nyitott új középiskolát) s ennek megfelelően mikrocentrumi szerepet tölt be.

A *kiskereskedelem* területi ellátó rendszere már az 1990-es évek előtt is a spontán (lakosság döntései által alakított) vonzáskörzetek legtipikusabb példája volt. Bár a közlekedésszervezés jelentősen befolyásolta az egyes városok hatókörének változását, közülük jónéhány már az 1990-es évek előtt is képes volt kiterjeszteni szívóhatását a megyehatáron túlra. Azóta viszont, legalábbis az ellátottság régiócentrumokban végbement javulása következtében, ez a fajta kapcsolatrendszer tovább tágulhatott: Szeged és Debrecen – sőt legújában Nyíregyháza – a kiskereskedelem fejlesztése révén nemzetközi szerep betöltésére is alkalmassá vált.





## Komplex középfokú vonzásokapcsolatok a Dél-Alföldön



Forrás: MTA RKK ATI önkormányzati kérdőíves felmérései (Csatári B. 1998, Kiss J. 1998, Kugler J. 1998) alapján.

A város–falu kapcsolatoknak ebben a vetületében a legmarkánsabb változást a multinacionális kereskedelmi hálózatok megjelenése hozta. Az élelmiszerkereskedelemtől maradván: ez az ágazat korábban alapellátást nyújtott, azaz korántsem városi „kiváltságnak” számított. Ugyanakkor azonban, amikor a privatizáció következtében számos kis faluban a mezőgazdaságon kívül szinte kizárólag a kereskedelemben próbálkozott a lakosság vállalkozással – így az élelmiszerüzletek eloszlása egyenletesebbé vált – a régiócentrumok, megyeszékhelyek, illetve nagyobb városok szerepe tovább nőtt: a szuper- és hipermarketek újabb célpontjai lettek a faluból városba irányuló mozgásoknak. A kapcsolatok térbeli koncentrációja különösen nagy bizonyos újonnan terjedő szaküzletek esetében: amíg például 1998-ban Szegeden 25 autósalon működött, addig Csongrád megye összes többi települése közül csupán Hódmezővásárhelyen várta 6, Makón és Szentesen 2-2, Csongrádon 1 ilyen üzlet a gépkocsivásárlókat.<sup>18</sup> Nem véletlen, hogy a kereskedelem fejlődése, struktúrájának átalakulása, a vásárlási szokások megváltozása és a személygépkocsi-használat előretörése legérzékenyebben a legnagyobb városok hatókörét terjesztette ki – a megyeszékhelyek legalább másodlagos központjai lettek a környező kisvárosok által vonzott falvak kisebb-nagyobb részének. Mivel pedig az új üzletek némelyike, illetve a bevásárlóközpontok mind telephelyválasztásukban, mind kínált kedvezményeikben alapvetően az autós fogyasztókra építenek, a térkapcsolatok itt felvázolt koncentrációja nem csupán egy fajta következménye a társadalom polarizálódásának, hanem maga is hozzájárul ahhoz.

Bár a kutatásban alkalmazott módszer nem ad lehetőséget ún. „komplex vonzaskörzetek” pontos meghatározására, a számba vett igazgatási-igazgatás-szolgáltatási (bíróház, földhivatal, rendőrkapitányság), középiskolai, szakorvosi-kórházi, kereskedelmi-pénzügyi szolgáltatási (néhány megyében ezen túl a vállalkozásfejlesztési alapítványi, munkaügyi központi) funkciók legjellemzőbb hatókörének irányait figyelembe véve az alábbiak látszanak alföldi szinten általánosíthatónak (6.a–b. ábra):

- A faluból városba irányuló, középfokú ellátást igénybe vevő kapcsolatokat a településhierarchia magasabb szintjén levő tradicionális központok, mindenekelőtt a megyeszékhelyek uralják. Utóbbiakkal szemben ellenpólusként – bár csupán a vonzott falvak számát tekintve – legfeljebb Kecskemét rendkívül periférikus helyzete miatt Baja, valamint az apró- és kistalvas szatmári és bihari területeken egy-egy város tűnik ki. Bizonyos szerepmegosztásra ebben a településkategóriában egyelőre csupán Békéscsaba és Gyula között van példa, pedig erre számos megoldás kínálkozik.<sup>19</sup> A megyeközpontok korántsem csak felsőfokú intézményeik révén terjesztik ki hatásukat távoli falvakra – a közeli kisvárosok középfokú vonzaskörzeteit is leárnyékolják.

- Teljes körű közép fokú funkciók kiépítésére és több falu egyértelmű, meghatározó vonzására csak a fent jelzett városok voltak képesek. Számos nagy múltú, akár jelentősebb népességszámú város is található az Alföldön, mely saját népességén túl legfeljebb egy vagy két, gyakran egykori tanyavilágából önállósodott falu közép fokú központja (Hódmezővásárhely, Karcag, Mezőtúr, Kisújszállás, a hajdúvárosok egy része stb.). Ez a fajta „elszigeteltség” e városokban inkább a „befelé fordulás”, semmint a szomszédos városokkal való harmonikus együttműködés irányába terelte az 1990-es évek településfejlesztését alakító helyi döntéseket.
- Általában véve az egész régióban viszonylag kevés falu vonzására ad esélyt a ritka szövetű településrendszer.<sup>20</sup> Kifejezetten gyakori a két (esetleg több) centrum vonzásának metszetében lévő, többirányú kapcsolatrendszerrel jellemezhető falu.
- Számos kisváros – az 1990 óta városi rangot kapott 27 alföldi településből 23 – egyáltalán nem tekinthető komplex vonzáskörzet centrumának; városi funkcióik kiépítettsége rendkívül hiányos. Jelenlegi gazdasági fejlettségüket is számba véve többségükről az feltételezhető, hogy egy integrált településhálózatban csupán a falvakhoz hasonló „végpontokként” lehet számítani rájuk.
- Ez utóbbi városok ellentétéként található az Alföldön néhány olyan falu (pl. Rakamaz, Tarpa, Vámospércs, Komádi, Ruzsa), mely az elmúlt években egy-két ágazatban mikrocentrum-szerep betöltésére vált alkalmassá.

Összességében megállapítható, hogy a településhierarchia magasabb szintjén levő városok az 1990-es években intézményhálózatuk egy részének fejlesztését nem kis mértékben a falusi fogyasztók megnyerésére alapozva érték el – a falu–város kapcsolatok egyértelmű haszonélvezői voltak. Ugyanakkor a városi szolgáltatások sokszínűbb, minőségileg differenciáltabb kínálatával egyúttal tovább differenciálta a város–falú kapcsolatokat is: segítségükkel – alapvetően a piaci viszonyok által áthatott ellátási dimenziókban – elsősorban a módosabb falusi társadalmi csoportok javíthatták életkörülményeiket. Mivel az ország- és megyehatárok mentén húzódó külső perifériákon gyakran a funkcióhiányos kisvárosok „kusza” vonzáskörzetei jellemzőek, a városi javak elérhetőségének korlátai is hozzájárultak e térségek gazdasági-társadalmi elmaradottságához.

### *Területfejlesztési együttműködések – kistérségi szerveződések*

A társadalom demokratizálódása, az önkormányzati törvény utat nyitott a települések, így a városok és falvak olyan kapcsolatai számára, melyek az önkormányzatok mint autonóm szereplők egyenrangú együttműködése révén formálódnak. Az első, valóban „alulról” kezdeményezett térségfejlesztési célú

településközi összefogások – az országban élenjárókat közvetlenül követve – 1991–92-ben tűntek fel az Alföldön (de inkább csak Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyében), majd 1993–95-ben terjedtek el jobban. A hátrányos helyzet által motivált általános gazdaság- és infrastruktúrafejlesztési szándékok mellett megjelent bennük a területi sajátosságból adódó közös érdekek képviselője, a térségben folyó fejlesztések összehangolásának igénye.<sup>21</sup>

Ezt a folyamatot az 1996-ban elfogadott területfejlesztési törvény mindenképpen felgyorsította – néhol megerősítette, másutt kikényszerítette – de az is előfordult, hogy az egyenrangú kapcsolatokra építő szerves „önfejlődést” megzavarta vagy az épp csak alakuló korábbi formájában elsorvasztotta.<sup>22</sup> Egyrészt elkerülhetetlenné vált a területi képviselőlet megszervezése az éppen megalakuló megyei területfejlesztési tanácsokban, másrészt a decentralizált területfejlesztési pénzeszközök csupán így látszottak elérhetőnek.

A kistérségek működésére *országosan jellemző* – részben finanszírozási – *problémák* az Alföldön is jelentkeznek. Nagy nehézségek árán, s egyelőre csak néhány helyen tudnak kistérségi irodát működtetni, térségmenedzsert alkalmazni. Alig képesek tevékenységükbe bevonni a területfejlesztés más szereplőit: általában nem építenek kellőképpen a vállalkozói és civil szférára, s a lakosság körében is kevésbé ismertek.

Az Alföldön néhány kivételtől eltekintve egy, ritkán több város köré szerveződött társulásokban a felmerülő *konfliktusok* másik része a településhálózat *sajátosságaiból* következik, s a hagyományos (vonzáskörzeti típusú) város–falu kapcsolatokban rejlő gondokat tükrözi vissza:

- A jelenlegi területfejlesztési eszköz- és intézményrendszer működési mechanizmusa hordozza magában a régiócentrumok körül tapasztalható egyik problémát. A szegedi és a debreceni statisztikai kistérségekben, bár településeik nagyobb része a lehető legszorosabb funkcionális kapcsolatban, formálódó agglomerációban fűződik össze, a területfejlesztés szisztematikus összehangolása, a falusi önkormányzatoknak a nagyvárossal mint egyenrangú partnerrel való együttműködése csak formálisan létezik.<sup>23</sup> Egyrészt e nagyvárosok még nem ismerték fel az ilyen típusú térszervezésben, város–falu kapcsolatokban rejlő előnyöket, másrészt kistérségeik – lévén, hogy nem tartoznak az országos területi politika kedvezményezettjei közé – nem érdekeltek az állami pénzforrások, nevezetesen a decentralizált területfejlesztési pénzeszközök megszerzéséért folyó, összefogásra serkentő harcban. Békéscsaba hasonló okokból nem is kezdeményezte olyan társulás alakítását, melyben környező falvak is tagok, illetve nem is csatlakozott ilyenhez.
- A fentiekől teljesen eltérő szerep felvállalására is van példa (Szentes vagy Orosháza esetén), amikor is a város nagyfokú dominanciája, a határozott és erős funkcionális, város–vidék típusú kapcsolatrendszer rá-

nyomja a bélyegét az „egyenrangú”, horizontális relációkra, s azokban továbbél egyfajta függőségi viszony. A közös fejlesztések alapvetően a központon keresztül szerveződnek, s bár ennek lehetnek előnyei a falvak számára, végeredményben nem ösztönöznek kellő aktivitásra.

- Az önerőre támaszkodó területfejlesztés komoly hátráltatója az a fajta, korántsem egyedi mentalitás, melynek máig élő jellemzője a falvak központi döntésre, „városra várása”. Néhány társulás megalakulásának megkésettsége, valóságos térkapcsolatokhoz nem alkalmazkodó területi szerveződése, számos működési gondja ehhez a gondolkodásmódhoz köthető (pl. a Békés körüli társulásban).
- A vonzáskörzeti kapcsolatokban jelentkező hátrányokat, a nagyobb városok „szívóhatását” kezdte sikeresen ellensúlyozni néhány kisváros (pl. Sarkad, Mórahalom, Kiskunmajsa, Biharkeresztes) „saját” kistérségfejlesztési társulás szervezésével, a környező falvak érdekérvényesítésének felvállalásával, jelentősen erősítve ezzel centrum szerepét.
- A falvak egy részének kettős tagsága, így a társfalvakon kívül két (vagy több) várossal is fenntartott területfejlesztési együttműködések igénye egyrészt a fent elemzett kettős vonzások következménye, másrészt a decentralizált fejlesztési források megszerzésének egyfajta taktikája fejeződik ki benne (például egy megyeszékhelyhez fűződő erősebb vonzások mellett egy kedvezményezett kistérséghez való tartozás „kettős haszna”).

Az alföldi kistérségi társulások növekvő szerepet vállalnak a megyehatárok „átjárhatóságának” javításában, a régióépítésben. Alakultak már két vagy több megye településeire kiterjedő társulások táji összetartozáson alapuló, általános területfejlesztési céllal (Homokháti Önkormányzatok Kistérségi Területfejlesztő Egyesülete, Körös Völgye Európai Településeinek Szövetsége, Tiszatér Társulás), konkrét fejlesztési feladat megvalósítására (Csongrád-Bugac-Ópusztaszer Térségi Idegenforgalmi Társulás, Tisza-tavi Területfejlesztési Önkormányzati Társulás, Homokhátsági Regionális Önkormányzati Társulás Szilárdhulladék-lerakó és -hasznosító létesítésére) vagy jelentős foglalkoztatási probléma megoldására (Marosháti Településszövetség). Ezek a társulások kiváló lehetőséget kínálnak a megyehatáron átnyúló város-falu együttműködések fejlesztésére is (4.a-b. ábra).

### **Következtetések: az új hálózatépítés esélyei**

Az Európai Területfejlesztési Perspektívák egyik alapcélja – vagyis a kiegyensúlyozottabb, többközpontú városrendszer és egy új urbánus-rurális viszony megvalósítása – eléréséért természetesen mindenekelőtt kormányzati szín-

ten kell kötelezettséget vállalni, azt az ország egészében kell értelmezni. Az ilyen elveknek megfelelő integrált településhálózat azonban országos szinten csak oly módon építhető ki, ha kisebb területi egységekben is hasonló módon fűződnek egymáshoz a települések. A városok egymással és a falvakkal fenntartott kapcsolatainak e fejezetben felvázolt jelenlegi helyzete arra enged következtetni, hogy az Alföldön is rendkívül fontos a fenti cél átvétele. Annak a kérdésnek a megválaszolásához, hogy tudatos település-, illetve területi politika alkalmazása esetén van-e reális esély e cél elérésére, illetve, hogy az milyen típusú fejlesztési irányok kidolgozását teszi szükségessé, az alábbi összegző megállapítások nyújthatnak némi támpontot.

- A jellemzően spontán módon zajló alföldi *szuburbanizáció* ma még korántsem öltött olyan méreteket, hogy ne lenne lehetőség a nagyvárosok fenntartható fejlődésével szemben állított követelmények megvalósítására. Ehhez a városi funkciók és területhasználat terjeszkedésének szabályozását, a városi ökoszisztéma gondos menedzselését, a közlekedés környezetbarát eszközeinek alkalmazását megcélzó, átfogó, stratégiai jellegű tervezésre van szükség, melyet nemcsak a városok és az elővárosi fejlődésnek kitett falvak együttműködésével, de az Alföldön oly jellemző, városhatáron belül szuburbanizálódó területek lakóinak bevonásával kell megvalósítani.
- Az *interurbán kapcsolatok* területén alapkérdés az Alföldön nagy számban jelenlevő város csoportok fizikai összekapcsoltságában rejlő, jelenleg alig hasznosított lehetőségek kiaknázása. Ebben csak akkor történik előrelépés, ha az érintett városok közösen végiggondolt, konszenzuson alapuló integrált területfejlesztési stratégiák kidolgozását választják a rivalizálás helyett.
- A földrajzi közelségben nem lévő városok hálózattá szerveződésében különösen fontos szerep hárul a regionális szintű területi politikákra, melyek hatékony megvalósításához azonban a területfejlesztés intézményrendszerének továbbfejlesztésére, a területfejlesztési pénzeszközök további decentralizálására van szükség. Így lehet reális esély az integrált programok, több város együttműködésében megvalósított közös projektek kiemelt támogatására.
- Az Európai Unióhoz való csatlakozás, az alföldi megyék részvételével működő eurorégiók megerősödése lendületet adhat a kapuszerepet betöltő nagyvárosok fejlődésének s a városok kooperációjával épített hálózatok országhatáron túli terjeszkedésének. Ez a folyamat egyben elősegítené a határtérségben fekvő kisvárosok elszigeteltségének oldódását is.
- A városok és környékük együttes, fenntartható fejlődéséhez elengedhetetlen, partnerségen alapuló *város-falu viszony*nak az Alföldön is megteremtődtek az intézményes keretei (megalakultak az önkormányzatok



területfejlesztési társulásai). A hatékony együttműködéshez azonban a nagyvárosok befelé fordulásának, számos közép- és kisváros hatalmi pozícióra törekvésének feladására, a falusi önkormányzatok lényegesen nagyobb kezdeményező szerepére van szükség. A helyi gazdasági szereplők, civil szervezetek területfejlesztési együttműködésekbe való bevonása „alulról”, a területfejlesztési tanácsok támogatási politikájának (gyakorlatának) megváltozása „felülről” segíthetné ezt a folyamatot.

- A kisvárosi központú elmaradott térségek (külső és belső perifériák) végletes leszakadásának megállítása nemcsak megyei, regionális, hanem országos szolidaritást is igényel. A területi fejlődés kiegyensúlyozatlanságát mérsékelhetné a vonzáskörzet-típusú város-falu kapcsolatokat utóbbi időben végbement koncentrációjának fékezése, amihez hozzájárulhatna:

- a megközelíthetőség javítása, a telekommunikációs szolgáltatások kedvezményes hozzáférhetőségének biztosítása az érintett falvakban;
- az innováció és a tudás térbeli szétterítésének támogatása, az állami finanszírozású, önkormányzati fenntartású városi szolgáltatások szerepmegosztáson alapuló együttműködésének ösztönzése.

A városok közötti komplementaritásnak és kooperációnak, a városok és falvak egyenrangú partnerkapcsolatának, a városi gazdasági fejlődés nagyobb kisugárzó hatásának célja már beépült az Alföld számos megyéjének, sőt tervezési régióinak területfejlesztési stratégiájába is. A Dél-alföldi régió már elfogadott területfejlesztési koncepciója kifejezetten az ilyen együttműködésekkel megvalósítható programokat támogatja; a kiegyensúlyozottabb városrendszert és a megújuló város-vidék viszonyt a regionális kohézió alappilléreinek tekinti (7. ábra).

## Jegyzetek

- 1 Tóth J. (szerk) 1992.
- 2 Csatári B. 1998a; Enyedi Gy. 1996; Nemes Nagy J. 1993; Rechnitzer J. 1993.
- 3 Természetesen többek (pl. Gordon, D. M. 1978; Ottens, H. F. L. 1979; Walker, R. A. 1981; Smith, N. 1986) véleményét osztva, illetve kiegészítve (részletesebben lásd Timár J. 1992).
- 4 Az elemzéseknél azért hagytuk ki az 1994. évet, mert ekkor az ideiglenes lakások figyelembevétele megváltozott a statisztikában, ami torzítja a lakosság területi eloszlásának változásáról felvázolható képet.
- 5 Az ábrák ugyanis a migrációs egyenlegről és nem a migráció irányáról nyújtanak információt. Így ugyanazon kategóriában szerepelnek a rendszerváltás óta megnövekedett, a könnyebb megélhetés reményében a távoli falvakba történő visszavándorlások céltelepülései is, mint a szuburbanizációé.
- 6 Timár J. 1993.
- 7 Dövényi Z. et al. 1998; Daróczi E. 1999; Kovács K. 1999; Váradi M. M. 1999.
- 8 Csordás L. 1993; Mészáros R. 1993a.
- 9 Timár J. 1994.



