

Szegedi Tudományegyetem
Természettudományi és Informatikai Kar
Földtudományok Doktori Iskola
Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék

A budapesti várostérségi periféria földrajzi átalakulásának folyamatai

Doktori (PhD) értekezés

Szabó Tünde

Témavezető:
Dr. Kovács Zoltán
tanszékvezető egyetemi tanár

Szeged
2016

Tartalomjegyzék

Ábrajegyzék	II
Táblázatok jegyzéke	II
1. Bevezetés	1
2. Problémafelvetés és kutatási kérdések.....	2
3. Módszertan	7
4. Az agglomerálódástól a metropolizációig – a posztfordi átmenet néhány koncepciója	10
4.1. Az agglomerálódás folyamata – termelőerők a városi térben.....	11
4.2. A népesség nagyvároson belüli mozgásfolyamatai és a várostérségi településhálózat átalakulása	12
4.3. Metropolizáció	15
5. A posztsuburbanizáció, a 'Zwischenstadt' elméletei, földrajzi formái, térszerkezeti hatásai.....	17
5.1. Posztsuburbanizáció	17
5.2. Zwischenstadt	19
5.3. Policentrikus térszerkezet és új gazdasági központok a posztsuburbán városrégióban.....	21
6. Strukturális és a város politikai gazdaságtana – a nagyvárostérségi átalakulás mechanizmusa a neoliberális rendszerben	24
6.1. Kritikai városkutatás	24
6.2. Strukturális és a város politikai gazdaságtana	26
6.3. A városrégiók működésének marxista és neomarxista felfogása	27
6.4. Egyenlőtlen fejlődés és a várostérségek.....	30
6.5. Neoliberalizáció és neoliberális állam.....	32
7. Városszerkezeti formák és a kapitalizmus változatai	33
8. A nagyvárosi régió térszerkezete és átalakulása, 1990-2011	38
8.1. A térszerkezeti vizsgálat kontextusa: a közép-európai városrégiók központrendszer.....	39
8.2. A budapesti várostérség központrendszerének átalakulása és a várostérség zónái közötti átrendeződés ...	43
8.3. Az ingakapcsolatok változó iránya és a periféria központjai közötti kapcsolatok erősödése.....	46
9. A várostérségi periféria gazdasági térszerkezete az állam és a tőke kapcsolatán keresztül	50
9.1. A gazdasági szervezetek térbeli rendszere a nagyvárosi periferián	51
9.2. Specializáció a várostérségi periféria gazdaságában	54
9.3. A gazdaság térszerkezete – átöröklődés vagy szelektív megújulás?.....	57
9.4. Neoliberalizáció a nagyvárosi periferián	61
10. A gazdasági átalakulás strukturalista értelmezése	65
10.1. A vizsgálati terület bemutatása	68
10.2. A helyi állam és a tőke viszonyai a tértermelés elemzési keretébe illesztve	73
10.3. Tértermelés az intézményi korrupción keresztül: egy jövőbeni elemzési keret.....	79

11. Összegzés: a várostérségi periféria térszerkezete és rejtett struktúrája	83
Köszönetnyilvánítás	90
Irodalomjegyzék	91
Summary of the thesis	104
Mellékletek	

Ábrajegyzék

1. ÁBRA: AZ URBANIZÁCIÓS CIKLUSOK ELMÉLETE..	13
2. ÁBRA: AZ INGÁZÁSI MINTÁK ÉS AZ ÁLTALUK LÉTREHOZOTT KÖZPONTRENDSZER A NAGYVÁROSI TÉRSÉGEKBEN	23
3. ÁBRA: A NAGYVÁROSI TÉRSÉG FELOSZTÁSA.....	39
4. ÁBRA: KÖZÉP-EURÓPAI VÁROSOK FOGLALKOZTATÁSI KÖZPONTRENDSZERE ÉS A KÖLCSÖNÖS INGAFORGALOM VOLUMENE ÉS ARÁNYA	42
5. ÁBRA: A KÖLCSÖNÖS INGÁZÁS IRÁNYAINAK ÉS VOLUMENÉNEK VÁLTOZÁSA, 1990-2011	49
6. ÁBRA: A KONCENTRÁLT KERESKEDELMI-IPARI TELEPHELYEK ELOSZLÁSA A BUDAPESTI FUNKCIONÁLIS VÁROSTÉRSÉGBEN	52
7. ÁBRA: CÉGEK ÉVES ÁRBEVÉTELE A VIZSGÁLT 56 TELEPÜLÉSEN, 2012/2013	54
8. ÁBRA: CÉGEK ÉVES ÁRBEVÉTELE ÉS TELEPHELYEK, KELETI VÁROSTÉRSÉG, 2012/2013.....	63
9. ÁBRA: CÉGEK ÉVES ÁRBEVÉTELE ÉS TELEPHELYEK, NYUGATI ÉS DÉLI VÁROSTÉRSÉG, 2012/2013.	64
10. ÁBRA: CÉGEK ÉVES ÁRBEVÉTELE ÉS TELEPHELYEK, ÉSZAKI VÁROSTÉRSÉG, 2012/2013	65
11. ÁBRA: A VÁROSTÉRSÉGI PERIFÉRIA DÉLI, BELSŐ ZÓNÁJA. A NAGY ÁRBEVÉTELŰ CÉGEK TELEPÜLÉSÉNEK MINTÁZATA.....	67