- 10 Kovács K. 1999
- 11 Nagy E. 1999.
- 12 Váradi M. M. 1999.
- 13 Nagy G. 1999.
- 14 Jó példa erre a Phare Regionális Kísérleti Program, ami a Dél-Alföldön elsősorban az idegenforgalom és az élelmiszergazdaság terén „hozott össze” eredetileg különálló fejlesztéshez támogatásért versenybe indulni szándékozó városi pályázókat.
- 15 Nefedowa, T. in Rechnitzer J. 1998.
- 16 Az 1990-es évek végére jellemző közép fokú, ún. relatív vonzásokörzetek (lásd Beluszky P. 1974.) lehatárolása az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézetében 1995-ben (ez a VÁTI-val közösen) és 1996–98-ban végzett önkormányzati – településvezetők tapasztalataira építő – kérdőíves felmérés segítségével történt (Csatári B. 1998b.; Kiss J. P. 1998.; Kugler J. 1998.; Mező B. 1998.; Süli-Zakar I. 1998a., 1998b.). Az adatok pontosítása, valamint frissítése érdekében néhány érintett intézménytől is információkat gyűjtöttünk. Részben a módszer hiányosságai, részben a változások megismerésének igénye miatt nagymértékben támaszkodtunk az intézet által Bács-Kiskun és Békés megyében 1989-ben, illetve 1991-ben végzett, részben hasonló, részben vonzás-intenzitást (a szolgáltatásokat igénybe vevők számát) is rögzítő felmérésekre, észak-alföldi kutatásokra (Sikos T. T. 1990.; Vadász I. 1995.), valamint a JATE Gazdaságföldrajzi Tanszékén 1991–92-ben folytatott nagyszabású lakossági és önkormányzati felmérés eredményeire (Mészáros R. 1993).
- 17 Velkey G. 1999.
- 18 Kiss J. P. 1998.
- 19 A kiemelt építéshatósági ügyekben eljáró hatóságok illetékességi területének – kérelmek alapján egyeztetett – 1997-es kijelölése során pl. valamennyi megyeszékhely komplex közép fokú vonzásokörzetét további két vagy több működőképes körzetre osztották fel.
- 20 A városok megváltozott szerepeinek és kapcsolatrendszerének ismeretében két éve kialakított, a komplex vonzásokörzeteknél lényegesen decentralizáltabb struktúrájú kiemelt építésügyi igazgatási városi illetékességi területek pl. az Alföldön maximum 13-18 (Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 49) községet foglalnak magukban, míg más megyékben ez a szám (két kivételtől eltekintve) nagyságrendekkel magasabb, akár 70-80 is lehet. Míg az Alföldön kívüli 13 megyében mindössze 7, zömmel speciális üdülőtelepülésként ismert város maradt más falvakra kiterjedő illetékességi terület nélkül, addig a 6 alföldi megyében 14 ilyen város található.
- 21 In: G. Fekete É. 1995.
- 22 Ilyen okból jött létre például a Jászsági Önkormányzatok Szövetsége mellett ugyanazon önkormányzatok részvételével a Jászsági Területfejlesztési Önkormányzati Társulás, vagy a Tiszazugi Települések Szövetsége mellett a Tiszazugi Önkormányzatok Területfejlesztési Társulása, az újonnan kialakított szervezettel igazodva a törvény által előírt új területfejlesztési intézményrendszer követelményeinek s a régiben folytatva az aktív közös munkát. Hasonló okokból viszont például az átalakulást választotta a Közép-Tisza menti Települések Szövetsége, s a Közép-Tisza menti Önkormányzatok Területfejlesztési Társulásává vált (4a-b., 5a-b. ábra).
- 23 A Szeged és Térsége Területfejlesztési Önkormányzati Társulás kettős tagsággal rendelkező települései sokkal aktívabb tevékenységet fejtenek ki a Szeged tagságát nélkülöző, Mórahalom körül szerveződött Homokháti Önkormányzatok Kistérségi Területfejlesztési Egyesületében. Hasonlóan, a Debreceni Agglomeráció Önkormányzatainak Településfejlesztési és Térségfejlesztési Társulásánál lényegesen aktívabb munka folyik a nagyjából hasonló területre kiterjedő, Debrecenen kívüli három társulásban (4a-b., 5a-b. ábra).

## Irodalom

- Beluszky P.: *Nyíregyháza vonzáskörzete. A város-falu közötti kapcsolatok jellege és mennyiségi jellemzői Szabolcs-Szatmár megyében.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1974.
- Csatári B.: Az Alföld és az új európai területfejlesztési perspektívák. *Tér és Társadalom*, 1998. 4. 1–19.
- Csatári B.: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Bács-Kiskun megyében.* Alföld Kutatási Program. Zárójelentés. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Csordás L.: *Második otthonok az Alföldön.* Háttér tanulmány „A szuburbanizáció hatása az Alföld településhálózatának átalakulására” c. OTKA kutatás (I/3. 370) számára. MTA RKK, Békéscsaba, 1993.
- Daróczi E.: Ki a fővárosból – változások Budapest és az ország vándorforgalmában. In: Barta Gy.–Beluszky P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban.* Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest, 1999. pp. 69–90.
- Dövényi Z.–Kok, H.–Kovács, Z.: A szuburbanizáció, a lokális társadalom és a helyi önkormányzati politika összefüggései a budapesti agglomerációban. In: Illés S.–Tóth P. P. (szerk.): *Migráció, I.* KSH Népeségtudományi Kutató Intézet, Budapest, 1998. pp. 229–237.
- Enyedi Gy.: *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában.* Ember – Település – Régió, I. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest, 1996.
- G. Fekete É.: *„Együtt – De hogyan?” Kistérségi szerveződések megjelenése a területfejlesztésben.* MTA RKK-PHARE, Miskolc, 1995.
- Gordon, D. M.: Capitalist Development and the History of American Cities. In: Tabb, W. K.–Sawers, L. (eds.): *Marxism and the Metropolis.* Oxford University Press, New York, 1978. pp. 25–63.
- Kiss J. P.: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Csongrád megyében.* Alföld Kutatási Program. Zárójelentés. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Kovács K.: A szuburbanizációs folyamatok a fővárosban és a budapesti agglomerációban. In: Barta Gy.–Beluszky P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban.* Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest, 1999. pp. 91–114.
- Kugler J.: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Békés megyében.* Alföld Kutatási Program. Zárójelentés. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Mező B.: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Jász-Nagykun-Szolnok megyében.* Alföld Kutatási Program. Zárójelentés. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Mészáros R.: *Szeged elővárosi fejlődése.* Háttér tanulmány „A szuburbanizáció hatása az Alföld településhálózatának átalakulására” c. OTKA kutatás (I.3. 370) számára. MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1993.
- Mészáros R. (szerk.): *Gazdasági, társadalmi folyamatok és a kistérségek szerveződése Csongrád megyében.* JATEPress, Szeged, 1993.
- Nagy E.: *A szolgáltató szektor az Alföldön.* Jelen kötetben.
- Nagy G.: *Az Alföld gazdasági fejlődésének néhány vonása.* Jelen kötetben.
- Nemes Nagy J.: A formálódó piacgazdaság regionalizmusa. In: Kovács K. (szerk.): *Település, gazdaság, igazgatás a térben.* MTA RKK, Budapest, 1993. pp. 203–221.
- Ottens, H. F. L.: Spatial Development in the Green Heart of the Randstad: Policies Versus Theoretical and Empirical Evidence. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie.* 1979. 70. 3. 110–143.

- Rechnitzer J.: *Szétszakadás vagy felzárkózás*. MTA RKK, Győr, 1993.
- Rechnitzer J.: *Területi stratégiák*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 1998.
- Sikos T. T. (szerk.): *Jász-Nagykun-Szolnok megye infrastruktúrája*. MTA RKK, Pécs, 1990.
- Smith, N.: Gentrification, the Restructuring of Urban Space. In: Smith, N.–Williams, P. (eds.): *Gentrification of the City*. Allen and Unwin, Boston, 1986. pp. 15–34.
- Süli-Zakar I.: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Hajdú-Bihar megyében*. Alföld Kutatási Program. Zárójelentés. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Süli-Zakar I.: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében*. Alföld Kutatási Program. Zárójelentés. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Timár J.: The Main Features of Suburbanization in the Great Hungarian Plain. *Landscape and Urban Planning*, 1992. 22. 2–4. 177–187.
- Timár J.: Az alföldi szuburbanizáció néhány sajátossága. *Alföldi Tanulmányok*, 1993. XV. pp. 217–232.
- Timár J.: Szuburbanizálódó falusi települések az Alföldön. *Agrártörténeti Szemle*, 1994. 1–4. 121–140.
- Tóth J. (szerk.): *Az Alföld településrendszere*. Alföld Kutatási Program, VI. kötet. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1992.
- Vadász I.: *A Közép-Tiszavidék kisvárosai a XIX–XX. században*. A Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Múzeumok közleményei, Szolnok–Tiszafüred, 1995.
- Váradi M. M.: Hová megyünk lakni? Szuburbanizációs minták és konfliktusok a budapesti agglomeráció budai oldalán. Esettanulmány. In: Barta Gy.–Beluszky P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest, 1999. pp. 115–129.
- Velkey G.: Az oktatás, képzés intézményrendszere. In: Timár J.–Velkey G. (szerk.): *A Dél-alföldi Régió területfejlesztési koncepciója, I. kötet. Helyzetértékelés*. MTA RKK ATI, Békéscsaba–Kecskemét–Szeged, 1999. pp. 39–43.
- Walker, R. A.: A Theory of Suburbanization: Capitalism and the Construction of Urban Space in the United States. In: Dear, M.–Scott, A. J. (eds.): *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*. Methuen, London–New York, 1981. pp. 383–429.

## Az új európai területfejlesztési perspektívák lehetséges adaptációja az Alföldre

**Kulcsszavak:** a falu- és városfejlődés tényezői; eurorégiók; kiegyensúlyozott, policentrikus városrendszer; regionális fejlesztési elvek; településhálózat; területi kohézió; területi struktúrák; új urbánus-rurális kapcsolatok

Ez a tanulmány az „Európai Területfejlesztési Perspektívák” c. európai dokumentum egyes fő fejezeteihez kapcsolódva tekinti át, hogy – európai összevetésben – milyen lehetőségei és korlátai vannak az Alföldnek mint regionális fejlesztési egységnek.

### Területi struktúrák és kohézió az Alföldön

Az európai közösségi politikában egyre fontosabb szerep jut az ún. egységes fejlesztéspolitikának.<sup>1</sup> A fő cél – mint a mai tagállamok megannyiszor deklarálták – a kiegyensúlyozott és harmonikus térfejlődés, amely nem pusztán „általános” területfejlesztést jelent, hanem mindig az adott területek sajátoságaiból kiindulva, az egyes térségek legfontosabb fejlesztési összetevőire való koncentrációt, azok kiemelését, majd a lehetséges fejlődési irányok ezekből való levezetését.

Az ágazatpolitikai célokat (pl. agrár-, közlekedés- vagy környezetpolitikai) is szigorúan területi hatásaikra tekintettel valósítják meg. A területi kohézió így a települések, a mikrotérségek, a megyék, a régiók belső – partneri viszonyokat teremtő – eredményes együttműködését jelenti.

Az Alföld mint régió egésze – mérete, mássága, érintettsége (pl. az új agrárpolitika vagy az Európát átszelő hálózatok fejlesztése stb.) okán – komoly, potenciális regionális integrációs lehetőségekkel bír. Mint a korábbi Alföld I. Kutatási Program is igazolta,<sup>2</sup> régióknak legfontosabb fejlesztési összetevői (pl. a szomszédos országokkal összekapcsolódó vízrendszere, környezeti igényei vagy a jelentős közlekedési-tranzit szerepe) egybeesnek ezekkel a nagy, új összeurópai célokkal.

Az Alföld alkalmazkodóképességének korlátai, gyengéi e téren közismertek. Egyelőre hiányzik az a modern közúti és vasúti hálózati rendszer, amely

ezt a tranzitfejlesztési lehetőséget valóban teljes értékűen kialakíthatóvá tenné. Szűkek a kapacitások, kevés a híd, a nagyobb településeket elkerülő út, a növekvő forgalom lebonyolítására alkalmas, jól ellátott határállomás.

Sajnos a települési-társadalmi kohézió is gyenge még. Bár kedvező jelek tapasztalhatók mind a belső (kis)térségi együttműködésekkel, mind a határmenti, sőt az euroregionális kapcsolatok tekintetében is (a Kárpátok Eurorégió, a Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió megalakulása), külső, nemzetközi integrációra és kohézióra csak sikeres, belső, település-, kistérség- és megyeközi kohéziós együttműködések nyomán van valódi lehetőség. A területi kohézió alföldi regionális sajátossága lehetne pedig a sokszínű történeti-táji szerveződések újjáteremtése. Ezek egy része – a legkülönbözőbb területeket lefedő szerveződések, kistérségi társulások, szövetségek formájában – kezdett ugyan újjáéledni, de a területfejlesztési törvény nyomán megalakított hivatalos KSH-kistérségek nem tudták „befogadni” ezeket a sokféle-ségükben egyfajta területi összetartozást, kohéziót kifejező és részben megjelenítő, önszerveződő alföldi kistérségeket.

A valódi területi kohézióra építő, már az évtized első felében megalakult nagyszámú alföldi kistérségi szervezetcsírák sokkal adekvátabb táji-térségi egységeket alkotva (pl. Felső-Bácska, Dél-Békés) sem tudnak egyelőre továbbfejlődni, aminek másik oka, hogy a területfejlesztés e szintjére érkező tényleges források mértéke annyira elmarad a reális igényektől, hogy szinte kilátástalanná teszi a szereplők számára a szoros szervezeti-fejlesztési együttműködés lehetőségét, sőt néha annak értelmét is.

A kohézióknak minden fentebb felsorolt szinten más a tartalma. S a szereplők e pontosan meghatározott tartalmak és megfelelő forrás, illetve a területfejlesztési folyamatok kohézióját biztosító professzionális intézményrendszer hiányában nem tudják megvalósítani – a ma már nagy számban elkészült – kistérségfejlesztési koncepcióikat és programjaikat sem. Pedig az elmúlt két esztendőben az Alföld Program keretében meghirdetett kormányzati (alföldi tanyafejlesztési, ökotérségi) pályázatok iránt igen nagy volt a régió kistérségeinek érdeklődése. Valódi kohéziót jelzett, de nem a hivatalos KSH-kistérségek szintjén, ill. keretei között.

Az egész Alföld nagyrégiójának területi kohéziója – bár mind a hat megyére érvényesíthető, s így homogén területi problémák létezését, vagyis az „összalföldi” problémák közös kezelésének és részben megoldásának lehetőségét, szükségességét a kutatói szférán kívül is sokan elfogadják és hangoztatják – nemhogy erősödne, hanem inkább gyengül. Ennek egyik oka, hogy az alföldi régiók és megyék az éleződő területi versenynek még mindig szinte kizárólagos vesztesei. Tehát aligha bízhatnak benne, hogy együtt nyertesek lehetnek.

A másik ok valószínűsíthetően az, hogy a területfejlesztés regionális beosztásának tervezetei között eddig sajnos fel sem merült az Alföldnek, akár

mint EU NUTS I. szintű nagyrégiónak a besorolási lehetősége, holott emellett – a korábbi és a jelenlegi Alföld-kutatások alapján is – számos érv szól.

Ezek nemcsak az egész Alföld területére igen sok tényező alapján kimutatható homogenitás alapján adhatók meg, hanem az új területfejlesztési perspektívák alapján is, amelyek az ország vagy még inkább a Kárpát-medence léptékében az EU-csatlakozás után az Alföldre kiválóan érvényesíthetők, illetve alkalmazhatók lennének.

Kíséreljük meg most sorra venni az „Európai Területfejlesztési Perspektívák” c. dokumentumnak a vizsgált régiókra érvényesíthető főbb elveit és az azokból kibontható alföldi lehetőségeket.

## A közös mezőgazdasági politika

Az ország és az Alföld reménybeli csatlakozásának kétségtelenül ez az egyik legneuralgikusabb pontja. Az elmúlt évek EU-agrárpolitikája elsősorban a nagy termelékenységű mezőgazdaságnak adott prioritást, ugyanakkor a túltermelés csökkentése érdekében 1993–94-ben mintegy 6 millió hektár területet vontak ki a művelés alól. Az állatállomány csökkentése egyes területeken a földművelés helyreállításához vezetett. Összességében a kevésbé intenzíven termelő régiók viszonylag kedvezőtlenebb helyzetbe kerültek.<sup>3</sup>

Az Alföld két tervezési régiója az ország összes területének 38,8%-át foglalja el, népességének részesedése 28,6%. Ezzel szemben a mezőgazdasági tevékenységgel összefüggő adatok reprezentációi szinte minden tekintetben meghaladják a fenti értékeket. A mezőgazdasági tevékenységet folytató népesség aránya az országosból 43,7%, létszáma összesen megközelíti a 900 ezer főt. Az összes mezőgazdasági szervezet 36,5%-a, az egyéni gazdaságok 44,7%-a található a két alföldi régióban, melyek az ország összes mezőgazdasági területének 39,5%-át művelik. A földműveléssel foglalkozó alföldi egyéni gazdaságok az ország hasonló gazdasági területéből 50,8%-kal részesednek. Az állattartó gazdaságok részaránya – a számosállatszám alapján – még ennél is magasabb: 54,1%. Ezek az adatok eléggé egyértelműen tükrözik, hogy a régióknak az országos adatokhoz mérhető agrárjellege igen erőteljes, s aligha vitatható. Ugyanakkor az agrárágazat termelési értékének relatív súlya, illetve eltartóképessege csaknem egy évtizede fokozatosan csökken országosan és az Alföldön is. Az erőteljesen szétaprózott birtokstruktúrát jelzi a nyilvántartott és öt hektárnál kisebb földterületen gazdálkodó egyéni gazdaságok szinte elképesztően magas aránya (Észak-Alföld 91,4%, Dél-Alföld 87,3%). Közülük a növénytermesztő gazdaságok 70, illetve 65%-ának az éves egy gazdaságra jutó termelési értékük nem haladja meg a 200 ezer Ft-ot.

Az Alföld agráriumának – a fenti alaphelyzetből kiindulva mindkét irányban – tehát az intenzív, a komparatív és egyedi, minőségi előnyeinket érvé-

nyesíteni képes, illetve az extenzív, tájkímélő irányzatokat tekintve is – meg kell találnia a lehetőségeket az új keretek között.

Az Alföld történeti fejlődésének felívelő szakaszaiban a mezőgazdaságnak mindig jelentős szerepe volt. Igaz ez a 19. század utolsó évtizedeire, a Monarchia védett piacaira, de érvényes volt a KGST keretei között is. Ha a valóban versenyképes, egyedi minőséget előállítani képes alföldi élelmiszergazdaság mellett a régió megoldást tud találni új gazdasági ágazatok befogadására, telepítésére, s a modern, fenntartható vidékfejlesztés keretei között az ön- és tájfenntartó mezőgazdaság, erdőgazdaság támogatására, akkor nemcsak a feltételrendszernek felelnék meg, hanem az EU új környezetpolitikájának is. Hiszen e tekintetben a termelő tevékenységeket szigorú ökológiai szabályok alapján kell az adott környezeti adottságokhoz illeszteni.

Az alföldi mezőgazdasági tájkörzetek között különös súllyal kell megjelenie az ún. hungaricumokat védett és állandó minőségben előállító területeknek, tekintettel a zöldség-, gyümölcs-, szőlő- és bortermelő térségekre vagy a régióban a kívánatosnál és az elfogadhatónál jobban visszaesett állattartási ágazatokra (pl. juh, legeltető szarvasmarhatartás) is. Ekkor sem maradhat el azonban a mezőgazdaság túlsúlyával jellemezhető alföldi térségek gazdaságának sokszínűbbé tétele.

## A környezetpolitika

Az EU e téren érvényes prioritásai (vízvédelem, a nitrátosodás elleni fellépés, az ökológiai hálózatok koncepciója, a fejlesztések környezeti hatásvizsgálatainak előírásai, a LIFE, NATURA 2000 stb. előírásai) alapvető érdekében állnak az Alföldnek is. Sőt, ezekhez a programcsoporthoz a nagy értékű nemzeti parkok és tájvédelmi körzetek, a folyómenti területek vagy az országhatáron is átnyúló vízrendszerek révén kiválóan csatlakozni is tudna a régió. Az Alföld regionális fejlődése jövőjének egyik kulcsterülete a szigorú környezet- és tájvédelem alkalmazása. E területek alföldi szakmai és tervezési háttere is olyan minőségű, hogy nemzetközi együttműködésre, érdemi bekapcsolódásra már a csatlakozás jogi aktusa előtt képes lehet. Sajnos a fenntartható környezetfejlesztés igénye és az anyagi lehetőségek között jelentős még a szakadék.<sup>4</sup> Ahhoz, hogy ez az ágazat igazán sikeres lehessen, természetesen arra is szükség van, hogy a régió gazdasága, településeinek társadalma is elismerje: az Alföld ebbéli értékei és azoknak a jövő és Európa számára való megőrzése, bemutatása elemi fontosságú érdeke. A termelés és a védelem „látszólag” ellenérdekeltek. Az Alföld ökológiai harmóniájának visszaállítás, táji rekonstrukciója azonban olyan eurokonform hosszú távú érdek, amelyre mindenképpen tekintettel kell lenni. Ez – az ajánlott európai perspektívák alapján – komoly nemzetközi együttműködést, pályázati forrásokat, sőt akár új ágazatokat (pl. környezetvédelmi ipar) hozhat a régió számára.

## Az Európát átszelő hálózatok

A közösségi politika e téren kettős célt követ: valamennyi térség jobb megközelíthetőségének elvét és – tekintettel a társadalmi-környezeti feltételekre is – a kombinált közlekedési módok támogatását. Ezek az Alföldön nagyon fontos elemek, de a régió nagy lehetősége nemcsak az ezeken az elveken alapuló megoldásokban áll, hanem a nagy európai transzverzális összeköttetések tényleges megvalósításában is.

A kiterjeszkedő európai közösségi határok révén Magyarország és az Alföld nagy távlatban – Románia, Ukrajna integrációja nyomán – Európa valószínűségi geográfiai centrumába kerül. Már ma is nagy verseny folyik azért, hogy a nagy Nyugat–Kelet irányú folyosók hol haladjanak át, vagy éppen milyen összeköttetési lehetőségek teremthetők meg Észak- és Dél-Európa vagy a Mediterráneum és Ukrajna, illetve Oroszország között. A már tagország Görögország és a NATO-tag Törökország ma is hatalmas átmenő forgalmat bonyolít le az Alföldön keresztül. Hasonlóan érintheti a régiót a Duna vonalának komplex fejlesztése, vagy azok az egyre inkább megfogalmazódó román igények, amelyek értelemszerűen az „Alföldön keresztül” kívánják biztosítani az országuk számára az európai csatlakozás közúti, vasúti feltételeit.<sup>5</sup>

Hatalmas fejlesztési lehetőségek rejlenek tehát az Alföld városai, határ menti területei számára e lehetőségek potenciális kihasználásában, a kombinált szállítási formák megteremtésében (debreceni repülőtér, tiszai hajózás, logisztikai központok, átrakó, csomagoló deponáló telepek, vám szabad területek, határokon átnyúló különleges gazdasági vagy vállalkozási övezetek stb.).

Ezen nagy általános, összeurópai fejlesztési elvekhez és programokhoz való kapcsolódásunk alföldi aspektusai tehát eléggé kézenfekvőnek látszanak. De a jövő lehetőségei nemcsak ezekből vezethetők le, hanem a nagy regionális politikai célok szerinti egyes nagy alprogramokhoz való csatlakozási lehetőségekből is. A mai Európai Unió belső regionális politikája is változások előtt áll. Úgy tűnik, hogy a közeljövőben jelentős kutatás-fejlesztési programok indulnak el a területi politikákat meghatározó új „területi mutatók” kiválasztására, illetve a területi tipológiák kutatására.

Az Alföldre is alkalmazni kell majd azt a hét kritériumból álló rendszert, amely a földrajzi elhelyezkedés, a gazdasági erő, a társadalmi és térbeli integráció, a terület terhelése, a természeti és kulturális vagyon alapján komplexen fogják majd meghatározni azt, hogy milyen típusú fejlesztések támogatására alkalmas az adott régió, s hogy mindezek alapján hogyan, s mennyire alkalmas a területi integrációra. Mint a fentebb kifejtettek már jelzik, az Alföld igenis alkalmas lehet erre. Sőt.

Ennek igazolására elég áttekinteni az EU tervezett új területi politikájának irányai közül legalább kettőt.



## A kiegyensúlyozottabb, policentrikus városrendszer – új urbánus–rurális viszony

Ezen új európai területfejlesztési elv lehetséges alföldi alkalmazhatóságának és a régió „másságának” bizonyításához felhasználtuk az ország és a régió teljes településállományára elvégzett, 25 mutatót tartalmazó sokváltozós faktoranalízist.<sup>6</sup> A módszer lényege, hogy az sajátos összeállítású faktorokba „tömörítve” teszi értékelhetővé és áttekinthetővé a települési változásokat.

A teljes településállományra elvégzett analízis esetén, a vizsgálatba vont mutatórendszeren belül (a népességszám és változása, korösszetétel, munkanélküliség, a vállalkozások élénksége, jövedelemviszonyok, az infrastruktúrális és intézményi ellátottság mutatói, iskolai végzettség stb.),<sup>7</sup> illetve a mutatók között nagyon kevés a szoros korreláció. Ez a faktoranalízis miatt kedvező tény, de arra is utal, hogy a változásokat jelző mutatók között kevés az „együttlmozgás”, a tényleges és kézenfekvőnek tűnő egymásra hatás.

A teljes településállományon elvégzett vizsgálat esetében az ún. főfaktorba nem az ilyen elemzéseknél általában szokásos, a differenciálódást jól mutató progresszív tényezők, hanem a munkanélküliség és a szociális elmaradottság igen magas negatív meghatározottságú mutatói kerültek. Eszerint tehát a teljes országos településállományán belül a differenciálódás elsősorban „lefelé”, negatív irányban erős.

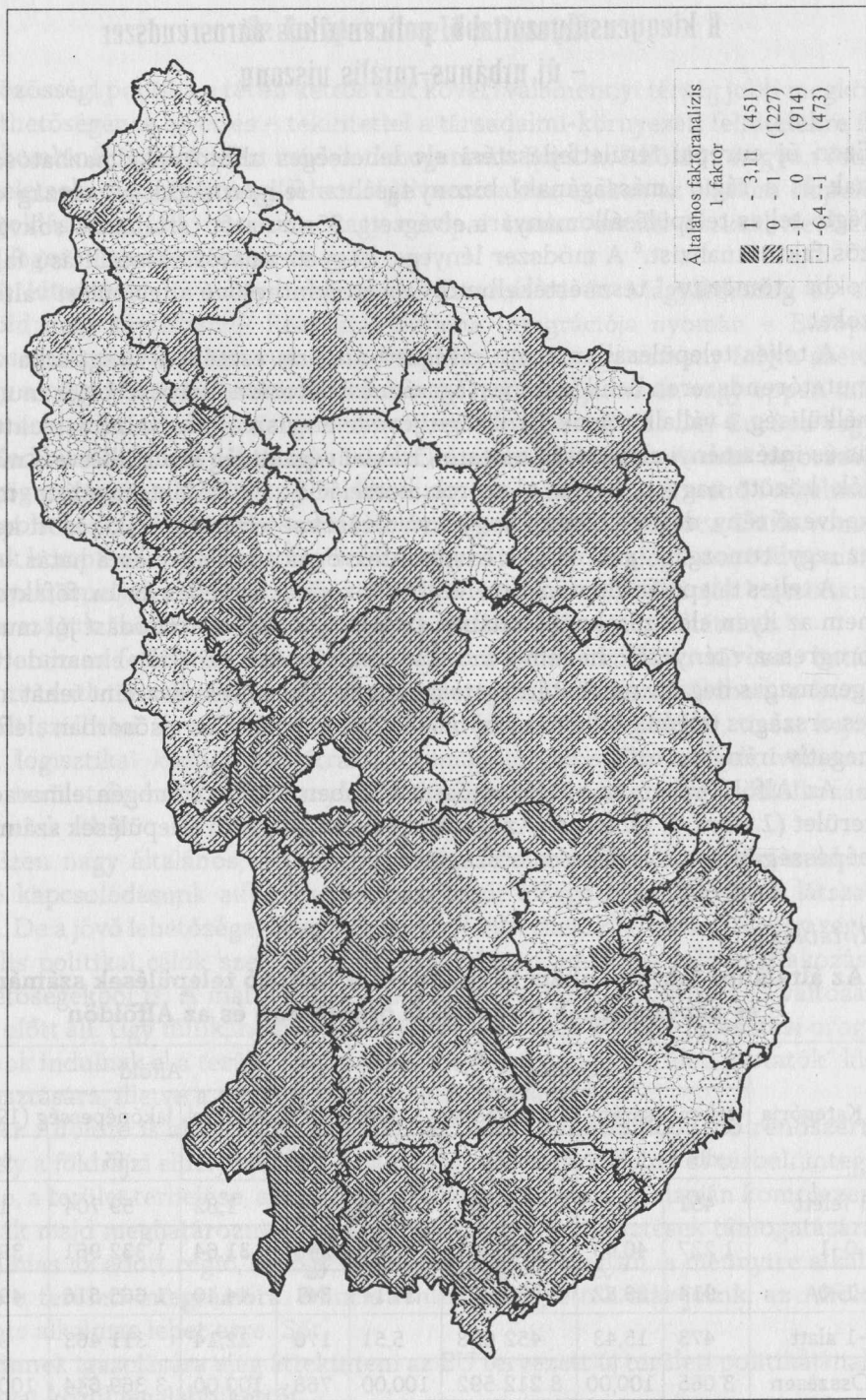
Az Alföld ebben az országos összevetésben szinte homogén elmaradott terület (1. ábra, 1. táblázat). Az igazán kedvező helyzetű települések száma és népességaránya töredéke az országosnak.

### 1. táblázat

#### Az általános faktoranalízis fő faktoraihoz tartozó települések számának és népességének megoszlása országosan és az Alföldön

Kategória	Országos				Alföld			
	településszám		lakónépesség (1996)		településszám		lakónépesség (1996)	
	db	%	fő	%	db	%	fő	%
1 felett	451	14,71	1 029 498	12,54	14	1,82	59 704	1,77
0-1	1 227	40,03	3 926 509	47,81	243	31,64	1 332 961	39,56
-1-0	914	29,82	2 803 927	34,14	341	44,40	1 665 516	49,43
-1 alatt	473	15,43	452 658	5,51	170	22,14	311 463	9,24
Összesen	3 065	100,00	8 212 592	100,00	768	100,00	3 369 644	100,00

I. ábra A magyar településhálózat általános változásait vizsgáló vizsgáló faktoranalízis főfaktorának pontértékei



A településméret és az ezzel szoros összefüggést mutató intézményrendszerre utaló mutatók nagyrészt a második faktorba kerültek. Ez részben azt jelzi, hogy a „nagyrendszer”, tehát a teljes településrendszer belső és az 1. ábrán látható változásai a rendszerváltás óta csak másodlagosan méretfüggők. Ez utalhat arra is, hogy a korábbi településhierarchia átalakul, s a kedvező települési folyamatok egyre kevésbé alapulnak a megelőző évtizedek „megszokott” településfejlesztési tényezőire: a nagyságra, a felülről elrendelt szerepkörökre vagy az intézményi ellátottságra.

Az Alföld régiója e faktor tekintetében hiába van sokkalta kedvezőbb helyzetben; úgy tűnik, ezeket az előnyöket települései nem vagy csak alig tudják kihasználni (2. ábra, 2. táblázat). Viszonylag nagyméretű településhálózatának városai gyakran alig képesek fenntartani intézményrendszerüket, korábbi gazdaságuk összeomlott, s még alig épült újjá.

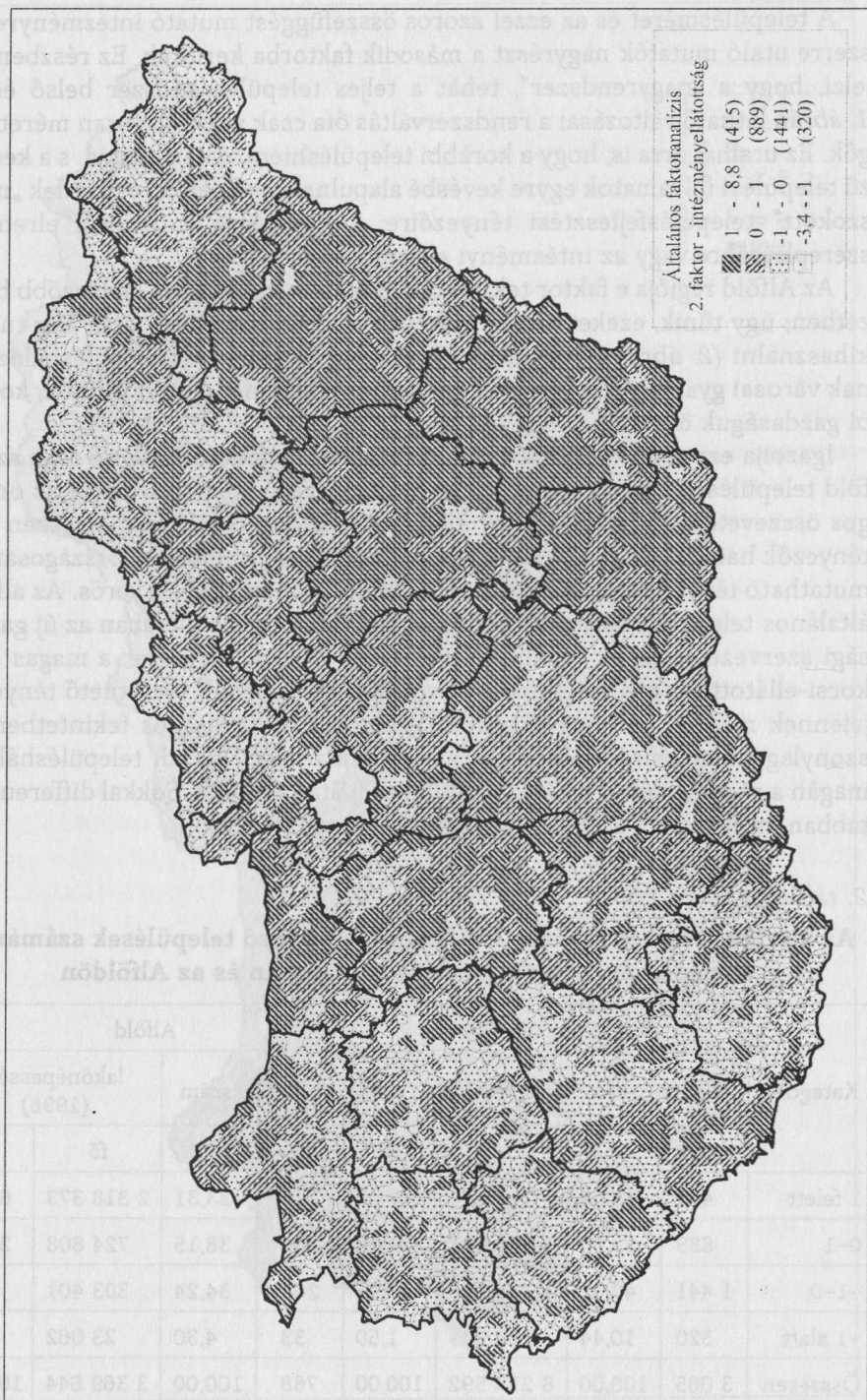
Igazolja ezt az is, ha pontosan ugyanazokkal a mutatókkal, de csak az Alföld településeire végezzük el a hasonló módszerű analízist. Ekkor az országos összevetésben „általánosan” elmaradott alföldi régióinkban egészen más tényezők határozzák meg a változásokat. A differenciálódás az országosan kimutatható tényezőkkel szemben nem „lefelé”, hanem „felfelé” erős. Az alföldi általános településátalakulást reprezentáló főfaktor tartalmában az új gazdasági szervezetek és az egyéni vállalkozások száma, sűrűsége, a magas gépkocsi-ellátottság, tehát rendre a viszonylag kedvezőnek tekinthető tényezők jelennek meg. A fentebbi számítással bemutatott, országos tekintetben viszonylag homogénnek tűnő, s általában elmaradott alföldi településhálózat magán a régió „belül” tehát igen differenciáltan fejlődik. Sokkal differenciáltabban, mint azt az országos áttekintésnél tapasztaltuk.

## 2. táblázat

### Az általános faktoranalízis 2. faktorához tartozó települések számának és népességének megoszlása országosan és az Alföldön

Kategória	Országos				Alföld			
	településszám		lakónépesség (1996)		településszám		lakónépesség (1996)	
	db	%	fő	%	db	%	fő	%
1 felett	415	13,54	5 190 444	63,20	179	23,31	2 318 373	68,80
0-1	889	29,00	1 772 903	21,59	293	38,15	724 808	21,51
-1-0	1 441	47,01	1 126 036	13,71	263	34,24	303 401	9,00
-1 alatt	320	10,44	123 209	1,50	33	4,30	23 062	0,68
Összesen	3 065	100,00	8 212 592	100,00	768	100,00	3 369 644	100,00

2. ábra A magyar településhálózat általános változásait vizsgáló faktoranalízis 2. faktorának pontértékei



A mai fejlődés fő tényezői között ugyan e régióban sem a településméret, hanem – az országos általános vizsgálattal ellentétben – sokkal inkább a földrajzi helyzet, az elérhetőség emelkedik ki. Az itt megjelenő „kifejezetten progresszív” mutatók hatása a főfaktorban az alföldi „másság” újabb bizonyítékát jelenti.

Ezek a kedvező jelenségek azonban szinte csak Dél-Alföldön érhetőek tetten; az Észak-Alföldön ugyanis csak városok és közvetlen vonzáskörzetük néhány települése került a kedvező kategóriába (3. ábra, 3. táblázat).

A falusi településekre elvégzett általános analízis legreprezentánsabb

### 3. táblázat

#### Az alföldi települések általános faktoranalízisének fő faktoraihoz tartozó települések számának és népességének megoszlása

Kategória	Településszám		Lakónépesség (1996)	
	db	%	fő	%
1 felett	120	15,63	1 447 664	42,96
0-1	195	25,39	794 018	23,56
-1-0	367	47,79	976 078	28,97
-1 alatt	86	11,20	151 884	4,51
Összesen	768	100,00	3 369 644	100,00

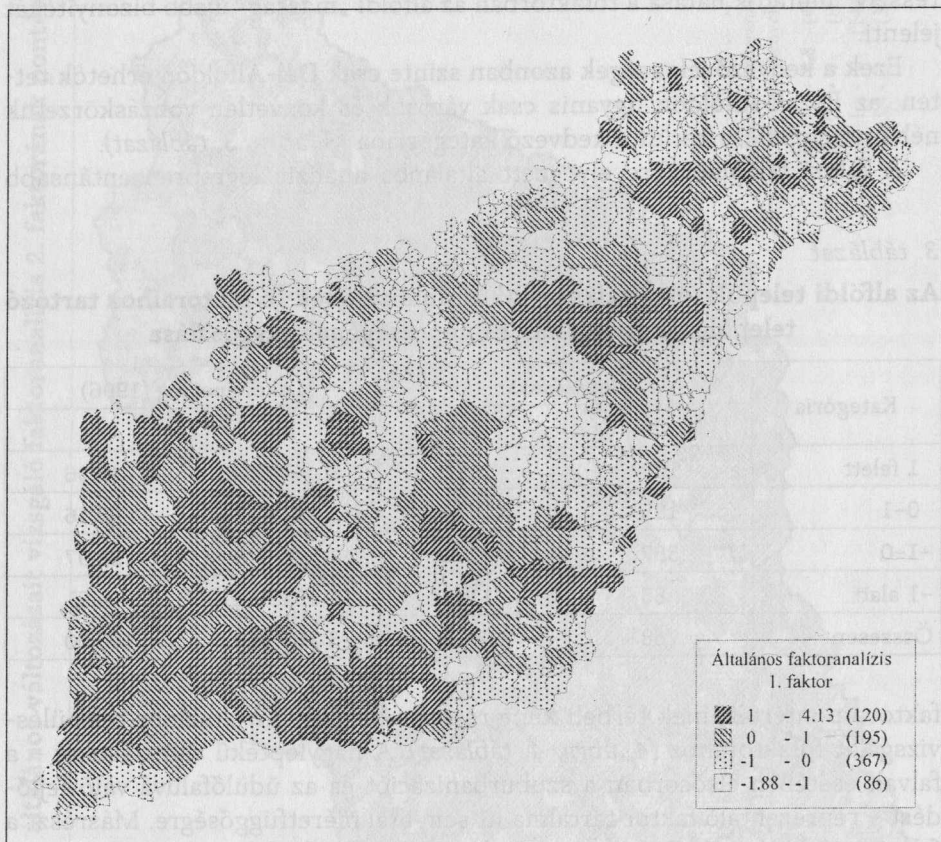
faktora pontértékeinek térbeli képe részben hasonló az általános településvizsgálat főfaktorához (4. ábra, 4. táblázat). A nagyléptékű változásokat – a falvak esetében elsősorban a szuburbanizációt és az üdülőfaluvá való fejlődést – reprezentáló faktor tartalma itt sem utal méretfüggőségre. Másrészt a falusi átalakulás minőségét, úgy tűnik, igen erősen befolyásolja az, hogy milyen minőségű és fejlődési dinamikájú városi központhoz tartozik az adott település.