Táblázatok jegyzéke

1. TÁBLÁZAT: A VÁROSFEJLŐDÉS FÁZISAINAK JELLEMZŐ FOLYAMATAI, PROBLÉMÁI ÉS ESZKÖZEI A NÉMET VÁROSTÉRSÉGEKBEN	14
2. TÁBLÁZAT: A KÖZÉP-EURÓPAI NAGYVÁROSI TÉRSÉGEK ALAPVETŐ ADATAI, 2001	40
3. TÁBLÁZAT: A KAPCSOLATI POLICENTRIKUSSÁG MÉRÉSE: A KÖLCSÖNÖS INGÁZÁS VOLUMENE ÉS ARÁNYA	42
4. TÁBLÁZAT: A TELJES VÁROSTÉRSÉGRE SZÁMÍTOTT KÖLCSÖNÖS INGÁZÁSI KAPCSOLATOK SZÁMA, 1990- 2011	47
5. TÁBLÁZAT: A BUDAPESTI NAGYVÁROSI TÉRSÉG LEGNAGYOBB (100 MILLIÁRD FORINT FELETTI) ÁRBEVÉTELŰ CÉGEI, 2012/2013	53
6. TÁBLÁZAT: A MŰKÖDŐ TÁRSAS VÁLLALKOZÁSOK SZÁMÁNAK VÁLTOZÁSA AZ EGYES ÁGAZATCSOPORTOKBAN, 2001, 2008, 2012	56
7. TÁBLÁZAT: A VÁLLALKOZÓI TERÜLETEKEN KONCENTRÁLÓDÓ, 500 MILLIÓ FT-NÁL MAGASABB ÁRBEVÉTELŰ CÉGEK ARÁNYA A LEGNAGYOBB CÉGKÖZPONTOKBAN.....	59
8. TÁBLÁZAT: A VÁROSTÉRSÉGI PERIFÉRIA LEGNAGYOBB TERÜLETI IGÉNYŰ IPARI ÉS LOGISZTIKAI LÉTESÍTMÉNYEI.....	71

1. Bevezetés

Disszertációm célja egy térségtípus – a várostérségi periféria – bemutatása egy konkrét példán, a budapesti nagyvárosi térségen keresztül. Mégsem monografikus jellegű ez a dolgozat, mivel fő célja nem a folyamatok egyszerű földrajzi leírása, sokkal inkább e különleges tértípus működésének a megértése. Vizsgálom a várostérségi periféria mozgásfolyamatait (ingázás), foglalkoztatási központrendszerét, a jelen lévő cégek profilját és az általuk meghatározott térszerkezetet. Érdeklődésem középpontjában az áll, hogy kik, milyen eszközök felhasználásával, milyen érdekek mentén vesznek részt a várostérségi periféria alakításának folyamatában, és milyen térszerkezetet hoznak létre? Mennyiben formálják egymást és földrajzi környezetüket a politika és a gazdaság szereplői? A kérdés ilyen formán történő megfogalmazásához szükséges a városkutatás, a városföldrajz, a társadalomelmélet és a politikai gazdaságtan területén néhány alapvető elméleti konstrukció tisztázása. Éppen emiatt, a disszertáció elméleti fejezetei az empirikus vizsgálatokkal megegyező súlyt kapnak.

Dolgozatomat időben és tudományos megközelítésében is szigorú határok közé szorítottam. Az urbanizáció ezerarcú jelenség, ezért a munka tematikáját amennyire lehet, igyekeztem a gazdaságban zajló jelenségekre korlátozni. A disszertáció időbeliségét elsősorban a kapitalista urbanizációs folyamatok megjelenése szabja szűkre, hiszen a célom éppen a tőke és az urbanizáció kapcsolatának vizsgálata. Enyedi György (1989, 1998) és Beluszky Pál (2003) hitelt érdemlően feldolgozta a magyar urbanizáció történetét, a poszt szocialista időszak városföldrajzi irodalma pedig kifejezetten gazdag (többek között Kovács, 2001). A városföldrajzi munkák nagy része ugyanakkor indokolatlanul törekszik az urbanizációs ciklusok kontextusába helyezni a magyar urbanizációs folyamatokat. Ez az elemzési keret viszont a posztmodern, vagy éppen neoliberális város kutatása számára nem megfelelő.

A város és térségének együttes kezelése ezen felül csupán töredékét teszik ki a teljes városkutatási irodalomnak (Dövényi-Kovács, 2006; Kovács, 2007; Timár, 1999; Bajmócy, 2000), így empirikus kutatások hiányában valóban nehéz leírni és értelmezni a poszt szuburbán városodás kaotikus folyamatait és az általa létrehozott társadalmi térstruktúrát. Ez a munka éppen arra tesz kísérletet, hogy a városkutatás legfrissebb elméleti eredményein keresztül értelmezze a téma szempontjából leginkább érintett várostérség, egészen konkrétan a budapesti várostérségi periféria elmúlt húsz évben zajló urbanizációs folyamatait, a rendszerváltozástól napjainkig.

Végül a disszertáció tudományos megközelítése sem nevezhető univerzálisnak semmilyen értelemben. Bár számos érv szólhat az ismertetett és felhasznált elméletek alkalmassága mellett (és ellen), nem szeretném a tudományos objektivitás látszatát kelteni: az analitikai keretek kiválasztása alapvetően önkényes volt. Úgy gondolom, az ismertetett elméletek mindegyike fontos ismerteket tesz hozzá a vizsgált folyamatokhoz: szisztematikusságuk, vagy épp a társadalmi folyamatokat alakító struktúrák keresése mind segíti a jelenben zajló folyamatok megértését. A munka gondolatrendszere tehát nem a tézis-antitézis dialektikáján nyugszik: nem volt szándékomban a gazdaságföldrajz klasszikus elméleteinek helyébe kritikaiakat ültetni. Elismerve korlátaikat – például a klasszikus gazdaságelméletek politikai vakságát és hatalommal szembeni elfogultságát, vagy a kritikai elméletek túlzott strukturalizmusát – mindegyik látásmódot hasznosnak tartom a megismerés szempontjából. Néhány szerző munkáján keresztül még egyfajta szintézis lehetőségét sem tartom elvethetőnek, többek között Keil és Young (2011), és egy másik „műfajban” Kaminer, Robles-Durán és Sohn (2011) munkája példaadók lehetnek.

Nem érdektelen röviden megemlékezni azokról a fontos „ismeretelméleti” lépcsőkről, amelyek a témaválasztásomat motiválták. Huygens-ösztöndíjasként a groningeri tervezőiskolában, Phillip Allmendinger (2002) tervezésmélete és Patsey Healey (2006) módszertana a posztmodern várost hozta közel hozzám. Ez utóbbi bár módszertanilag is rendkívüli kidolgozottsággal bír, a magyar viszonyok közötti alkalmazhatóságát korlátozottnak tartom. Erről győződ meg az a hat év, amelyet a Fővárosi Önkormányzat városfejlesztési és -marketing cégénél töltöttem, és ahol a városfejlesztési tervezés és –kutatás magyar gyakorlatát megismertem. Rendkívül hasznos volt továbbá az a kéthónapnyi kutatóidő, amelyet a dortmundi székhelyű Vidék- és Városkutató Intézetnél (Insitut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) töltöttem. Itt leginkább az ökonometriai modellekbe belefeledkező regionális tervezés, mint alkalmazott tudomány elméleti megalapozatlanságát, és az önreflexió hiányát volt alkalmam megtapasztalni. Mindent összevetve, eddigi tanulmányaim során a leginspirálóbb képzést a Szegedi Tudományegyetem Földtudományi Doktori Iskolájában kaptam, ahol komolyabb hátrányt sikerült ledolgoznom a társadalomelmélet és kutatómódszertan területén, és ahol megtanultam, hogy az első kérdés a „Miért?” és „Hogyan?” előtt a „Kinek az érdekében?”.