Bár általában még mindig igen fontos ennél a településcsoportnál az infrastruktúra, a telefon vagy a gépkocsi-ellátottság hatása, a főfaktor értékei szerint az igazi differenciálódást mégis az egyéni és társas vállalkozások száma és aránya „okozza”. Az Alföld falvai e téren egyértelműen igen kedvezőtlen változásokat mutatnak, s messze elmaradnak más régióktól. Ennek magyarázata lehet az is, hogy a mezőgazdasági tevékenységre utaló mutatók szinte semmilyen összefüggést, változást nem indukáltak a faktorrendszerben, s e tradicionális vidéki gazdasági tevékenység alföldi falusi dominanciája egyértelműen kedvezőtlen irányba hat az Alföldön.

A városokra – némileg bővített mutatórendszeren – elvégzett analízis szerint egészen más kép rajzolódik ki (5. ábra, 5. táblázat). Egyrészt sokkal

### 3. ábra

#### Az alföldi településhálózat általános változásait vizsgáló faktoranalízis főfaktorának pontértékei



erősebb a főfaktor magyarázó ereje (61,4%), másrészt az egyébként mégiscsak homogénebbnek tekinthető városhálózaton belül sokkal erősebb a differenciálódás, mint a teljes állományban. A fő progresszív tényezők: a vállalkozások száma, a magas születési arány, a kedvező lakásépítési ütem, a magas iskolai végzettség, de a városméret is fontos elem.

E tekintetben az Alföld nagyobb városai nem vagy alig maradnak el más régiók központjaitól, sőt éppen a régió sajátos városhálózata lehet az új regionális fejlesztés egyik kulcsa. Annál is inkább, mert e településcsoportban igen fontosak és sokkal erősebben differenciálnak a gazdaság élénkülésére, a humán erőforrások meglétére és adaptivitására utaló mutatók, melyek – különösen az alföldi városok esetében – maguk után vonják a beruházások élénkülését. Az ábrán látható pozitív főfaktor-pontértékű 21 alföldi városban a

4. táblázat

**A falvak általános faktoranalízisének 4. faktorához tartozó települések számának és népességének megoszlása országosan és az Alföldön**

Kategória	Országos				Alföld			
	településszám		lakónépesség (1996)		településszám		lakónépesség (1996)	
	db	%	fő	%	Db	%	fő	%
1 felett	385	13,42	669 388	17,97	12	1,78	27 880	2,04
0-1	1 203	41,95	1 651 902	44,35	204	30,22	468 184	34,33
-1-0	873	30,44	1 085 055	29,13	327	48,44	668 151	48,99
-1 alatt	407	14,19	317 983	8,54	132	19,56	199 685	14,64
Összesen	2 868	100,00	3 724 328	100,00	675	100,00	1 363 900	100,00

kedvező irányú változások együttes jelentkezése e faktorban ismét az Alföld „másságának” egyik bizonyítéka (5. ábra, 5. táblázat).

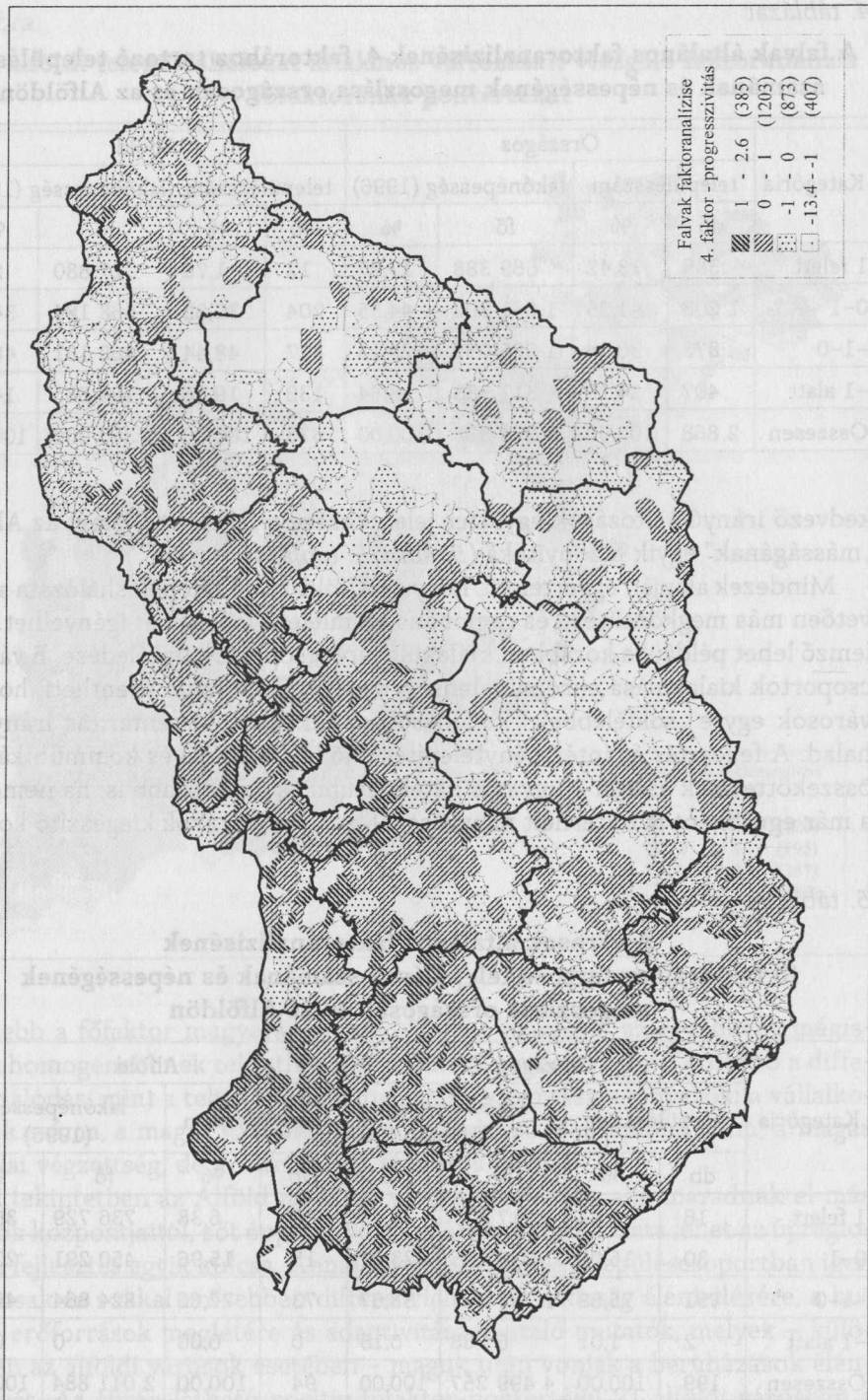
Mindezek alapján egyértelmű, hogy az Alföld-régió településhálózata alapvetően más megközelítésű és regionális szemléletű fejlesztést igényelhet. Jellemző lehet például a korábban kialakult város csoportok újjáéledése. E város csoportok kialakulása európai jelenség, s alapvetően azt is jelentheti, hogy a városok egyre „sokféllebbek”, fejlődésük az ún. komplementaritás irányába halad. A fejlesztés és intézménytelepítés – jó közlekedési és kommunikációs összeköttetések esetén – ugyanis hatékonyabb és hatásosabb is, ha nemcsak a már egyébként is túlterhelt nagyvárosokban, hanem azok kiegészítő komp-

5. táblázat

**A városok általános faktoranalízisének fő faktoraihoz tartozó települések számának és népességének megoszlása országosan és az Alföldön**

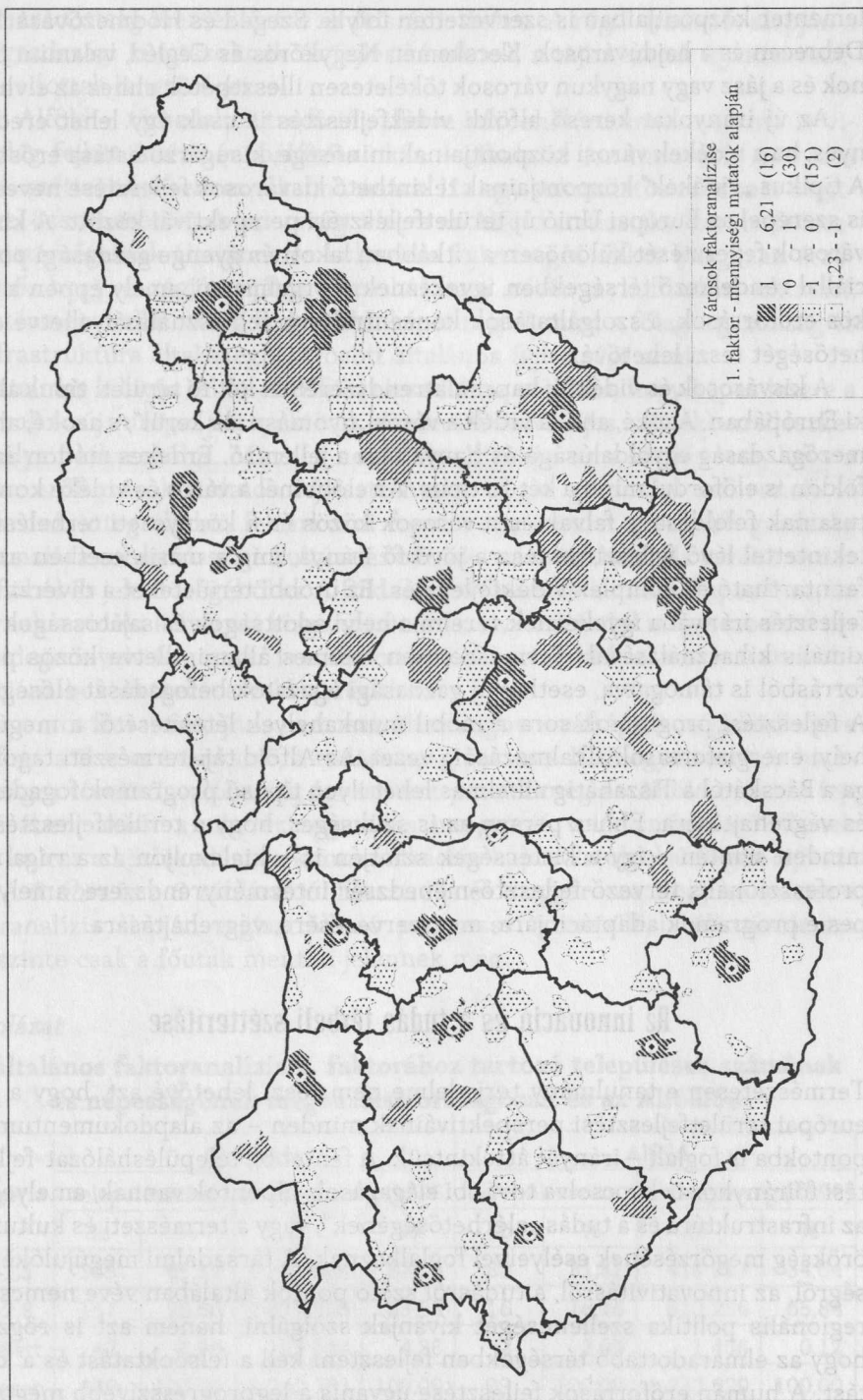
Kategória	Országos				Alföld			
	településszám		lakónépesség (1996)		településszám		lakónépesség (1996)	
	db	%	fő	%	Db	%	fő	%
1 felett	16	8,04	1 717 637	38,18	6	6,38	736 729	36,62
0-1	30	15,08	1 035 155	23,01	15	15,96	450 291	22,38
-1-0	151	75,88	1 739 697	38,67	73	77,66	824 864	41,00
-1 alatt	2	1,01	6 768	0,15	0	0,00	0	0,00
Összesen	199	100,00	4 499 257	100,00	94	100,00	2 011 884	100,00

4. ábra A falvak általános változásait vizsgáló faktoranalízis 4. (a progresszivitást kifejező) faktorának pontértékei





5. ábra A városok általános változásait vizsgáló faktoranalízis főfaktorának pontértékei



lementer központjaiban is szervezeten folyik. Szeged és Hódmezővásárhely, Debrecen és a hajdúvárosok, Kecskemét, Nagykőrös és Cegléd, valamint Szolnok és a jász vagy nagykun városok tökéletesen illeszthetők ehhez az elvhez.

Az új irányokat kereső alföldi vidékfejlesztés is csak úgy lehet eredményes, ha a vidékek városi központjainak minősége, kisugárzó hatása erősödik. A tipikus „vidékek” központjainak tekinthető kisvárosok fejlesztése nevesítve is szerepel az Európai Unió új területfejlesztési perspektívái között. A kisebb városok fejlesztését különösen a ritkábban lakott és gyenge gazdasági potenciállal rendelkező térségekben igyekeznek szorgalmazni, amely éppen a szűkös erőforrások, a szolgáltatások koncentráltabb felhasználását, illetve elérhetőségét teszi lehetővé.

A kisvárosok és vidékük kapcsolatrendszerében két fő területi típus alakul ki Európában. Azoké, ahol a vidék a város „nyomása alá kerül”, s azoké, ahol a mezőgazdaság egyoldalúsága és hanyatlása a jellemző. Érdekes módon az Alföldön is előfordul mind a két fő típus. Az előbbinél a város és vidék konfliktusainak feloldása, a falvak és a városok közös és a környezeti terhelésre is tekintettel lévő fejlesztése lesz a jövő fő iránya, míg a másik esetben az ún. fenntartható és komplex vidékfejlesztés. Ez utóbbi területeket a diverzifikált fejlesztés irányába igyekeznek terelni a helyi adottságok és sajátosságok maximális kihasználásával. Természetesen tetemes állami, illetve közös pénzforrásból is támogatva, esetleg új gazdasági ágazatok befogadását elősegítve. A fejlesztési programok sora a mobil munkahelyek létesítésétől a megújuló helyi energiaforrások alkalmazásáig vezet. Az Alföld táji-természeti tagoltsága a Bácskától a Tiszahátig alkalmas lehet ilyen típusú programok fogadására és végrehajtására. Ehhez persze az is szükséges, hogy a területfejlesztésnek minden szinten – így a kistérségek szintjén is – kialakuljon az a rugalmas, professzionális tervező-fejlesztő-menedzser intézményrendszere, amely képes e programok adaptációjára, megszervezésére, végrehajtására.

## Az innováció és a tudás térbeli szétterítése

Természetesen e tanulmány terjedelme nem teszi lehetővé azt, hogy a jövő európai területfejlesztési perspektíváinak minden – az alapidokumentumban pontokba is foglalt – irányát áttekintsük. A fentebbi, településhálózat-fejlesztési főirányhoz is kapcsolva további elágazások, alpontok vannak, amelyek pl. az infrastruktúra és a tudás „elérhetőségének”, vagy a természeti és kulturális örökség megőrzésének esélyeivel foglalkoznak. A társadalmi megújulóképességről, az innovativitásról, a tudásról szóló pontok általában véve nemcsak a regionális politika szellemiségét kívánják szolgálni, hanem azt is rögzítik, hogy az elmaradottabb térségekben fejleszteni kell a felsőoktatást és a kutatást. A humán erőforrások fejlesztése ugyanis a legprogresszívebb megoldás

az elmaradottság mérséklésére és felszámolására. A régió tradíciói alapján a mezőgazdasági kutatásoknak és fejlesztéseknek, a tájintézetek újjászervezésének adottak lehetőségei.

Az Alföld – társadalmi tradíciói, illetve városhálózatának még ma is viszonylag fejlett intézményhálózata okán – alkalmas „az innováció és tudás térbeli szétterítése” elv alkalmazására. Ha egy sokmutató rendszer segítségével összehasonlítjuk az ország, illetve az Alföld statisztikai-területfejlesztési kistérségeinek általános és kulturális fejlettségét, akkor világosan érzékelhető, hogy e régió sajátos városhálózata révén a kulturális, oktatási, közintézményi ellátottság kedvezőbb képet rajzol, mint a főleg a gazdaság és az infrastruktúra által meghatározott általános fejlettségi szint.

Hatalmas kihívás tehát az Alföld társadalma számára, hogy képes lesz-e a régióknak az új európai perspektívák elveihez szinte teljes mértékben illeszkedő esélyeit kihasználni. Ma még nem dőlt el igazán az a kérdés sem, hogy a humán erőforrások tudatos fejlesztésével a régió gazdasági színvonala is emelkedni, integrálódni, felzárkózni fog-e, vagy a most gyengébb gazdaság színvonalára zuhan vissza a kultúra és oktatás színvonala is. Ha tovább veszít arányaiból és jelentőségéből az Alföld felsőoktatási és kutatási kapacitása, ha bezárnak a vidéki kisvárosi kisgimnáziumok, ha nem indul meg a modern tudást, idegennyelv-ismeretet is adó, konvertálható szakképzés, akkor az utóbbi variáns bekövetkezése valószínűsíthető.

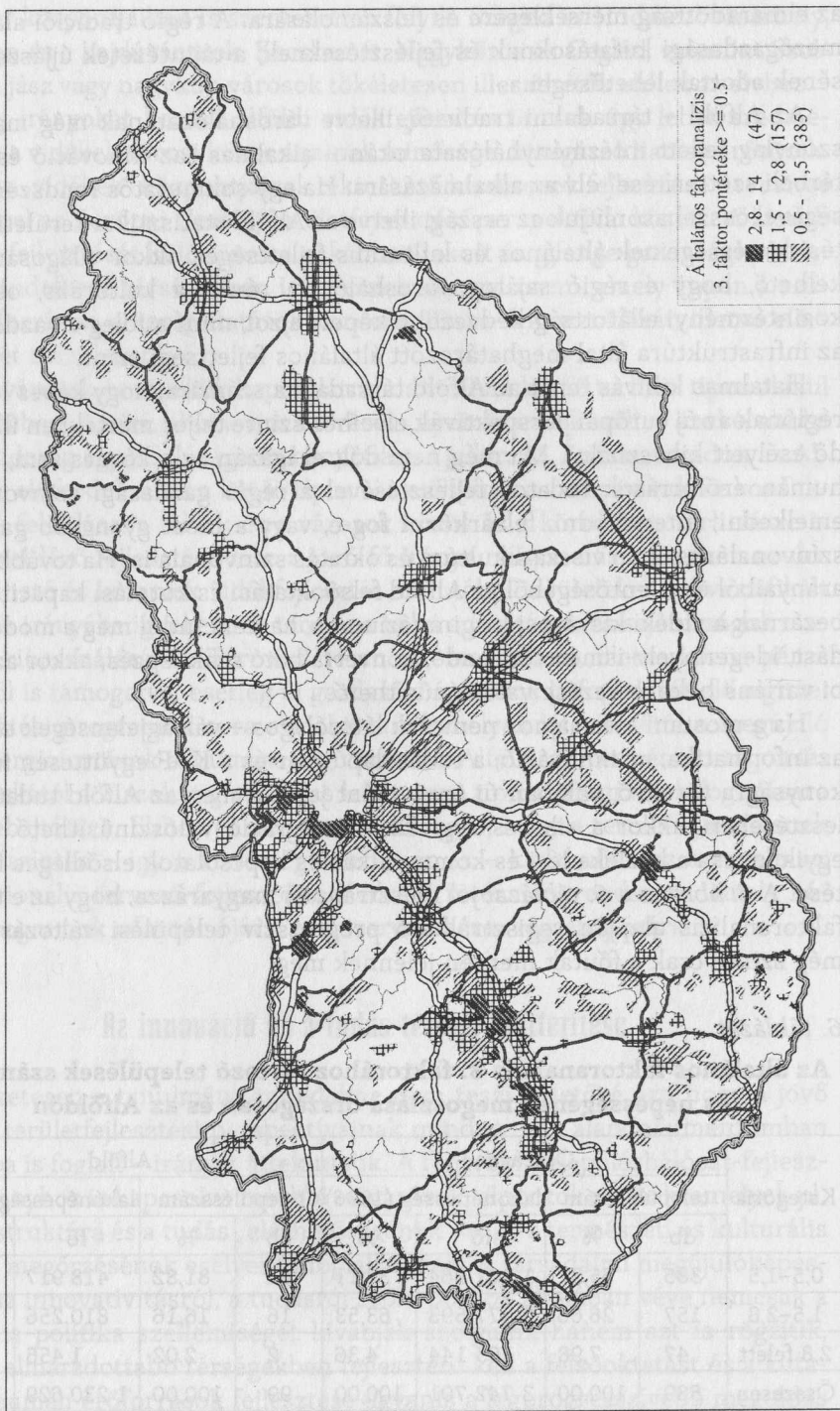
Ha a mostani – és sajnos nemcsak látszólagos – válságjelenségek ellenére az informatika, az innováció, a tudásalapú ipar és a K+F együttesen is hatékonyságra törekvő, valóban új ágazatként jelenik meg az Alföld tudatos fejlesztésében, akkor a sikeres regionális integráció valószínűsíthető. Ennek egyik kulcsa a közlekedési és kommunikációs kapcsolatok elsődleges fejlesztése. A 6. ábra és a 6. táblázat jól illusztrálja és magyarázza, hogy az e téren a faktoranalízis alapján regisztrálható progresszív települési változások ma még szinte csak a főutak mentén jelennek meg.