A tudományos értekezések tagolásának hagyományait tartva a következő két fejezetben a kutatási kérdéseket, valamint az alkalmazott módszertant ismertetem. Ezután a várostérségi átalakulás gazdasági, majd társadalomföldrajzi, végül kritikai elméleteit tekintem át. A szakirodalmi feltárást a kelet-közép-európai kapitalizmus egyedi jellegzetességeit bemutató fejezet zárja. Ez a gazdasági átalakulás kontextusba helyezését szolgálja, és arra kíván rávilágítani, hogy a térségben kialakult „létező kapitalizmus” sajátosságait a politikai folyamatok alakították. A gazdaságfejlődés politikai meghatározottsága miatt a nagyvárosi térszerkezetet alakító folyamatok között éppen ezért kiemelt figyelmet érdemel az állam és a gazdasági szervezetek viszonya. A kutatásom szemléletét meghatározó elméleti keretek ismertetését követően három fejezetben mutatom be az elvégzett empirikus vizsgálatokat. Az alkalmazott módszerek között kétféle kvantitatív – statisztikai elemzés és térképezés, valamint adatbázis-építés, elemzés és térképezés – módszert használtam, annak érdekében, hogy a perifériáról általános megállapításokat fogalmazhassak meg. Ezeket a vizsgálatokat az interpretálhatóság érdekében egy esettanulmánnyal egészítettem ki, amelyhez terepi kutatásokat végeztem és interjúkat készítettem. Ezek alapján igyekeztem felvázolni a várostérségi periféria politikai gazdaságtanának egyes sarokpontjait, a periférikus területek átalakulása mögötti mechanizmusokat. Az empirikus fejezeteket végén bemutatok egy olyan értelmezési keretet (intézményi korrupció), amelyet hasznosnak és alkalmasnak tartok a periféria politikai gazdaságtanának elemzésére, és akár további kutatások számára is útmutató lehet. Kutatásomat szintézissel zárom, ahol az állam neoliberais átalakulásának helyi modellje mellett érvelek.

2. Problémafelvetés és kutatási kérdések

A neoliberális átalakulás világszerte új körülményeket teremtett a városfejlődés számára: a tőke fokozódó mértékben nyer irányító szerepet a gazdaság mellett a társadalmi és politikai viszonyok alakítása terén is (Enyedi, 1998). A posztszocialista városokban a tőke érdekeinek nyomása a közpolitika kialakulatlan intézményrendszerével találta magát szemben a kapitalista átalakulás kezdetén. Ebben a környezetben nem csupán a gazdasági fejlődés társadalmi haszonná forgasztásának

szabályozása nem volt megfelelő. Az évtizedekig elmaradt termelő- és infrastrukturális beruházások minél gyorsabb ütemű bepótlása iránti társadalmi igény is jelentős előnyöket biztosított a piaci szereplők számára a helyi fejlődésben (Tasan-Kok, 2007).

A tőkés átalakulás és a piaci folyamatok megváltoztatták a munka és a tőke kapcsolatát, a munkaerővel szemben támasztott minőségi elvárásokat és a mennyiségi keresletet. A piaci viszonyok közötti eltérő munka-tőke kapcsolatok átrendezték a társadalom csoportviszonyait és a társadalmi mobilitás pályáit, és hozzájárultak a társadalmi egyenlőtlenségek növekedéséhez (Gentile et al., 2012; Ward et al., 2009). A társadalmi struktúrák átalakulása együtt járt a társadalom és gazdaság térbeliségének megváltozásával, a földrajzi térben érzékelt egyenlőtlenségek növekedésével.

A térben egyenlőtlen fejlődés (uneven spatial development) magyarázatát a leíró jellegű munkák az útfüggés és az örökség (legacy) koncepciója köré építik (Sykora-Bouzarovski, 2012; Sykora, 2009; Stanilov, 2007, Berki, 2014). Ezek szerint az államszocializmus átörökölt közpolitikai intézményei, társadalmi struktúrái és a városok térszerkezete fokozatosan, de eltérő ütemben alakul át a neoliberális kapitalista termelés által igényelt viszonyokká. Ezt az érvelést folytatva, a „készen kapott” térszerkezet meghatározó a posztszocialista gazdasági és társadalmi viszonyok térbelisége számára. A szocialista város területi struktúráit szétfeszítő két folyamat, a szuburbanizáció és dzsentifikáció is a posztszocialista városi forma idomulását testesíti meg, amelynek végpontja a kapitalista nagyvárosi térszerkezet kialakulása (Szelényi, 1996). Ennek az átalakulásnak konkrét megvalósulása a nagyvárosi periférián a város szétterülése: a szocialista várostervezés kompakt városának határait feloldja a szuburbanizáció (Szirmai, 2011; Szirmai et al., 2011). Egy másik jellegzetes folyamat a periféria funkcionális gazdagodása, amelynek során a korábban kizárólagosan lakófunkciónak helyet adó elővárosi terekben új szerepkörök jelennek meg (Hirt, 2006). A kapitalista urbanizációs folyamatokat számos szerző a világ gazdaság egységesülése keretében értelmezi, és a globális értéktermelési hálózatokba – így a globális városhálózatba – való betagozódást emeli ki a posztszocialista városszerkezetet alakító hajtóerőként (Pichler-Milanovic-Dimitrovska Andrews, 2005; Enyedi, 2011).

A államszocializmus térszerkezeti öröksége és a posztszocialista viszonyok között jellemző egyenlőtlen térbeli fejlődés közötti kapcsolat ennél azonban többre tehető. Golubchikov és szerzőtársai szerint az öröklött térszerkezet és a várostérségekben jelentkező térben egyenlőtlen fejlődés egyaránt a neoliberális kapitalizmus ésszerűségét tükrözi (Golubchikov et al., 2014). Azért maradtak fenn a szocialista termelési rend egyes térbeli sajátosságai, érvelnek, mert azok a tőkés termelés érdekeit szolgálják, ugyanúgy, ahogy a fejlődés térben egyenlőtlen megjelenése. A kapitalizmus működése hozza létre a posztszocialista nagyvárosi terekben a neoliberális gazdaság új infrastruktúráját (pl. városperemi logisztikai központok, bevásárló udvarok). Emellett ugyanez az erő tartja fenn és erősíti meg az öröklött gazdasági térszerkezetet (a nagyvárosi térség perifériájára települt ipari termelés, városperemi telepes lakásfejlesztés a szocialista időszakban megépült infrastruktúrára alapozva), legalábbis addig, amíg az a tőke-újratermelés érdekeit szolgálja.

A nemzetköziesedő gazdaság érték-előállítási funkciói – termelés, szolgáltatás, rekreáció – növekvő mértékben települnek a perifériára, mivel ezekben az elővárosi terekben megfelelőbb környezetet találtak, mint a központi város üzleti negyedében, vagy a szocialista ipar egykori telephelyein (Axenov et al 2006). Néhány nagyvárosi térben megfigyelhető, hogy a gazdasági szervezetek egyes ágazatok szerint összpontosulnak a periféria egy-egy térségében (Rudolph-Brade, 2005), amely térbeli specializációra is utalhat. Ennek a folyamatnak az eredményeként

„irodafolyosók”, bevásárló udvarok és többnyire kevésbé tervezett „vállalkozói zónák” alakulnak ki a nagyvárosi periférián. A várostérség központrendszere megváltozik, megerősödnek annak periférikus központjai, és megindul a többközpontúvá válás folyamata (Sykora, 2009; Szabó et al., 2014).

A neoliberális urbanizáció különösen nagy átalakulásokat hozott a nagyvárosi térségek egykori szuburbán övében, valamint a vidéki és városodott területeket elválasztó határon, a metropolisz perifériáján. Az összefoglalóan posztzuburbanizációként nevezett folyamat a periférikus területek globális termelésbe történő fokozódó bekapcsolódását írja le (Keil-Young, 2011; Lucy-Philips, 1997; Brake, 2001; Bose, 2001; Brake et al., 2005; Bontje-Burdack, 2011). Ennek során a neoliberális gazdaság szereplői egyre nagyobb arányban választanak maguknak telephelyet a metropolisztérség központi városán kívül. Ennek hatására a munkahelyek száma növekszik és átalakul a foglalkoztatás központrendszere, azaz a központi város mellett a periféria településein is egyre több munkahely áll rendelkezésre. A népességnövekedés áthelyeződik a nagyvárosi térségek szuburbán és periférikus zónáiba. A munkába járás mintái összetettebbé válnak, mivel a központi városba való ingázás jelentősége csökken és a várostérségi központok közötti áramlás növekszik (Volgmann, 2012b). A nagyvárosi térszerkezet hierarchikus jellege oldódik, egyre inkább többközpontúvá válik, ahol a központok közötti keresztingázás egyre gyakoribb lesz (Hall, 2009; Burger et al., 2011).