#### 6. táblázat

### Az általános faktoranalízis 3. faktorához tartozó települések számának és népességének megoszlása országosan és az Alföldön

Kategória	Országos				Alföld			
	településszám		lakónépesség (1996)		településszám		lakónépesség (1996)	
	db	%	fő	%	db	%	fő	%
0,5–1,5	385	65,37	1 201 964	32,11	81	81,82	418 917	34,04
1,5–2,8	157	26,66	2 377 593	63,53	16	16,16	810 256	65,84
2,8 felett	47	7,98	163 144	4,36	2	2,02	1 456	0,12
Összesen	589	100,00	3 742 701	100,00	99	100,00	1 230 629	100,00

6. ábra A magyar településhálózat általános változásait vizsgáló faktoranalízis 3. (a progresszivitást kifejező) faktorának pontértékei és a magyar főúthálózat



## Zárógondolatok

Az bizonyos, hogy az Alföld jövője, sorsa – mint ezt az új, még nem véglegesített európai regionális területfejlesztési perspektívákkal való vázlatos összevetés is igazolta – az összeurópai regionális fejlődésben is egyre jellemzőbbé váló szellemiségen, innovativitáson, kreativitáson, társadalmi-partneri együttműködési készségeken, illetve ezek fejlesztésén fog elsősorban múlni. S csak másodsorban a pénzügyi források nagyságán. Pontosítva: az európai regionális fejlesztési rendszerben ezek a bizonyos források csak a „készségek”, szakszerű koncepciók, programok, tervek, jól működő intézményhálózat megléte, a humán erőforrások adaptivitásának, a helyi társadalom megszerveződésének „bizonyítása” esetén érhetőek el.

Az Alföld régióinak a bevezetőben taglalt és faktoranalízisekkel bizonyított „mássága”, homogenitása, relatíve fejlett és jó eloszlású városhálózata, történelmi tapasztalatai, valamint az a tény, hogy karakteres regionális jellegzetességei megfelelnek az új európai területfejlesztési perspektíváknak, reményt adhat a megújulásra, az elkerülhetetlen modernizációra és – különleges földrajzi helyzetéből adódóan – a nemzetközi jelentőségű integrációra is.

## Jegyzetek

- 1 Horváth Gy. 1998.
- 2 Csatári B. 1995.
- 3 Az *Európai Területfejlesztési Perspektívák* c. dokumentumból.
- 4 Enyedi Gy. 1996.
- 5 Erdősi F. 1998.
- 6 Beluszky P.–Csatári B. 1998.
- 7 A mutatók adatai, a térképek és a táblázatok – tekintettel a mért és az 1990–1999 között bekövetkezett közigazgatási változásokra – az 1990-es bázisév települési és térképi állományára vonatkoznak.

## Irodalom

- Beluszky P.–Csatári B.: *Kísérleti faktoranalízis-számítások az ország és az Alföld településállománya differenciálódásának meghatározásához*. Kézirat. Alföld II. Kutatási Program. MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Csatári B.: *Az Alföld helyzete és perspektívái*. Nagyalföld Alapítvány kötetei, 4. Békéscsaba, 1995.
- Enyedi Gy.: *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Ember – település – Régió I. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest, 1996.
- Erdősi F.: A transeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre. *Tér és Társadalom*, 1998. 3. 27–50.
- Horváth Gy.: Az európai regionális fejlődés és politika távlatai. *Tér és Társadalom*, 1998. 3. 1–26.

## Tézisek az Alföldről

1. *Az Alföld területi fejlődése a nagyrégióon belül egyre differenciáltabb.* A különbségek növekedése részben a hálózatszerűen, részben pedig a szigetszerűen terjedő – és elsősorban a jól megközelíthető városokat preferáló – piaccgazdasági folyamatok következménye. E fő folyamattal párhuzamosan egyre tartósabb hatása mutatható ki egyes környezeti tényezőknél és a társadalom innovativitásának, települési, térségi összefogásának és megújulóképességének is.

2. *Az Alföld fejlődése sokoldalúbb, színesebb, tagoltabb lett.* A régió elmaradottsága „relativizálódott”, s bár egyes térségekben a periferizálódás fokozódott, a piaccgazdasági alkalmazkodás és a sokszor felemlített identitás, társadalmi összefogás együttes megjelenése esetén kisebb térségekben kifejezetten kedvező változások tapasztalhatók.<sup>1</sup>

3. *A korábbi Alföld I. Kutatási Programban megfogalmazott, s a Magyar Tudományos Akadémia Elnöksége által 1994 novemberében elfogadott tudományos tézisek és fejlesztési ajánlások főbb eredményei, elvei és irányai nagyrészt ma is helytállóak.*

4. *A regionális fejlesztés még mindig kialakulatlan és érdemi területi koordinációra jórészt alkalmatlan intézményrendszere ma sem tudja megoldani a már akkor – az Alföld I. Kutatási Program során – felvetett problémákat, fejlesztési javaslatokat.* A regionális fejlesztés gyengesége nemcsak a régió összehangolt, komplex és modern szemléletű területi fejlődését gátolja, hanem a regionális kutatások eredményeinek gyakorlati hasznosíthatóságát is.

5. *„A fenntartható (vidék)fejlesztés esélyei, lehetőségei, kritériumai az Alföldön” c. altéma legfontosabb eredményei*

- *A környezeti kockázatok bizonyítottan növekednek az Alföldön.* Ezen nemcsak az egyre gyakoribbá váló ár- és belvízveszély, vagy a haváriák esetén a szomszédos országokkal való vízügyi és környezetvédelmi együttműködés nehézségei értendőek, hanem a talajok növekvő degradációja, veszélyeztetettsége, a gyarapodó parlagterületek okozta, sokak egészségére ártalmas pollenbetegségek, a mezőgazdasági termelés tulaj-

donviszonyainak kuszasága, a területhasznosítás követhetetlen átalakulása és az erdősítések mérsékelt előrehaladása is.

- Az Alföld éghajlatának, ill. környezetének egymásra is ható átalakulása alapján – az előző kutatás eredményeit új vizsgálati eredményekkel kiegészítve – megállapítható, hogy az érzékeny és veszélyeztetett régióban változatlanul *a hosszú távra szóló alkalmazkodás kritériumrendszerének kidolgozására van szükség*. Az Alföld sokoldalú tájrehabilitációja egyre sürgetőbb feladat.
  - Nagy az *ellentmondás ezen igényelt alföldi környezetfejlesztési tevékenység és a tényleges lehetőségek között*. Az az elv, hogy a valóban drága környezetvédelmet csak akkor engedhetjük meg magunknak, ha már fejlettségben elértük a nyugati szintet, nem látszik járható útnak.
  - A fenntartható – s szigorú környezetvédelemmel számoló – Alföld-fejlesztésnek *erősen decentralizált szelleműnek, sokszínűnek kellene lennie*, de ez csak nagyobb távlatban remélhető. Új kockázata, konfliktusai és hatásai lehetnek az Alföldön a szükségképpen kiépülő európai jelentőségű közlekedési folyosóknak, azok forgalmi szennyezésének, ill. a mezőgazdasági termelés alól kivonandó területek sajátos – a fenntartható fejlődést is szolgáló – hasznosításának.
  - A jelenkori *felmelegedés veszélyességét növeli*, előrejelezhetőségét pedig megnehezíti, *hogy létrejöttében mind az öntörvényszerű természeti környezeti folyamatoknak, mind pedig az emberi-ipari tevékenységnek szerepe van, ráadásul a két tényező által előidézett hatások egymást erősítik*.<sup>2</sup>
  - *Az alföldi települések környezeti állapota* – még a városok esetében is – *messze elmarad az EU-ban meghatározott kritériumoktól*.<sup>3</sup> A civilizációs elmaradottság felszámolására az önkormányzatok – szándékaik ellenére – sem képesek. A különlegesen érzékeny régió településkörnyezeti állapotának lényeges javítása (csatornázás, térségi hulladékkezelés, elkerülő utak építése stb.) az egész régió fenntartható fejlődését alapvetően befolyásolhatja.
  - Az alföldi térség- és településfejlesztés kiemelten fontos tényezője volt az Alföld I. Kutatási Program során a *turizmus*. Az 1992-ben tervezett idegenforgalmi programoknak csak töredéke valósult meg. *Az ágazat fejlődése térben szétterült, de forgalma, annak hatása igen koncentrált maradt*. Bár a turizmus fejlesztése továbbra is fontos szerepet játszik a régió fenntartható vidékfejlesztésében, ez az ágazat valószínűsíthetően csak nagyobb, kistérségi és regionális összefogással, koordinációval fejtheti ki – elsősorban lokális – fejlesztő hatását a jövőben.<sup>4</sup>
6. *Az mezőgazdaság és a gazdaság átalakulása lassú és differenciált.*
- Az Alföld agráriumának *válsága* a közelmúltban is *alig mérséklődött*. Modernizációs átalakulása *lassú, új szerkezete és struktúrája kialakulat-*

lan. Tényleges szerepe és eltartóképessége a régió egyes, jellemzően alföldi agrártérségeiben még mindig jelentős.

- A mezőgazdaság szerves megújulása, jövője *csak más gazdasági ágazatoknak a régióba való befogadása és a nem agrártevékenységből származó jövedelemszerző lehetőségek megteremtése mellett*, a piacképes, innovatív agrártermék-struktúra fejlesztésével és a támogatott, fenntartható agrár-vidékfejlesztés kettősségével biztosítható.
- Az országos ellentmondások „helyi vetülete” és azok legyőzésének eredménye, a sikeres minták felmutatása, az önszerveződés kibontakoztatása és mindezek települési differenciáltsága nem maradhat ki az Alföld sajátos agrárprogramjában szereplő prioritások meghatározásából.<sup>5</sup>
- Jelentős szerepe lehet a jövőben a *fenntartható tájgazdálkodásnak és a biotermesztésnek, ill. a hagyományos állattartásnak egyaránt*. Mindezek megvalósulásának fontos záloga a termőtájuk vertikumainak kiépítése, a hozzájuk kapcsolódó új szövetkezeti üzemformák és a modern piaci mechanizmusok (csomagolás, marketing) megteremtése.<sup>6</sup>
- Az Alföld gazdasága (ipara) differenciáltan fejlődik, s a régió egészében – s főleg e tekintetben – a rendszerváltásnak inkább vesztese, mint nyertese.<sup>7</sup> Az alföldi gazdaság *nem tekinthető egészében elmaradottnak, korszerűtlennek*, alkalmazkodásra képtelennek, hiszen számos előremutató elem (tercierizáció, multinacionális cégek, vállalkozói aktivitás, stb.) megjelenése, terjedése jól regisztrálható.
- Egy szélesebb nemzetközi versenyhez való *alkalmazkodás folyamata* az Alföld egészében még *csak a kezdeti lépéseknél tart*; a gazdaság stabilizációja ugyan nagyjából lezárult, de a növekedés feltételei csak most kezdenek megszilárdulni a kis- és közepes vállalkozásokban. Ezt jelzi a termelés meginduló növekedése, valamint megyei szinten a beruházási hajlandóság növekedése, mikroszinten pedig az újdonságok terjedésének gyorsulása a kilencvenes évtized utolsó éveiben.<sup>7</sup>
- Az Alföld számára az ipari alapú fejlődési pálya csak részleges lehetőségeket biztosít, ugyanakkor mozaikos szerkezete, differenciált településhálózata lehetőséget nyújtana – bizonyos településkörre koncentrálva – a *tudásalapú gazdaság- és településfejlesztés beindítására*.
- Az alföldi megyék többségében a termelői, s azon belül az üzleti szolgáltatásokat nyújtó szervezetek száma – s fajlagos mutatóik is – elmaradnak a sikeres gazdasági szerkezetváltást mutató régiókéétól. Az e téren megvalósult beruházások volumene a kilencvenes évtized folyamán mindvégig elmaradt az ország többi térségétől.
- A *szolgáltató szektor fejlődése és relatíve növekedő súlypontjai erősen kötődnek a városokhoz, illetve azok korábban kialakult hierarchiájához*. Ennek a folyamatnak a kiterjesztése – a szolgáltatások körének bővítése, a helyi/térségi gazdaságba való beágyazottságuk erősítése, „elérhető-



ségük" javítása, – a gazdaság- és területfejlesztési politika stratégiai célja és feladata kell, hogy legyen az Alföldön.<sup>8</sup>

- Az ország *külpolitikai és gazdasági orientációjának megváltozása*, valamint a *közúti közlekedés szerepének felértékelődése* – a kilencvenes évek egészét tekintve – hátrányosan hatott a régió területi fejlődésére. A közúthálózat fejlesztésére fordított összegekből – bár a szükségletektől országosan is elmaradnak a források – az Alföld terület- és népességarányának felével sem részesült.<sup>9</sup>
- A *pozitív közlekedési változások* nagyrészt a tömegközlekedési elérhetőség, a települési burkolt úthálózat és a magángépjármű-állomány gyarapodása terén következtek be, s azok *közvetett gazdaság- és területfejlesztő hatása csekély volt*.
- Az Alföld csak jelentős közlekedésfejlesztési beruházásokkal (vasútkorszerűsítések, autóutak és -pályák továbbépítése, hídépítések, elkerülő utak, stb.) tolhatja be közép-európai jelentőségű tranzitrégió-szerep körét.

#### 7. Az Alföld településhálózatának és térszerkezetének változásait feltáró altéma eredményei

- A régió *településhálózatának átalakulása felgyorsult*. Az új településformáló folyamatok ma már alapvetően *hasonlóak az országoshoz*. Az e folyamatokat erősen befolyásoló, differenciáló tényezők közül kiemelkedik a gazdaság és a vállalkozások megújulóképessége, a jó közlekedés-földrajzi helyzet és az elérhetőség, s a területi kooperációs készség. Az elmaradott – elsősorban falusi, kisvárosi – településcsoportok leszakadása, mind a külső (határmenti), mind a belső perifériákon tartós jelenségeként regisztrálható.
- A települések közötti alapszínvonal-differenciák bizonyos fokú mérséklődésének dacára *a régiók és a kistérségek közötti különbségek azonban növekedtek az Alföldön*.
- A nagyobb méretű és kedvezőbb adottságú városok az Alföldön is viszonylag gyorsan alkalmazkodva, sziget- vagy pólusszerűen, sporadikus térbeli képet rajzolva váltak a fokozatosan szervesülő fejlődés központi gócaivá. A piactudományra való áttéréssel megnőtt a helyi társadalom és gazdaság szerepe.
- A falvaknál egyértelműen a kedvező földrajzi helyzet, *a városokhoz való szoros kötődés, valamilyen sajátos nem falusi funkció megléte, vagy éppen a legújabb falusi funkciók megjelenése* (szuburbanizációs jelenségek, idegenforgalom, határmenti átkelés stb.) *tekinthető a progresszió legfőbb sajátosságának*. A mezőgazdaság szerepe csak igen kis, intenzív agrártermelésű falusi „szigeteken” jelentős.
- A településhálózat egészén belül *ismét felerősödtek bizonyos centrum-periféria jelenségek, amelyeket már nem a redisztributív elosztás, ha-*

nem a területfejlesztési kiegyenlítő politikával egyelőre alig befolyásolni képes piacgazdaság, a tőkemozgás, a humán erőforrások, az új települési érdekérvényesítő rendszerben elfoglalt helyzet motivál.

- A településhierarchiában elfoglalt hely és az ehhez szorosan kapcsolódó infrastrukturális és intézményi ellátottság helyett a jövedelemtermelés lehetőségei, a munkaerő-piaci helyzet, a vállalkozások esélyei, a befektetők helyzetértékelő döntései szabják meg a településhálózat átalakulásnak legújabb tendenciáit.
- A régió települései közötti térkapcsolatok kiterjedtebbekké váltak, s az elmúlt tíz évben új gazdasági és szolgáltatási kapcsolatokkal bővültek. Ugyanakkor igen kevés az olyan szerves város–vidék kapcsolatokra építő, jól működő területfejlesztési kistérségi szervezet a régióban, amelyek ezen térkapcsolatokra is alapozva egy alulról építkező, fürtszerűen összekapcsolódó regionális fejlődést támogatnának. Ezeknek, s a működésükhöz szükséges szakembereknek, szereplőknek a hiánya az Alföld-régió modernizációjának egyik komoly akadálya.
- A város–város kapcsolatok esetében az Alföld térszerkezeti adottságai kiválóan alkalmasak a többközpontú, integrált hálózattá való szerveződésre, amelynek alapfeltétele a közlekedés és a modern telekommunikáció fejlesztése. A jövő alapkérdése, hogy az érintett városok és város csoportok közösen végiggondolt, konszenzuson alapuló, integrált fejlesztési stratégiákat követnek-e a rivalizálás helyett.<sup>10</sup>
- Az alföldi településfejlődés tradicionális és korábban sikeres fejlődést eredményező tényezőihez (mezőváros, tanya, sajátos városegyüttesek) még nem, vagy alig kapcsolódnak valódi, megújító fejlesztési folyamatok. Ezek, megjelenésük után – egy szerves, elsősorban regionális településhálózati integrációra építő, a „vidékekre” kisugárzó városfejlesztéssel együtt – a jövő alföldi fejlődésének alapját képezhetik.
- Az Európai Unióhoz való csatlakozás, az alföldi megyék részvételével működő eurorégiók megerősödése lendületet adhat a kapuszerepet betöltő nagyvárosok fejlődésének, s a városok kooperációjával épített hálózatok országhatáron túli terjeszkedésének.<sup>10</sup>
- 8. Az alföldi népesség tartósan – s az országos átlagnál erőteljesebben – fogy. A helyi társadalomnak általában nincs valódi jövőképe.
- Tartós az elvándorlás és az elöregedés. A külső, határmenti és a belső, elzárt területeken egyaránt jelentős a periferizálódás, a területi-társadalmi és jövedelmi különbségek, illetve az életesély-egyenlőtlenségek növekedése.
- Az alföldi társadalom innovativitása – új kutatásaink szerint – elsősorban három fő társadalmi csoportban (vállalkozók, értelmiségiek, fiatalok) mutatható ki.