A Budapest környékén zajló posztzuburban folyamatokról átfogó elemzés csak a legutóbbi időben jelent meg (Keserű, 2013). Ezzel szemben jól felderített és széleskörűen tárgyalt a posztzuburban fejlődés néhány részfolyamata. Jónéhány kutatás látott napvilágot a társadalmi csoportok térbeli elhelyezkedéséről a szuburbán és periférikus területeken (Szirmai 2011; Szirmai et al., 2011; Csanády-Csizmady, 2002). Kimerítően kutatott téma a robbanó szuburbanizáció következtében a lakásviszonyok és az ingázás mintáinak átalakulása (Dövényi-Kovács, 1999; Kovács, 1999). A szuburbanizáció elméleti alapjainak bemutatásával kevés számú magyar nyelvű munka foglalkozik, viszont ezek a tanulmányok hangsúlyosan a jelenség sokrétű értelmezését kívánják bemutatni (Kovács, 2000; Kocsis, 2000; Timár, 1999). A kritikai felfogású írások a szuburbanizációt a neoliberális kapitalizmust fenntartó egyenlőtlen fejlődés térbeli megvalósulásaként értelmezik (Timár-Váradi, 2001; Timár, 1999). Az utóbbi években a statisztikai adatelemzésen alapuló, valamint tisztán elméleti munkák mellett új megközelítések is helyet kértek a budapesti várostérségi periféria működéséről szóló munkák sorában. Ilyen volt például a nyugati agglomeráció településeiről szóló monografikus írás (Sikos, 2015), valamint egy alapos szociológiai tanulmány a vidéki és városi polgári attitűd egymás mellett éléséről a budapesti agglomeráció egyes településein (Csurgó, 2013).

A várostérségi periféria gazdaságának átalakulása és annak térszerkezete a gazdaság szuburbanizációja kapcsán kapott teret a szakirodalomban. Ugyanakkor ezek a munkák már jóval árnyaltabban látják a gazdasági szervezetek periférián történő megtelepedésének folyamatát, és nem kívánják azt a népesség szuburbanizációjához hasonlóan egysíkú, egyirányú jelenséggént bemutatni (Sági, 2000; Koós, 2004, 2007a; Kukely, 2006). Ezek a kutatások a városperem funkcionális bővülésére hívják fel a figyelmet, illetve a periférikus gazdaság működése kapcsán rámutatnak arra, hogy számos gazdasági szervezet működése során a helyi piac elérésével szemben előnyben részesíti a regionális kapcsolatok meglétét.

Ugyanakkor számos kérdés maradt nyitva a várostérségi periféria gazdasági térszerkezetével kapcsolatban. Empirikusan nem, vagy nem megfelelően bizonyított feltételezéseket fogadunk el

tényként, amikor például a gazdasági szuburbanizációról, a periférián virágzó termelésről, a periférikus cégek transznacionális hálózatokba ágyazottságáról, vagy éppen a globális töltetű metropolizációról beszélünk. Szintén csupán feltételezéseink vannak a periféria formálódásának (termelésének) mechanizmusairól. Nem ismerjük annak az összjátéknak a módját, ahogy a tér alakítását ellenőrző szereplők egyéni cselekvésén, intézményi gyakorlatain, hálózati kapcsolatain keresztül újjáalakul a periféria területhasználata, tájképe.

Doktori disszertációmban két, a budapesti várostérségi periféria térszerkezetét érintő ügyet kívánok megvizsgálni. Minden érintett téma kiindulópontjaként a nemzetközi és hazai várostudományi kutatásokban fellelhető elméleti állítások szolgáltak. Ezek azok az elméleti hipotézisek, amelyeknek empirikus bizonyítása a budapesti nagyvárosi térségben mindeddig nem, vagy nem teljeskörűen (t.i. nem a metropolisztérség egészét illetően) történt meg. Az érett kapitalizmusokban fellelhető minták létének vagy hiányának bizonyítása fontos célja a munkámnak, ugyanakkor fő motivációm nem csupán a kapitalista/posztzocialista folyamatok elkülönítése. A különbségek ugyanis az állam és tőke közötti viszonyra utalhatnak az érett kapitalista és a posztzocialista városfejlődés körülményei között. Mindez elvezet a harmadik, immár elméleti jellegű kutatási kérdés megfogalmazásához. Az állam és tőke közötti eltérő viszonyok a mikroterekben is vezethetnek eltérő térszerkezet kialakulásához. A nagy térszerkezeti változatosságot felmutató területeken feltételezhetjük, hogy a hatalmi aréna szereplői között is eltérő jellegű kapcsolatok állhatnak fenn. Ezért ezeken a településeken a feltárt egyediségek-hasonlóságok okait nyomozva a periférikus teret létrehozó-újraalkotó erők mechanizmusait keresem.

A foglalkoztatási központok áthelyeződése átalakítja a munkába járás mintáit. Ez a nyugat-európai városok esetében a monocentrikus városrendszer oldódásának irányába hatott, és a várostérségi periféria településszerkezetének többközpontúvá válását eredményezte. A policentrikus városrégiók térszerkezeti formája a szakirodalom szerint az a településrendszer, amely a legkedvezőbb a világméretű értéktermelés helyi folyamatai számára. A nagyvárosi térségek policentrikus átalakulásának irodalma bőséges (Burger-Meijers, 2012; De Goei et al., 2010; Meijers, 2005; Kujath, 2005; Bachmann, 2005). E tanulmányok a gazdasági szervezetek településének övezetes rendjéről, ágazati vagy éppen funkcionális specializációjáról adnak hírt a nagyvárosi periférián. Egyes foglalkoztatási központok erősödése, a nagyvárosi térség központrendszerének átalakulása, a policentrikus térszerkezet kialakulása tényként kezelt jelenség. A magyar szakirodalomban Keserű (2013) foglalkozott kimerítően a budapesti nagyvárosi régió posztzuburbán átalakulásával és a periférikus központok között fennálló ingázási kapcsolatokkal. Keserű munkája ugyanakkor az ingakapcsolatok leírásán kívül az ingázók társadalmi kontextusba helyezésére fókuszál, így nem célja modellszerű összehasonlítást tenni a budapesti a nyugat-európai nagyvárosi térségek központrendszerének hasonlóságáról illetve különbözőségéről.

A budapesti nagyvárosi térségi központrendszer átalakulásának tudományos feldolgozása tehát részben megtörtént. Ugyanakkor a továbbra is fennálló kutatási hiányra – a központrendszer posztzuburbán átalakulásának nemzetközi kontextusba helyezésére – reagálva dolgozatomban szükségesnek tartom a saját megközelítemben is újra megvizsgálni az alábbi kérdéseket:

- 1.) Hogyan alakul át a várostérségi periféria központrendszere?
- 2.) Hasonul-e az ingázás által meghatározott térszerkezet a nyugat-európai mintákhoz, azaz megfigyelhető-e a policentrikus településszerkezet kiépülése a budapesti nagyvárosi periférián?

A városok posztszocialista átalakulását a kapitalista értéktermelés térbeli rendszerének kiépüléseként meghatározó írások alapján azt várjuk, hogy a tőkés térszervezés jegyei a budapesti nagyvárosi periférián is megjelennek. Ezek szerint a periférikus központok specializációjának nyomozhatónak kell lennie a budapesti nagyvárosi térben is, csakúgy, mint a nyugat-európai metropoliszrégiók esetében. A budapesti várostérségi periféria gazdasági térszerkezete azonban kevésbé kutatott jelenség, amely mögött elsősorban módszertani okokat sejtethünk (a cégbázis-vásárlás, a nagy elemszámú mintavétel költséges volta). Mindebből következően nincs átnézeti képünk a budapesti várostérségi periféria gazdasági szervezeteinek ágazati és települési megoszlásáról. Így arról sem, hasonló földrajzi struktúrákban, illetve szervezőerők szerint helyezkednek el a cégek Budapest szűkebb és tágabb térségében, mint a vizsgált nyugat-európai városokban?

Kutatásom másik súlypontja a budapesti várostérségi periféria gazdasági térszerkezetének vizsgálata.

3.) Mi jellemzi a várostérségi periféria gazdaságának térszerkezetét?

4.) Az állam és tőke viszonya miként jelenik meg a gazdasági térszerkezetben?

Végül azt is világossá kell tennünk, hogy bár a gazdasági térszerkezet statisztikai és más leíró módszerekkel megismerhető, a periféria alakulásának (termelésének) folyamata a legkevésbé kutatott témák közé tartozik nemzetközi szinten is. A politikai gazdaságtani szemléletű írásokban a várostérségi periféria a tőkés termelési renddel járó egyenlőtlen fejlődés megtestesülése. A kapitalista urbanizáció kiaknázza a földrajzi térben egyenlőtlen viszonyokat (legyen az ingatlanár-különbség, a térben eltérően jelentkező megközelíthetőség, vagy akár munkabér-különbségek), ezzel újratermelve a földrajzi egyenlőtlenségeket (Timár, 2010; Brenner-Theodore, 2002; Smith, 1982). Maga az a mechanizmus, ahogy a nagyvárosi periférián zajló tőke-újratermelés átalakítja a teret, mindmáig kevésbé ismert. A neoliberális kapitalizmus tőke-munkaerő-állam hármasságában a foglalkoztatottaknak és a gazdaság szereplőinek térbeli viselkedésére irányulnak a disszertáció eddig megfogalmazott kérdései, de az sem ismert, milyen érdekek mozgatják a központi és helyi állam döntéseit és cselekvését. Többek között a városkutatási irodalom tényként kezeli azt a vélekedést, hogy az önkormányzatok kiszolgáltatott helyzetben vannak a nemzetközi tőkével szemben, mivel nincsenek eszközeik a befektetések szabályozására (Szabó, 2003). Vajon megalapozott-e a helyi állam piaci folyamatoknak való kitettségét, annak eszköztelenségét feltételezni, amikor a neoliberális kapitalizmus rendszerszintű működése éppen az állam tőke-újratermelést kiszolgáló ésszerűségében rejlik? Amennyiben az állam fontos szerepet játszik a hely, így a várostérségi periféria termelésében, feltételezhetjük, hogy a helyi állam változékonysága eltérő „helyi rezsimeket” hoz létre a periféria különböző településein.