- A „vállalkozók” belső szerkezetében óriási a szakadék a vékony vállalkozói csoport és az önfoglalkoztatók magas száma között. A növekedési pályára lépett vállalkozások működését szigorú gazdasági érdekek szabályozzák, dinamizáló hatásuk csak nagyon szűk körre terjed ki. *Hosszabb távon várható a tanulási folyamat eredményeként a gazdasági kultúra lassú terjedése, de ezzel párhuzamosan a „vállalkozói” csoporton belül a radikális átrendeződés folyamata is végbemegy. Az önfoglalkoztatók többsége napjainkban is csak vegetálni tud; feltételezhető, hogy kínnal-keservvel eddig elért helyzetét nem képes megtartani és elkerülhetetlenül elszegényedik.*
- Az értelmiség erejét, de gyengeségét is jelentheti a csoport Alföldön jellemző fiatal korösszetétele. A dinamizáló hatás mellett szól fiatalságuk, egzisztencia-teremtő kényszerük, a korosztályban erősen jelenlévő technokrata szemléletük. A helyi társadalomban elfoglalt hely, a társadalom jellege erősen behatárolja lehetőségeiket. *Igaz, egyre több jel mutat arra: a fiatalok felismerik, hogy helyzetük javításához vagy megtartásához szükséges bekapcsolódnia a helyi közéletbe. Kérdéses, hogy a felvállalt szerep mennyire terjed túl saját helyzetük stabilizálásán és indít el kedvező folyamatokat a helyi társadalomban.*
- Közismert tény, hogy az alföldi régióban élő *fiatal korcsoport országos összehasonlításban a legalacsonyabb iskolai végzettséggel rendelkezik.* A fejlődésre gyakorolt gyenge dinamizáló hatás okát elsősorban nem a végzettségi szintben látjuk, hanem az iskolai mobilitás belső szerkezetében. A különböző iskolai végzettségű társadalmi csoportok részben újratermelik önmagukat, részben a fiatalok meglepően magas arányánál figyelhető meg a szülőkhöz viszonyított lefelé történő elmozdulás az iskolai mozgásnál. *Amennyiben a fejlődéshez elengedhetetlenül szükséges, minél nagyobb tudástőke megszerzésében nincs jelentős elmozdulás a régió belül, nem várhatjuk, hogy a fiatalok meghatározó többsége kedvező módon befolyásolhatja a hat alföldi megye fejlődését.*
- A társadalmi csoportok szerkezetében jelentkező *ellentmondásokat csak tovább növeli területi struktúrához való kapcsolódásuk jellege.* A megyeközpontokban koncentrálódik a „tényleges” vállalkozók többsége, valamint az értelmiség. Az erős térbeli koncentráció dinamizáló hatását jelentősen csökkenti a megyeközpont és a települések kapcsolatában kialakult és rögzült egyenlőtlen viszony. A térbeli koncentráció másik kedvezőtlen következményeként jelentkezhet a csoportok erős belső differenciálódása, belső feszültségektől túlfűtött központok kialakulása.<sup>11</sup>
- Az alföldi társadalom egykori „kettős” fejlődésének tényezői, a paraszti-polgári és a mezővárosi fejlődés finomszerkezetű működésének kedvező hatásai az elmúlt fél évszázad során folyamatosan eltűntek.

*A tájszerető mentalitáson és az identitáson kívül ma már egyetlen olyan társadalmi tényező sincs, amely a korábbiakhoz hasonló társadalmi hatást tudna kiváltani.*<sup>12</sup>

- Az alföldi emberek térbeli kötődései még ma is nagymértékben segíthetik a lokális és térségi fejlődési folyamatokat, ha számottevően javul az alföldi társadalom „térbeli” műveltsége, öntudata, és önszervező képessége. Ezekre az európai csatlakozás regionális politikai elvrendszerének (szubszidiaritás, kohézió, partnerség, területi szolidaritás, a másság tisztelete, stb.) adaptációjához is nagy szükség lesz.<sup>13</sup>

9. *Az Alföld egésze regionális fejlődése új pályára állításának* – az Alföld I. Kutatási Program óta bekövetkezett relatíve kedvező változások ellenére is – akadály a területfejlesztés intézményrendszerének kiépíthetlensége, a szükséges közös – valóban nagyhatású, sőt európai léptékű – *regionális fejlesztési elvek, prioritások, megoldások elfogadásának, s azok alföldi koordinációjának hiánya.*

- *A területi kohézió* – a számtalan megoldásra váró regionális fejlesztési lehetőség és feladat ellenére – *gyenge vagy igen mérsékelt.*
- *A külső és a belső kistérségi perifériák száma nőtt.*
- *A megyék területfejlesztő szerepe alföldi szinten is ellentmondásos.* A NUTS II. szintű területfejlesztési régiók megalakítása vonatott. Egyre nagyobb különbségek vannak az Észak- és a Dél-Alföld regionális fejlesztési együttműködésének szintje és színvonala között.
- *Az Alföld-régió jövőbeli fejlődése* – európai összevetésben mindenképpen – *igényelné az összalföldi személetet és koordinációt.*
- *A régió területi (környezeti, gazdasági, települési és társadalmi) sajátosságai, adottságai igen jól megfelelnek az Agenda 2000 nyomán készült „Új európai területfejlesztési perspektíva” c. dokumentumban foglalt fejlesztési alapelveknek. Ezek adaptációja és alkalmazása a régióban sürgető feladat.*
- Ennek három fő iránya lehet:
  - a) a mezőgazdaság (és az integrált vidékfejlesztés) szükséges struktúráinak kialakítása, a gazdaság új (relative alacsony technológiai színvonalon nagy értéket előállító) ágazatainak és a modern szolgáltatásoknak a fejlesztése;*
  - b) szigorú környezet- (víz-, talaj-), természet- és tájvédelem, a fenntartható fejlesztés minden módszerének és eszközének alkalmazása;*
  - c) az Európát átszelő hálózatok kiépülésével azok externált hatásainak maximális kihasználása, a nemzetközi (határmenti) regionális együttműködés kiteljesítésével.*
- *Ezekhez, s a régióon belüli harmonikus belső fejlődés megalapozásához egy kiegyensúlyozott, a meglévő adottságokra építő, együttműködő*

*policentrikus városrendszerre és egy új urbánus-rurális viszony<sup>14</sup> kialakítására lenne szükség.*

10. A jövő Alföld-kutatásainak pedig
- részben a *mikroszintek* (állampolgári, településközösségi, kistérségi) *adaptációs, tanulási, változási folyamatait kellene vizsgálniuk és segíteniük,*
  - részben pedig azokat a *makroszintű változásokat, hatásokat, amelyek megalapozhatják az Alföld közép-kelet-európai szintű regionális integrációját,* a megújuló alföldi városok és vidékeik színvonalas hálózati kooperációját és fejlődését.

## Zárógondolatok

Az Alföld I. Kutatási Program – az első szabadon választott Országgyűlés határozata és a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízása nyomán – elsősorban klasszikus módszerekkel, monografikus-tematikus áttekintést adott a 20. század végi régióról, a társadalmi-gazdasági rendszer-változás akkor már érzékelhetően súlyos alföldi következményeiről.

Főbb eredményeit és fejlesztési ajánlásait illetően elsősorban a veszélyeztetett alföldi környezet problematikáját tárta fel és a régió fenntartható fejlődése megteremtéséhez szükséges tudományos feltételek megalapozásához járult hozzá, de tudományos munícióival érdemben segítette később, az 1996-ban elfogadott Területfejlesztési Törvény nyomán elkezdődött alföldi kistérségi, megyei és regionális területfejlesztési stratégia- és programalkotó munkát is.

Az e kötetben szereplő tanulmányok szerint is, az Alföld II. Kutatási Programunk fő célja az volt, hogy részben az első program kiemelkedő eredményeit továbbgondolja, majd olyan sajátosan alföldi területi gazdasági, települési és társadalmi kulcsproblémákat vizsgáljon meg, amelyek a végigelemzett 1990-es évek tartós és jellemző térfolyamatai közül valóban a jövőbe mutatnak, s amelyek megalapozhatják a régió önálló identitására, adottságaira és lehetőségeire is építeni tudó európai csatlakozását.

A területi-települési és a társadalmi folyamatok egyre árnyaltabbá, bonyolultabbá válnak az Alföldön is. Ezeknek mélyebb megismerése és összevetése a jellemző európai térfolyamatokkal alapvetően fontos feltétele lesz a térség egésze integrációjának. S még nagyon sok ilyen problémát nem ismerünk. A rendszerezett Alföld-kutatásokra tehát a jövőben is nagy szükség lesz. Ez alapvető érdeke az országnak, a régiónak, és a tudománynak is. Tudásalapú gazdaság és társadalomfejlődés az Alföldön sem lesz tudományos alap kutatás nélkül. Reméljük, hogy ezt mind az országos, mind a helyi döntéshozók felismerik, s továbbra is szükségét látják az Alföld-kutatások – a régió további megújulását is megalapozó – támogatásának.

## Jegyzetek

- 1 A gyakorta hangoztatott megállapítás tehát valószínűleg hamis. Nem szakad ketté az ország, lehet viszont, hogy az Alföld igen.
- 2 Rác L. 1998.
- 3 Nagy I. 1999.
- 4 Csordás L. 1999.
- 5 Márton J. 1997.
- 6 E hivatkozott 2–5. számon szereplő tanulmányok – terjedelmi okok miatt – egy másik tanulmánykötetben jelennek meg.
- 7 Nagy G. 1999.
- 8 Nagy E. 1999.
- 9 Kiss J. 1999.
- 10 Timár J. 1999.
- 11 Hamar A. et. al 1999.
- 12 Baranyi B. 1999.
- 13 Szoboszlai Zs. 1999.
- 14 Az „Európai Területfejlesztési Perspektívák” c. dokumentumban szereplő fogalom

## Irodalom

- Baranyi B.: Új folyamatok az Alföld társadalmában. Jelen kötetben.
- Csordás L.: *Változások az Alföld turizmusában*. Alföld II. Kutatási Program zárótanulmánya. Kézirat, MTA RKK ATI, Kecskemét, 1999.
- Hamar A.–Murányi I.–Szoboszlai Zs.: *Vállalkozók, értelmiségiek, fiatalok* (az Alföld innovatív társadalmi csoportjai). Kézirat, MTA R.KK. ATI, Szolnok, 1999.
- Kiss J. P.: Az „elérhetőség” az alföldi települések fejlődésében. Jelen kötetben.
- Márton J.: *Az Alföld agrárvilágának átalakulása*. Alföld II. Kutatási Program zárótanulmánya. Kézirat, MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1997.
- Nagy I.: *Az alföldi településátalakulás környezetökológiai tendenciái*, Alföld II. Kutatási Program zárótanulmánya. Kézirat, MTA RKK ATI, Békéscsaba, 1999.
- Nagy E.: A szolgáltató szektor az Alföldön. Jelen kötetben.
- Nagy G.: Az Alföld gazdasági fejlődésének néhány vonása. Jelen kötetben.
- Rác L.: *Az Alföld éghajlatváltozásnak hosszú távú trendjei*. Alföld II. Kutatási Program zárótanulmánya. Kézirat, MTA RKK ATI, Kecskemét, 1998.
- Timár J.: Változó településkapcsolatok. Jelen kötetben.

T. GÉMES TÜNDE

# A Stratégiai Kutatások Alföld Programjának (1997–1999) bibliográfiája

## Az ÚJ TERÜLETI, TELEPÜLÉSI ÉS TÁRSADALMI FOLYAMATOK AZ ALFÖLDÖN c. kutatási program kéziratai, tudományos jelentései

### *Összefoglalók*

- Csatári Bálint: *Az Alföld új területi, települési és társadalmi folyamatai (Kutatási tematika, hipotézisek, új stratégiai kutatási irányok)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1997. 16 p.
- Csatári Bálint: *Az Alföld Kutatási Program 2. részjelentése*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 24, [2] p.
- Csatári Bálint: *Az Alföld II. Kutatási Program II. ütemének tematikái*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 23 p.
- Csatári Bálint–Szemenyei Gyula: *Az Alföld Információs Rendszere (vázlat)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 10 p.
- Csatári Bálint: *Az Alföld II. Kutatási Program (1997–1999) összefoglaló zárójelentése*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 20 p.
- Csatári Bálint: *Tézisek az Alföldről: (Az Alföld II. Kutatási Program zárótanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 15 p., [5] p.
- Csatári Bálint (összeáll.): *Új területi, települési és társadalmi folyamatok az Alföldön (az Alföld II. Kutatási Program /1997–1999/ záró tanulmánykötete)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, [1999]. [220] p.

T. Gémes Tünde(összeáll.): *Az Alföld I. és II. Kutatási Programok teljes bibliográfiája*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 98 p.

### *Hosszú távú környezeti trendek és új konfliktusok*

Témavezető: Nagy I. Imre

Nagy Imre: *Az alföldi településátalakulás környezet-ökológiai tendenciái (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1999. 26 p.

Nagy Imre: *Az alföldi települések környezetminősítése*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1997. 27 p.

Rácz Lajos: *Az Alföld hosszú távú ökológiai folyamatai*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 69 p., [28] p.

Rácz Lajos: *Az Alföld hosszú távú ökológiai folyamatai (összefoglaló)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 31 p.

Rácz Lajos: *Az Alföld éghajlatváltozásának hosszú távú trendjei (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 40 p.

### *A fenntartható vidék- és agrárfejlődés esélyei a régióban*

Témavezető: Baukó Tamás–Márton János

Baukó Tamás–Gurzó Imre–Márton János (szerk): *Az Alföld-kutatások szinopszisa agrárgazdasági szemszögből I-II. kötet: Az Alföld agrárvilágának átalakulása, a mezőgazdaság szerepe a régió vidékfejlesztésében*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1998. 85, 118 p.

Csordás László: *A falusi turizmus helyzete Magyarországon és az Alföldön (összefoglaló és esettanulmányok)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 41, [2], 21, [4], 16, [3] p.

Csordás László: *Változások az Alföld turizmusában (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 43 p.

Márton János: *Az Alföld agrárvilágának átalakulása (szinopszis)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1997. 45 p.



- Márton János: *Az Alföld agrárvilágának átalakulása (a mezőgazdaság szerepe a régió vidékfejlesztésében) (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1999. 38 p.
- Márton János: *Az Alföld és kistérségeinek differenciált fejlődése és fejlesztésének harmonizálása, agrárfejlesztési stratégia. Kutatási koncepciótervezet I.* MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba–Budapest, 1997. 45 p.
- Márton János: *Az Európai Unió csatlakozás hatásai a fenntartható agrárfejlődésre az Alföldön. Kutatási koncepciótervezet II.* MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1998. 73, [4] p.
- Nagy Erika: *A szolgáltató szektor új elemei az Alföldön (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1999. 19 p.
- Nagy Gábor: *Az Alföld gazdasági fejlődésének néhány vonása (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1999. 18 p.

### *Agrárkutatás–Turizmus (FVM–MTA Stratégiai Kutatások)*

Témavezető: Csordás László

- Csordás László: *Az 1992-ben turisztikai projekteket vállaló települések vizsgálata (esettanulmány és összefoglaló)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 18, 15, [5] p.
- Csordás László (szerk.): *A fenntartható turizmusfejlesztés alföldi példái (esettanulmányok és összefoglaló)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999.
- Martonné Erdős Katalin: *Abádszalók, Debrecen, Vásárosnamény*. [25], [35], [18] p.
- Gyöngyösiné Gácsi Ildikó: *Gyomaendrőd, Tiszafüred*. [21], [18] p.
- Novák Tibor: *Hajdúszoboszló, Hortobágy*. [23], [13] p.
- Martonné Erdős Katalin: *Összefoglaló*. [10] p.
- Csordás László: *Az Északkelet-Alföld határmenti területeinek turizmusa (esettanulmány)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 42, [22] p.
- Csordás László: *A második otthonok kialakulása, jellemzői és helyi hatásai az Alföldön*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 27, 17, [98] p.
- Csordás László: *Változások az Alföld turizmusában (a kereskedelmi szálláshelyek adatai alapján) (esettanulmány és összefoglaló)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 29 p.

Csordás László: *MTA–FVM–Agrárkutatás–Turizmus keretében eddig született kéziratok beszámoló jellegű összefoglalói*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 14 p.

### *Az Alföld településhálózatának térszerkezete*

Témavezető: Timár Judit

- Bajmócy Péter–Kiss János: *Városi funkciójú központok és elméleti vonzáskörzeteik az Alföldön (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba–Szeged, 1999. 21 p.
- Beluszky Pál–Csatári Bálint: *Kísérleti számítások Magyarország és az Alföld új településtípológiájához*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, 1998. [70] p.
- Csatári Bálint: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Bács-Kiskun megyében (esettanulmány)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 13, [18] p.
- Kiss János: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Csongrád megyében (esettanulmány)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1998. 34, [21] p.
- Kugler József: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Békés megyében (esettanulmány)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1998. 25, [17] p.
- Süli-Zakar István: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Hajdú-Bihar megyében (esettanulmány)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Debrecen, 1998. 17, [31] p.
- Süli-Zakar István: *Vonzásviszonyok és térkapcsolatok Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (esettanulmány)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Debrecen, 1998. 14, [24] p.
- Timár Judit: *Változó településkapcsolatok az Alföldön (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1999. 21 p.

### *Az alföldi társadalom innovativitása, megújulóképesége*

Témavezető: Szoboszlai Zsolt

- Baranyi Béla: *Új folyamatok és várható tendenciák az Alföld társadalmában (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Debrecen, 1999. 36 p.
- Hamar Anna–Murányi István–Szoboszlai Zsolt: *Vállalkozók, értelmiségiek, fiatalok (az Alföld innovatív társadalmi csoportjai) (a zárókötet tanulmánya)*

- nya). MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Szolnok, 1999. 35 p.
- Szoboszlai Zsolt: *Az alföldi társadalom innovatív csoportjai*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Szolnok, 1997. 108 p.
- Szoboszlai Zsolt: *Az alföldi társadalom innovatív csoportjai (összefoglaló)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Szolnok, 1997. 26 p.
- Szoboszlai Zsolt: *Agrárátalakulás – társadalom-átalakulás: Esettanulmány Pélyről*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Szolnok, 1998. 27 p.

### *Az Alföld határmenti térségeinek problémái*

Témavezető: Baranyi Béla

- Baranyi Béla (szerk.): *Északkelet-Magyarország és a határok. (Északkelet-Alföld határ menti területeinek helyzete – felzárkózás lehetőségei és esélyei)*. 2 kötet. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Debrecen, 1999. 479 p.
- Balcsók István: Sokasodó gondok és szerény esélyek az északkeleti határ mente munkaerőpiacán. [65] p.
- Baranyi Béla: Az Északkelet-Alföld határ menti területeinek stratégiai szempontú helyzetelemzése. [2] p.
- Baranyi Béla: A határ mente fejlesztésének lehetséges irányai, kitörési pontok és a felzárkózás esélyei. [11] p.
- Baranyi Béla: A „keleti kapuk” – vállalkozási övezetek a határ mentén. [16] p.
- Baranyi Béla–Mező Barna: A „periféria perifériáján” – egy kérdőíves vizsgálat eredményei és tanulságai. [55] p.
- Csordás László: Az Északkelet-Alföld határ menti területeinek turizmus. (Helyzetelemzés) [39] p.
- Csordás László: Területi különbségek az Északkelet-Alföld határ menti területein. [54] p.
- Dancs László: Az északkelet-alföldi határszél kialakulása és néhány geográfiai jellemzője. [12] p.
- Dancs László: Határon átnyúló kapcsolatok az Északkelet-Alföldön. [42] p.
- Grasselli Gábor: A határmentiség néhány sajátossága Hajdú-Bihar megyében. [6] p.
- Kovács Csaba: Határ menti települések néhány népességföldrajzi sajátossága az Alföld északkeleti részén, különös tekintettel a cigány etnikum helyzetére. [16] p.

Mező Barna: A mezőgazdasági vállalkozások helyzete az Észak-Alföld határ menti településein. [44] p.

Molnár István: Globalizáció és regionális kölcsönhatások a bihari térség és a Bihari Vállalkozási Övezet szempontjából. [14] p.

Nagy Imre: Adalékok Északkelet-Magyarország határtérségének környezetállapot felméréséhez. [31] p.

Süli-Zakar István: A határmentiség az euroatlanti folyamatok tükrében, különös tekintettel a Kárpátok Eurorégió működési területére. [45] p.

Szarvák Tibor: Adaptációs és innovációs lehetőségek a határ menti periferiákon. [20] p.

### *Sikeressé, megújulóképes városok és falvak az Alföldön*

*Témavezető: Velkey Gábor – Timár Judit*

Baranyi Béla (témavezető, szerk.)–Balcsók István–Baranyi Béla–Dancs László–Mező Barna: *Sikeressé városok az Alföldön: Mátészalka gazdasági-társadalmi fejlődésének tényezői és eredményei*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Debrecen, 1999. 88 p.

Baranyi Béla–Balcsók István–Mező Barna: *Várossiker és megújulás esélyei alföldi peremterületeken. Mátészalka (Jármé és Ópályi)*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Debrecen, 2000. 48 p.

Csatári Bálint: *Az alföldi városok fejlődésének összetevői (adatok, tények, összefüggések)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 2000. 15, [14] p.

Duró Annamária–Tóth Krisztina: *Kalocsa*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét–Budapest, 2000. 22 p.

Murányi István–Szoboszlai Zsolt: *Sikeressé városok és falvak az Alföldön (Szolnok–Tószeg–Besenyszög): (Esettanulmány a VI. altémához). Címváltozat: Sikeressé városok, magasan, illetve alacsonyan fejlett települések az Alföldön (Szolnok–Tószeg–Besenyszög)*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Szolnok, 1999. 64 p.

Murányi István–Szoboszlai Zsolt: *Sikeressé városok, fejlett és leszakadó falvak az Alföldön: (Elemző, összegző tanulmány a VI. altémához). Címváltozat: sikeres városok, magasan, illetve alacsonyan fejlett települések az Alföldön. (összegző zárójelentés)*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Szolnok, 1999. 65 p.

Nagy Gábor–Nagy Erika: *Kihasztnátlan tartalékok és részsikerek: örökölt és újképletű konfliktusok és ellentmondások Szeged fejlődésében*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 2000. 44 p.

Szarvák Tibor: *Települési stratégiák a kilencvenes években: Szolnok, a jól fekvő megyeszékhely*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Szolnok, 2000. 36 p.

Velkey Gábor: *Sikeres, megújuló települések az Alföldön (az empirikus kutatás kérdőíve)*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1998. 21 p.

Velkey Gábor: *Megújuló képesség, siker Gyula és környéke szemszögéből*. MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 2000. 17 p.

### *Az új európai területfejlesztési perspektívák és az Alföld* Témavezető: Csatári Bálint

Csatári Bálint: *Az Alföld és az új európai területfejlesztési perspektívák (a zárókötet tanulmánya)*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1999. 13, [8] p.

*Válogatás az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézete munkatársainak Alföld II. Kutatási Programhoz kapcsolódó publikációiból (1997–1999)*

#### *Önálló kötetek*

Csatári Bálint (főszerk.)–Timár Judit (szerk.)–Rakonczi János (szerk.): *Alföldi tanulmányok 1997*. 16. kötet. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1997. 124 p.

Csatári Bálint (főszerk.)–Timár Judit (szerk.)–Rakonczi János (szerk.): *Alföldi Tanulmányok 1998–1999*. 17. kötet. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. 185 p.

Csatári Bálint (témavezető)–Zala György (témavezető): *Bács-Kiskun megye komplex tervének területrendezési terve* (Térségi szerkezeti terv + szabályozási irányelvek). VÁTI Kht., MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest–Kecskemét, 1999. 126 p.

Baranyi Béla–Csatári Bálint–Csordás László: *Hajdú-Bihar megye területfejlesztési koncepciója*. Szerk.: Baranyi B. MTA Regionális Kutatások Központja, Hajdú-Bihar Megyei Területfejlesztési Tanács, Debrecen, 1998. 142 p. (Területfejlesztés, 8.).

Baranyi Béla–Balcsók István–Dancs László–Mező Barna: *Borderland Situation and Periferality in the North-Eastern Part of the Great Hungarian Plain*. Centre for Regional Studies, Pécs, 1999. 85 p. (Discussion Papers, 31.).

Baukó Tamás (szerk.): *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. 397 p.

Szoboszlai Zsolt-Szarvák Tibor-Péter Judit-Serafin József-Nagyné Varga Ilona: *A szociális földprogram referenciái*. Szerk.: Szoboszlai Zs. Jász-Nagykun-Szolnok Megye Esély Szociális Közalapítványa, Szolnok, 1999. 56 p.

### *Egyéni publikációk*

Baranyi Béla-Süli-Zakar István: A családi vállalkozások szerepe az átalakuló mezőgazdaságban. In: *A fenntartható mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig*. IV. falukonferencia. Szerk.: Kovács T. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1997. pp. 299-306.

Baranyi Béla - Süli-Zakar István: Kisvállalkozások és vállalkozók helye és szerepe az Alföld mezőgazdaságában. *Debreceni Szemle*, 1997. 2. 195-211.

Baranyi Béla-Süli-Zakar István: Térségfejlesztési jövőképek az Alföld átalakuló mezőgazdaságában. In: *Integráció az agrárgazdaságban*. XXXVIII. Georgikon Napok, Keszthely. Szerk.: Somogyi S. PATE Georgikon Mezőgazdasági Kar, Keszthely, 1997. pp. 310-315.

Baranyi Béla: Az Alföld mai társadalma. *Comitatus*, 8. 1998. 1. 29-38.

Baranyi Béla: Bedő története, a társadalmi-gazdasági fejlődés jellemzői a település alapításától napjainkig. A gazdasági élet jellemző vonásai napjainkban. A fenntarthatóság esélyei Bedőn. In: *Egy fenntartható nemzetiségi falu: Bedő szociálgeográfiai vizsgálata*. Szerk.: Süli-Zakar I. KLTE Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszéke, Bedő-Debrecen, 1998. pp. 24-39, 61-77, 133-139.

Baranyi Béla: A civis város az ezredfordulón. (A polgárosodás kilátásai Debrecen társadalmában). In: *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából III*. Szerk.: Süli-Zakar I. KLTE Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen, 1998. pp. 5-20.

Baranyi Béla: Hajdú-Bihar megye. Balmazújváros, Furta, Zsáka. In: *Hajdú-Bihar megye kézikönyve*. Főszerk.: Süli-Zakar I. Csiszér Bt, CEBA Kiadó, Hatvan, 1998. pp. 21-130., 337-356., 649-653., 793-796. (Magyarország megyei kézikönyvei, 8.).

Baranyi Béla: Hajdú-Bihar megye társadalmi-gazdasági helyzetének főbb jellemzői az önkormányzati rendszer második ciklusában. In: *Hajdú-Bihar Megyei Önkormányzat 1994-1998*. Összeáll.: Baranyi B., Balogh S., Jilk Gyula et al.) Hajdú-Bihar Megyei Önkormányzat, Debrecen, 1998. pp. 83-106.

Baranyi Béla: A határon átnyúló kapcsolatok szerepe az agrárgazdaság versenyképességének erősítésében a Bihari Vállalkozási Övezet működési területén. In: *A versenyképes magyar agrárgazdaság az évezred küszöbén*. I. kötet: Ökonómia. Összeáll.: Sényi P.-né. Pannon Agrártudományi Egyetem Georgikon Mezőgazdaságtudományi Kara, Keszthely, 1998. pp. 299-304. Georgikon Napok, Keszthely, 1998. szeptember 24-25.

- Baranyi Béla: A polgárosodó Debrecen. Népesedési helyzet. Vagyongazdálkodás. Lakásgazdálkodás. A város külső kapcsolatrendszere. I: *Számvetés. Debrecen Megyei Jogú Város önkormányzatának négy éve* (1994–1998). Szerk.: Baranyi B., Grasselli G. Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata, Debrecen, 1998. pp. 9–22., 35–47., 130–142., 181–193., 289–296.
- Baranyi Béla–Süli-Zakar István: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye ipara. In: *Szabolcs-Szatmár-Bereg megye monográfiája. 2. Társadalom és gazdaság*. Szerk.: Frisnyák S. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat, Nyíregyháza, 1998. pp. 175–279.
- Baranyi Béla–Mező Barna: A mezőgazdasági termelés minőségi megújításának lehetőségei és esélyei az agrárválság által sújtott Északkelet-Alföld határmenti területein. In: *Agrárjövők alapja a minőség. XLI. Georgikon Napok*. Keszthely, 1999. szeptember 23–24. Összeáll.: Sényi P.-né. PATE, Keszthely, 1999. pp. 38–43.
- Baranyi Béla: A „periféria perifériáján” – a határmentiség kérdőjelei egy vizsgálat tükrében az Északkelet-Alföldön. *Tér és Társadalom*, 13. 1999. 4. 17–44.
- Baranyi Béla: A polgárosodás lehetőségei és esélyei egy alföldi nagyváros társadalmában (debreceni példa). *Alföldi Tanulmányok*, 17. 1998–1999. 162–178.
- Baranyi Béla: Polgárosodási tendenciák „cíviss” városban. Múlt a jelenben – a társadalmi megújulás esélyei az Alföldön. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén. II. Alföld kongresszus*. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 256–258., 329–333.
- Baranyi Béla: A vidékfejlesztés társadalmi feltételei Hajdú-Bihar megyében. In: *Tiszántúli Mezőgazdasági Tudományos Napok. A Debreceni Agrártudományi Egyetem a Tiszántúli mezőgazdaságáért*. Debrecen, 1999. október 28–29. Szerk.: Jávor A., Nagy G., Pető K. DATE, Debrecen, 1999. pp. 147–155.
- Baranyi Béla: Új folyamatok és várható tendenciák az Alföld társadalmában. *Ezredforduló*, 1999. 3. 17–22.
- Baukó Tamás–Gurzó Imre: A térségfejlesztési kutatások néhány szempontja agrártérségben, a dél-békési kistérségi kutatás példáján. In: *A fenntartható mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig. IV. falukonferencia*. Szerk.: Kovács T. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1997. pp. 329–336.
- Baukó Tamás–Gurzó Imre–Márton János: A földhasználat és térségfejlesztés néhány aspektusa Békés megyében. I. *Comitatus*, 7. 1997. 12. 19–24.
- Baukó Tamás–Gurzó Imre–Márton János: A földhasználat és a térségfejlesztés néhány aspektusa Békés megyében II. *Comitatus*, 8. 1998. 1. 25–28.
- Baukó Tamás–Gurzó Imre–Márton János: Specialised private farms and settlement development in Békés County. In: *Local Development and*

- Public Administration in Transition*. Eds.: M. Barlow, I. Lengyel, R. Welch. József Attila University, Szeged, 1998. pp. 222–226.
- Csatári Bálint: Az Alföld tudományos műhelyei: elképzelések az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézete fejlesztéséről. *Alföldi Tanulmányok*, 16. 1997. 104–111.
- Csatári Bálint: Az Alföld-kutatás fejlesztéséről. *Ezredforduló*, 1997. 2. 24–26.
- Csatári Bálint: Bács-Kiskun megye jövőképe. Az 1997-ben induló megyei és kistérségi területfejlesztési koncepciók előkészítéséhez. *Comitatus*, 7. 1997. 11. 47–52.
- Csatári Bálint: A megye jövőképe. Földrajz. In: *Bács-Kiskun megye kézikönyve*. Főszerk: Szabó K. CEBA Kiadó, Hatvan, 1997. pp. 66–69., 165–166. (Magyarország megyei kézikönyvei, 2.).
- Csatári Bálint: Az Alföld és az új európai területfejlesztési perspektívák. *Tér és Társadalom*, 12. 1998. 4. 1–19.
- Csatári Bálint: Az átalakuló Alföldről és az újraindult kutatásokról. *A Falu*, 13. 1998. 3. 53–58.
- Csatári Bálint: Gondolatkísérletek az Alföldnek az új európai területfejlesztési perspektívákhoz illeszthetőségéről. *Debreceni Szemle*, 4. 1998. 4. 654–662.
- Csatári Bálint: Regionális „utak” Európába. *Európai Utas*, 9. 1998. 2. 74–76.
- Csatári Bálint: Az új európai területfejlesztési perspektívák és az Alföld. *Ezredforduló*, 1998. 6. 24–28.
- Csatári Bálint: Az Alföld a XXI. század küszöbén. Előszó. Az új Alföld kutatási program főbb irányai és első eredményei. A tudományos koordináció szükségessége és lehetőségei az Alföldön. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 9–10., 45–62., 100–101.
- Csatári Bálint: Az alföldi tanyarendszer változásairól. In: *A falu- és vidékfejlesztés stratégiai kérdései*. Szerk.: Kovács F., Kovács J. MTA Agrártudományok Osztálya, Budapest, 1999. pp. 43–48. (Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai kutatások a Magyar Tudományos Akadémián. Az agrártermelés tudományos alapozása).
- Csatári Bálint: A Dél-Alföld településhálózata és településszerkezeti változásainak néhány eleme. In: *Kommunikáció térben és időben*. Tiszteletkötet Erdősi Ferenc professzor úr 65. születésnapjára. Szerk.: Tésits R., Tóth J. University Press, Pécs, 1999. pp. 23–47.
- Csatári Bálint: New factors in the differentiation of the Hungarian settlement network. In: *Spatial Research in Support of the European Integration*. Proceedings of the 11<sup>th</sup> Polish–Hungarian Geographical Seminar (Mátraháza, Hungary 17–22 September, 1998). Ed.: Duró A. Centre for Regional Studies, Pécs, 1999. pp. 59–68. (Discussion Papers/Special).



- Csatári Bálint: Some elements in the local dimension of territorial development in Hungary. In: *Gleichwertige Lebensbedingungen in Mitteleuropa – ein tragfähiges Konzept für die Raumordnung?* Hrsg: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. ARL, Hannover, 1999. pp. 205–221. (Arbeitsmaterial, 253.)
- Csatári Bálint: A tanyák szerepe a vidékfejlesztésben. *A Falu*, 14. 1999. 4. 45–52.
- Csordás László: Gondolatok a fenntartható fejlődésről és a fenntartható mezőgazdaságról. In: *A fenntartható mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig*. IV. falukonferencia. Szerk.: Kovács T. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1997. pp. 167–174.
- Csordás László: Leisure time home and rural tourism as a part of alternative tourism and important factor of incoming tourism in Hungary. In: *Conditions of the Foreign Tourism Development in Central and Eastern Europe*. Ed.: J. Wyrzykowsky. Wrocław University Department of Regional and Tourism Geography, Wrocław, 1999. pp. 11–29.
- Csordás László: Second homes in Hungary. In: *Spatial Research in Support of the European Integration*. Proceedings of the 11<sup>th</sup> Polish–Hungarian Geographical Seminar (Mátraháza, Hungary 17–22 September, 1998). Ed.: Duró A. Centre for Regional Studies, Pécs, 1999. pp. 145–160. (Discussion Papers/Special).
- Csordás László: A turisztikai projekteket tervező települések vizsgálata az Alföldön. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 86–90.
- Dancs László: Az agrárgazdaság megújulásának esélyei az Alföldön. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 291–294.
- Diebel Andrea: Álmosd, Ártánd, Bagamér, Berekböszörmény, Bojt, Hosszúpályi, Kokad, Monostorpályi, Újléta. In: *Hajdú-Bihar megye kézikönyve*. Főszerk.: Süli-Zakar I. Csiszér Bt, CEBA Kiadó, [s.l.] 1998. (Magyarország megyei kézikönyvei, 8.) pp. 533–542., 588–597., 608–609., 622–624., 677–680., 688–689., 712–715., 772–774. p.
- Duró Annamária: Gondolatok a tanyarendszer múltjáról és jelenéről. *A Falu*, 13. 1998. 65–70.
- Duró Annamária: Tanyakutatás – szociálgeográfiai megközelítésben. In: *Földrajzi kaleidoszkóp*. Tanulmányok Krajkó Gyula professzor 70. születésnapjára. Szerk.: Mészáros R., Tóth J. JPTÉ TTK Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, JATE TTK Gazdaságföldrajzi Tanszék, Pécs–Szeged, 1998. pp. 245–259.
- Duró Annamária: A szegedi tanyaközségek múltja és jelene – szociálgeográfiai megközelítésben. In: *Az Alföld társadalma*. Szerk.: Novák L. Arany János Múzeum, Nagykőrös, 1998. pp. 667–695. (Az Arany János Múzeum Közleményei, 8.)

- Kiss János: Az ágazati gazdaság szerkezet szerepe a regionális differenciálódásban Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 12. 1998. 1–2. 138–162.
- Kiss János: A berettyóújfalui kistérség területi kapcsolatrendszere. *Comitatus*, 8. 1998. 2. 51–62.
- Kiss János: Az alföldi gazdaság: a kilábalás feltételei és lehetséges irányai. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 63–69.
- Kiss János–Bajmócy Péter: Megyék, régiók és központjaik – modellek tükrében. *Tér és Társadalom*, 13. 1999. 1–2. pp. 31–51.
- Kiss János: A város-vidék peremzóna személyközlekedésének átalakulási folyamatai az Alföld négy megyeszékhelyén (1980–1998). *Alföldi Tanulmányok*, 17. 1998–1999. 112–130.
- Kugler József: Békés megye településhálózata. In: *Békés megye kézikönyve*. Főszerk.: Kőváry E. P. Oktinfo-Szeged Bt., CEBA Kiadó, Szeged, 1999. pp. 25–27. (Magyarország megyei kézikönyvei, 3.).
- Kugler József: A jövő záloga: a felsőoktatás keresztúton. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 187–190.
- Mező Barna: A városi és a falusi társadalom „szétszakadásának” néhány összefüggése. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 343–345.
- Nagy Erika: „Az Alföld a XXI. század küszöbén” Összegző gondolatok a II. Alföld kongresszusról. *Tér és Társadalom*, 12. 1998. 4. 165–173.
- Nagy Erika: Az Alföld-kutatások koordinációjának problémái és lehetőségei. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 97–99.
- Nagy Erika: Growth and urban differentiation on the urban periphery: a case study from Szeged, Hungary. *GeoJournal*, 46. 1999. 1. 221–230.
- Nagy Erika: A kereskedelmi ingatlanfejlesztések néhány sajátossága és térszerkezet-formáló szerepe a kelet-közép-európai városokban. *Alföldi Tanulmányok*, 17. 1998–1999. 13–29.
- Nagy Gábor: A regionális fejlesztés területi egységei az Alföldön. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 113–115.
- Nagy Imre: Környezetvédelmi innovációk a Közép-Tisza-vidék településein. In: *A fenntartható mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig*. IV. falukonferencia. Szerk.: Kovács T. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1997. pp. 220–225.
- Nagy Imre: Adalékok az alföldi városok környezetállapot-vizsgálatához. *Alföldi Tanulmányok*, 16. 1997. 51–64.
- Nagy Imre–Tózsza István: Döntéshozatali tényezők az Alföld településkörnyezeti vizsgálatában. *Földrajzi Értesítő*, 47. 1998. 1. 58–70.

- Nagy Imre–Pál Ágnes: The economic relations of the Hungarian-Romanian border zone. In: *Danube–Cris–Mures–Tisa Euroregion Geoeconomical Space of Sustainable Development*. Eds.: C. Gruia, Gh. Ianos, M. Török-Oance, P. Ordea. Timisoara, West University of Timisoara, University of Novi Sad, József Attila University of Szeged, University of Tübingen, Novi Sad, Szeged, Tübingen, 1999. pp. 369–386.
- Nagy Imre: Környezet: korlát vagy lehetőség az Alföld fejlődésében. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 357–359.
- Nagy Imre–Pál Ágnes: Socio-economic processes in the Hungarian-Yugoslavian Border Zone. In: *Curtains of Iron and Gold. Reconstructing Borders and Scales of Interaction*. Eds.: H. Eskelinen, I. Liikanen, J. Oksa. Ashgate, Aldershot, 1999. pp. 229–241.
- Rác Lajos: *Climate History of Hungary Since 16th Century: Past Present and Future*. Pécs: Centre for Regional Studies, 1999. 160 p. (Discussion Papers. 28.).
- Rác Lajos: Magyarország éghajlattörténete a 16. századtól napjainkig. *Magyar Tudomány*, 44. 1999. 9. 1127–1139.
- Süli-Zakar István: Térségfejlesztési jövőképek az Alföldön. In: *A térségfejlesztés vezetési és munkaszervezési összefüggései*. Dr. Kurucz Gyula professzor 70. születésnapjára. DATE, Debrecen, 1997. 62. p.
- Szarvák Tibor–Diebel Andrea: A rendszerváltás vesztesei. Szociológiai vizsgálat eredményei egy határmenti falusi településen, Bagamérban. In: *A fenntartható mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig*. IV. falukonferencia. Szerk.: Kovács T. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1997. pp. 314–321.
- Szarvák Tibor: Adaptációs és innovációs lehetőségek a leszakadó társadalmi csoportokban az Alföldön. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 346–348.
- Szoboszlai Zsolt: A fenntartható vidékfejlesztés. In: *Magyar jövőképek*. Szerk.: Varga Cs., Tibori T. HÉA Stratégiakutató Intézet, Budapest, 1998. pp. 310–328. (Nemzeti stratégia 2020-ig könyvek, 2.).
- Szoboszlai Zsolt: Hagyomány és jövő – a társadalmi megújulás esélyei az Alföldön. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 307–310.
- Szoboszlai Zsolt: A szociális földprogram hatékonysága. *Esély*, 1999. 1. 26–44.
- Szoboszlai Zsolt–Murányi István: Az ifjúság szocializációjának néhány jellemzője két alföldi városban. *Alföldi Tanulmányok*, 17. 1998–1999. 150–161.
- Timár Judit: A környezetvédelmi döntéshozatal változó konfliktusai egy falusi mezőgazdasági szövetkezetben. In: *A fenntartható mezőgazdaságtól a*

- vidékfejlesztésig. IV. falukonferencia. Szerk.: Kovács T. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1997. pp. 207–213.
- Timár Judit: Recent changes and governmental problems in urban-rural fringes in the Great Hungarian Plain. In: *Local Development and Public Administration in Transition*. Eds.: Barlow, M., Lengyel, I., Welch, R. József Attila University Press, Szeged, 1998. pp. 150–157.
- Timár Judit–Krakover, S.: Geo-structural changes in peripheral areas: The case of Békés region, Hungary. In: *Urban Development. A Challenge for Frontier Regions – Book of Abstracts*. Beer Sheva: The Negev Center for Regional Development, The Jewish Agency for Israel, 1998. pp. 96–97.
- Timár Judit: Az alföldi városok esélyei a városok versenyében. In: *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. II. Alföld kongresszus. Szerk.: Baukó T. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 225–228.
- Timár Judit–Baukó Tamás: A „város-vidék peremzóna” néhány sajátossága és szerepe az alföldi városok átalakulásában. *Alföldi Tanulmányok*, 17. 1998–1999. 94–111.

### Az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézetének a kutatási programhoz kapcsolódó kutatás-fejlesztési dokumentumai [területfejlesztési koncepciók 1997–1998]

- Baukó Tamás–Gurzó Imre–Márton János (szerk.): *Gazdaságfejlesztési lehetőségek felmérése a dél-békési kistérségben I–II. kötet*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1997. 187., 179. p.
- Csatári Bálint–Zala György (témavezető, szerk.): *Bács-Kiskun megye kilenc kistérsége Területfejlesztési Koncepciója és fejlesztési programjavaslatai*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, VÁTI, Kecskemét-Budapest, 1998. 204 p.
- Csatári Bálint (témavezető, szerk.)–Süli-Zakar István (témakoordinátor, szerk.) (Baranyi Béla et al.): *Hajdú-Bihar megye Területfejlesztési Koncepciója*. 2 kötet. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Debrecen–Kecskemét, 1997. 39, 126 p.
- Csordás László (témavezető, szerk.): *Adalékok a Kecskemét–Tiszakécske statisztikai kistérség Területfejlesztési Koncepciójához: (adatok, tendenciák, a területi szférák helyzete, következtetések)* MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét, 1997. [140] p.
- Timár Judit–Velkey Gábor (témavezető): *Békés Megye Területfejlesztési Koncepciója*. 2 kötet. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1998.

Timár Judit-Velkey Gábor (szerk.): *Csongrád megye Területfejlesztési Konceptiója*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba-Szeged, 1998.

1. kötet. *Helyzetértékelés*. 331 p., ill.

2. kötet. *Fejlesztési Konceptió*. 80 p.

Timár Judit-Velkey Gábor (szerk.): *A Dél-Alföldi Régió Területfejlesztési Konceptiója*. Békéscsaba-Kecskemét-Szeged, 1998.

1. kötet. *Tervelemények*. 67 p.

2. kötet. *Helyzetértékelés*. 158 p.

3. kötet. *Mellékletek*. 80 p.

4. kötet. *Fejlesztési koncepció*. 66 p.

Timár Judit-Velkey Gábor (szerk.): *Üzleti Katalógus Békés Megye. Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója* = Business Catalogue of Bekes County. Regional Development Concept of Bekes County = Geschäftskatalog vom Komitat Bekes. Konzeption für die Gebietsentwicklung vom Komitat Bekes. KRAMON Szolgáltató Bt., Békéscsaba, 1998.

Velkey Gábor (szerk.): *A Békési Kistérség Területfejlesztési Programja*. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 1998. 96, 96 p.

# Summaries

## FOREWORD

by BÁLINT CSATÁRI

After the change of regime one of the greatest challenges for Hungary is regional modernization. The goal of the research partly summarised in this book is to assess environmental, economic, spatial and social processes that can be helpful for the Great Plain region in catching up and improving the adaptation abilities of its settlements. This research will be the foundation for connecting to future European Union development plans in the region. During the two-year-long research fifty essays were written by forty researchers adding up about 2100 pages. The main directions of the research were:

- chances, possibilities of sustainable development on the Great Plain,
- new changes in spatial structure on the Great Plain,
- problems of conflicted, peripheral areas,
- successful settlements on the Great Plain, able to renew themselves.

This volume summarizes main results of the second subject to help Hungarian society at the present historical turning-point in its preparations for successful development.

FERENC GLATZ

## STARTING THE GREAT PLAIN PROJECT

In a new worldwide and European integration age Hungary can only be successful if measures of a purposeful spatial development policy will be taken in the whole country but especially on the Great Plain. The Great Plain is a region where several types of Hungarian culture heading for different directions meet each other. Located on the peripheral part of West European civilization it faces not only disadvantageous factors but also ones of special benefit.

The project of a systematic Great Plain research came to life first in 1907. The first development project started in 1922–23. The third initiative of Great Plain research was inspired by the Hungarian Academy of Science in 1991–92.

In 1996–97 a new, practical research has started, different from its predecessors, on the fields of spatial development, water management, soil usage, regional economic and foreign policy, based on the ideas of a “region-friendly service state”, European integration and improvement the role of regions.

The research outlines the role of regionalism in the historical past and tries to describe a new, "Great Plain identity" for the citizens and intellectuals of the region. To improve its efficiency, an investigation on the field of research organization is part of the project.

BÉLA BARANYI

## NEW PROCESSES IN THE SOCIETY OF THE GREAT PLAIN

The decay of the old, traditional social structure and the development of new structures have been getting faster since the beginning of the transition period. Social and structural relations, utterly new in their character and composition, are being shaped in the society of the Great Plain as well. Social differentiation and the growing closedness of the society, that is mirrored in the deepening regional differences, are disadvantageous for villages and agrarian regions. The structural and organisational transition of the economy, the total realignment of property relations and the appearance of new forms of enterprise have a crucial role in the recent social processes in the Great Plain, which is a mainly agrarian area even today. The unique "Great Plain type" of urban development that was characterised partly by embourgeoisement of the peasantry and showed the signs of relative development and backwardness at the same time, got stuck during the economic and social changes of the last half century. The once dual development, the bases of the Great Plain's different, unique society ceased to exist. Today there is no remaining social factor, except for local identity and "landscape-loving thinking", that could make the Great Plain's society different from other ones. Considering the expected effects of economic and social modernisation and globalisation, historical traditions and regional specialities will probably be overshadowed in the future. The once so strong sense of spatial identity and other community-forming traditions are fading, although they will have an effect on the mentality of people living in the region. The society of the Great Plain, similarly to other regions of Hungary, joined to the move towards uniformity.

ZSOLT SZOBOSZLAI

## CHARACTERISTICS OF LOCAL AND SPATIAL IDENTITY

The survey of the geographical and sociological elements of identity has become a crucial field of research in social sciences in Hungary. This essay introduces some of the results of an empirical local identity survey that took place in the Southern Great Plain within the framework of the Great Plain research project, following some surveys of local identity characteristics. The survey completed in 1999 introduces recent attitudes of inhabitants and identity elements shown by typified groups in localities of the Southern Great Plain (county seats, other towns, villages).

As one of the results we can state that—according to our original hypothesis and the conclusions following the survey—spatial aspects of social ties of people living on

the Great Plain and lessons resulting from the assessment of local and regional identity elements can help local and regional development, while deficiencies of local/regional ties—meaning also the lack of society's geographical knowledge at the same time—can hinder and obstruct the development of settlements and their area and the measure of its social support.

GÁBOR NAGY

## A FEW CHARACTERISTICS OF THE GREAT PLAIN'S ECONOMIC DEVELOPMENT

The basic question our research wanted to answer was that on what level were the settlements of the Great Plain—still showing unique peculiarities—able to adapt themselves to an economic structure which is mainly controlled by the market, and what were the factors of several individual successes, by which the settlement network became differentiated.

The Great Plain as a whole is not really a winner, more likely a loser of the political and economic transition. However, local/regional economies mainly completed the changes and became integrated into the European and global economic system, partly by using their own resources, partly by the support of foreign investments.

While in other Hungarian regions the crucial factor of economic success was re-industrialisation, this scenario took place very rarely on the Great Plain. The economic structure inherited by the region was hardly tempting for foreign investors. At the same time, the lack of financial resources hindered local initiatives. Neither Hungarian, nor international co-operations had stimulating effects that could counterbalance the peripheral location of this region. Though the service sector thrives in the centres of the region it did not really contribute to the economic development.

However, the Great Plain shows numerous successful adaptation schemes. In connection with this phenomenon differences inside the settlement system were increasing. The advantages of local centres generally helped these towns during the transition. The advantage of regional centres and other county seats became more typical, while the gap between middle-sized and small towns became deeper. Differences between small towns and great villages were decreasing.

Resultant from the characteristics of the Great Plain, the growth and prosperity of agriculture is needed, to increase its ability to maintain demographic balance, which in turn would preserve the region's values. For this, additional sources of income must be explored by using the experiences of integrated rural development both in Hungary and abroad.

The mosaic-like structure and differentiated settlement network of the region makes it possible to launch a new path of transition in Hungary, the model of knowledge-based development. The prosperity of the Great Plain is highly dependent on the growth of central places that induce economic dynamism in their hinterland.



## SERVICE ECONOMY IN THE GREAT PLAIN

The role of service industries was increasing dynamically in the economy of the Great Plain in the 1990s. This trend was supported by the structural and organisational transition of the national economy and also by the integration of local economies in the global flow of goods, services and information. As a consequence of the changing legal and regulation background, an enterprising rush was began after 1989 in which, the service sector was highly involved. The majority of the early foundations increased the spectrum of consumer services, competing with the surviving state corporations but also provided services for the inhabitants of peripheral rural regions. Meanwhile, the sector of producer services was also characterised by a rapid growth of enterprises that had a key role in transmitting information and knowledge in an increasingly competitive and a rather unstable business environment. However, the dominance of small scales and lack of capital in the sector that should be considered as a consequence of the transition process, do question the "flagship" role of services in economic transformation of the region.

Domestic enterprises that entered on international markets and international investors stimulated the differentiation of the settlement network in the Great Plain. One of the models of economic restructuring rests on the export-oriented re-industrialisation that also gave stimuli to the growth of producer services. The other model of transformation is driven by the dynamism and differentiation of the service sector that is based on the investments of domestic and also international investors. The latter is embodied by the majority of towns and cities of the Great Plain that could be identified as successful in the sense of economic restructuring. However, their prosperity scarcely effect their hinterland. In general terms, large scale retail developments and the dynamism of producer services polarised the spatial structure of the region in the late 1990s. The winners of this process are the administrative centres of counties and small and medium-sized towns having significant industrial potential and a wide range of public services.

JÁNOS PÉTER KISS

THE ROLE OF ACCESSIBILITY AND TRANSPORTATION IN THE  
DEVELOPMENT OF THE SETTLEMENTS IN THE GREAT PLAIN

After the transition, the role of geographical location and accessibility was increasingly appreciated as the basis for economic and social development. This change was a setback for the Great Plain because this area is the farthest from the primary source of foreign investments, West Europe, and also from the traditional centre of innovation and primary target for international investors, Budapest. In this new situation, each settlement's accessibility became more important as a crucial factor of development. Transportation infrastructure of high capacity can counter-balance negative effects of unfavourable location. The quality of road network has

been increasingly important due to the development trends of the international transportation, location choices of multinational companies, the growing role of inter-firm networks and the phenomenon of axis-like development that is emerging along highways in Hungary.

However, the Great Plain has not got a priority in road network development and reconstruction programs, due to other (economic, traffic), factors that are prevailing in the distribution system of financial resources. We may presume, that the disadvantages of the region that have already existed before 1990 in terms of quantity, quality and structure of the road network, are still crucial issues. In this way, the road network does not ease the region's backwardness but makes its socio-economic problems them even more acute. The most important problems are the lack of highways and bridges over the rivers Danube and Tisza, and the poor quality of community roads for the inhabitants of small villages.

At the same time, there was an undeniable success in the road development of the Great Plain after 1989. As a result of the local governments' efforts, many inner roads of settlements were covered. Public transportation services were also improved, mainly by providing a better access to great cities and by increasing the number of direct public transportation lines adjusted to the differentiated demand. However, to launch a self-sustaining development and ease spatial inequalities, the development of spinal networks of transportation is of the highest significance.

JUDIT TIMÁR

## CHANGING SETTLEMENT RELATIONS ON THE GREAT PLAIN

Towns and cities have a key role in the spatial development of the Great Plain. Therefore these settlements were given a crucial place in the Great Plain II Research Project. The primary issue was to reveal the factors and causes of their success in accommodating to the new socio-economic circumstances of the transition period. The connection of towns and cities to their hinterlands plays an important role in their urban functions, therefore the efficiency of these settlements can also be measured in this system of relationships. The European Spatial Development Perspective (ESDP), published by the European Commission, underlines the importance of the complementary development of towns and cities, the urban networks based on co-operation and the new type of urban-rural relationship. The goal of the research summarised in this essay was to answer the following questions:

- How and in what direction did spatial relations of the region's settlements (especially the towns and cities) change during transition? Does this change have some features that are characteristic of the Great Plain?
- How can these relations and connections serve a balanced, polycentric urban system and a new urban-rural relationship?

The city-suburb relation has a growing importance because of suburbanization. Town-town relations are a mixture of rivalry and partnership. The town-village relation is getting differentiated and placed on new foundations by regional co-operations in the 90's. After introducing special characteristics, problems and

tendencies of these settlement relations the essay gives information for answering the question whether there is a real chance of reaching the goals of ESDP by adopting special regional and settlement development policy and what sort of strategic goals are needed for it.

BÁLINT CSATÁRI

## POSSIBLE ADAPTATION OF NEW EUROPEAN SPATIAL DEVELOPMENT PERSPECTIVES FOR THE HUNGARIAN GREAT PLAIN

A key problem of the future development of the Great Plain is the question: how will the region—as a special area with unique environmental, natural and partly social conditions—be able to adopt the new regional development methods, principles, directives forming in the European Union.

The first part of the essay delineates the main directions of the document entitled European Spatial Development Perspective (ESDP), those issues that will be of crucial importance for the whole Great Plain (common agricultural and environmental policy, trans-European networks).

The second part of the study defines the development trends of the villages and towns, that are different from other parts of the country, by multi-parameter factor and cluster analysis. The knowledge of those trends can help the Great Plain in exploiting its different, special characteristics.

Finally, by connecting the results of both analyses, the essay points out that the Great Plain, as a Central European region, can acquire a significant role in long-term regional development programmes if its institutional background for regional development and its launching programmes not only follow the needs of small regions or counties but also help their integration into a large scale development system supported by the European Spatial Development Perspective.

BÁLINT CSATÁRI

## THESES ON THE GREAT PLAIN

This summarising essay lists the most important results of the latest research project of the Great Plain region.

It states that the majority of the results and recommendations of the Great Plain I. Research Project completed in 1992–94 are still current. The modernisation and the establishment of the regional institution system has been proceeding languidly.

Most of the assessed and measured factors prove that the relatively disadvantageous position of the Great Plain hardly changed during the 90's. Although the change of economic and social system has been fully accomplished even in this region, the factors needed for modern ways of development have not appeared in the appropriate scale. Extremely endangered environment (floods, droughts),

underdeveloped infrastructure and lasting crisis in the agriculture are still hindering the development of the Great Plain.

Towns and cities have a crucial role in new regional processes. The new economic sectors, mainly the services in these towns are not able to emanate their effect on the neighbouring areas since their development is isolated. Therefore arrears of inner and outer Great Plain peripheries become chronic.

During the regional and social homogenisation of the decades of the state socialism the colourful society of the Great Plain had almost totally lost its earlier special, local energies and its ability to adapt and restore itself. This ability should be renewed in a modern way to help the Great Plain in its euro-regional integration.

To establish knowledge-based development, further systematised research on the Great Plain, founded on the identity of the region's society, is needed in the future as well. Exhaustive assessment and study of the new problems will be of crucial importance, not only in respect of science but also for the expected decentralising regional policies of the future.

## A kötet szerzői

- BARANYI BÉLA a történelemtudomány kandidátusa, tudományos csoportvezető, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Debreceni Csoport, Debrecen
- CSATÁRI BÁLINT a földrajztudomány kandidátusa, tudományos főmunkatárs, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét
- GLATZ FERENC akadémikus, az MTA Történettudományi Intézet igazgatója, a Nemzeti Stratégiai Kutatási Program elnöke
- KISS JÁNOS PÉTER geográfus, szociológus, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsabai Tudományos Osztály, Békéscsaba
- NAGY ERIKA a földrajztudomány kandidátusa, tudományos főmunkatárs, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsabai Tudományos Osztály, Békéscsaba
- NAGY GÁBOR a földrajztudomány kandidátusa, tudományos főmunkatárs, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsabai Tudományos Osztály, Békéscsaba
- SZOBOSZLAI ZSOLT szociológus, tudományos csoportvezető, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Társadalomkutató Csoport, Szolnok
- T. GÉMES TÜNDE könyvtáros, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Kecskemét
- TIMÁR JUDIT a földrajztudomány kandidátusa, tudományos főmunkatárs, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsabai Tudományos Osztály, Békéscsaba







- Globalizáció és nemzeti érdek
- A demokrácia intézményrendszere
- A magyar agrárgazdaság jelene és kilátásai
- Sárközy Tamás: Rendszerváltozás és a privatizáció joga
- Az agrártermelés tudományos alapozása
- Népegészség, orvos, társadalom
- Egészségügy és piacgazdaság
- Biotechnológia – lépéstartás Európával
- Környezetpolitika és uniós csatlakozás
- Termelés, piac, természeti környezet
- Losonczy Ágnes: Utak és korlátok az egészségügyben
- Budapest – nemzetközi város
- A cigányok Magyarországon
- Minőség és agrárstratégia
- A magyar nyelv az informatika korában
- A NATO és a magyar politika

Magyarország településkörnyezete  
Bp. 2000. 496 oldal, ára: 920 Ft

Az információs társadalom  
Bp. 2000. 245 oldal, ára: 700 Ft

Területfejlesztés és közigazgatás-szervezés  
Bp. 2000. 245 oldal, ára 700 Ft

Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik  
Bp. 2000. 241 oldal, ára 700 Ft

A cigányok Magyarországon  
Utánnnyomás. Bp. 2001. 270 oldal, ára: 700 Ft

Egészségügy Magyarországon  
Bp. 2001. 368 oldal, ára 920 Ft

Ujda György: Energiapolitika  
Bp. 2001. 391 oldal, ára 950 Ft

Balázs Géza: Magyar nyelvstratégia  
Bp. 2001. 268 oldal, ára 700 Ft

Magyarországi kutatóhelyek I-III.  
I. Élettudományok 280 oldal, ára 680 Ft  
II. Természettudományok 271 oldal, ára 680 Ft  
III. Társadalomtudományok 357 oldal, ára 780 Ft

A hazai vízgazdálkodás stratégiai kérdései  
Bp. 2002. 402 oldal, ára 1000 Ft

Borhidi Attila: Gaia zöld ruhája  
Bp. 2002. 331 oldal, ára 1950 Ft

A magyarországi Duna völgy területfejlesztési kérdései I-II. kötet  
Bp. 2002. 558 oldal, ára 2500 Ft

Információs társadalom és jogrendszer  
Bp. 2002. 343 oldal, ára 1490 Ft