Ahogy a különböző intézményi berendezkedésű és társadalmi struktúrájú országok, régiók eltérő kapitalizmusokat hoznak létre a piacgazdasági átmenet során (*varieties of capitalism*, Bohle-Greskovits, 2012), úgy a tőke-újratermelés szereplői között fennálló, településenként változó viszonyrendszer is helyről helyre, településről településre módosíthatja a tér termelésének folyamatát. Erre vonatkozik a következő kutatási kérdés:

5.) Milyen mechanizmusok termelik újjá a budapesti várostérségi periféria tereit?

3. Módszertan

Doktori munkám három, egymásra épülő, empirikus kutatási szakaszból áll. Az első szakaszban (8. fejezet) a munka és lakás központrendszerének átalakulását, valamint az ingázás által kirajzolt térszerkezetet vizsgálom a nagyvárosi periférián. Ezt követően a foglalkoztatási központokban jelen lévő cégek ágazati megoszlását és a telephelyválasztásuk által kijelölt gazdasági térszerkezetet tanulmányozom (9. fejezet). Végül kvalitatív eszközöket (interjú, forráselemzés, terepi felmérés) alkalmazva igyekszem felvázolni a megismert szereplők közötti viszonyrendszert, hogy a korábbi vizsgálatok eredményét érdemben interpretálni tudjam (10. fejezet).

Kutatásaim során jobbra indukciót alkalmaztam. Ezekben az esetekben a nyugati szakirodalmak empirikus kutatásokon nyugvó megállapításait vettem alapul.¹ Az alkalmazott vizsgálatokkal a célom a folyamatok megfigyelése volt, amelyek segítségével általános tételeket fogalmaztam meg a budapesti nagyvárosi tér gazdasági térszerkezetére vonatkozóan. A 10.3. alfejezetben, azaz a harmadik kutatási szakaszhoz köthető, további kutatási irányokra javaslatot tevő részben használok kizárólag dedukciót. Itt korábbi eredményekre alapozva feltételezéseket fogalmazok meg a várostérségi periféria működésével kapcsolatban. Ezeknek a feltételezéseknek az igazolásához felhasználok a kvalitatív kutatás során gyűjtött információkat.

Minden vizsgálati szakasz kérdésfelvetése elméleti alapokon nyugszik. A tanulmányozni kívánt folyamatokhoz kapcsolódó elméleti vitát a dolgozat szakirodalmi feltáró részében ismertetem (4., 5., 6. és 7. fejezet). Bemutatom, hogy a várostudományi szakirodalom milyen módon értelmezi a nagyvárosi térségek fejlődésének térszerkezeti vonatkozásait. Számos, mára klasszikus modellé vált elmélet, mint például az agglomerálódás hajtóerőiről, vagy a városnövekedésről (itt konkrétan a népesség várostérségen belüli átrendeződéséről) szólnak a társadalmi és gazdasági alrendszerek térbe ágyazottságát, és kölcsönös egymásra hatását, így a tér iteratív folyamatokon keresztüli átalakulását hangsúlyozzák (4. és 5. fejezet). Mások a nagyvárosi teret tisztán társadalmi konstrukcióként értelmezik. Ebben a megközelítésben térszerkezet, mint önálló jelenség, kutatási objektum nem létezik, hiszen a teret a társadalmi folyamatok hozzák létre, termelik. A tértermelés marxista alapokon nyugvó elemzési kerete a tőke és az állam kölcsönhatását, érdekviszonyait és ellentmondásait helyezi a kutatások középpontjába. Emiatt került a 6. és 7. fejezetek fókuszába a gazdasági szereplők és a helyi állam közötti viszonyok és intézményesült gyakorlatok vizsgálatának bemutatása. Az egyes empirikus fejezetek elején röviden összefoglalom, hogy a feltárt szakirodalom alapján milyen jelenségeket várunk a központrendszer és ingakapcsolatok (8. fejezet), a gazdasági térszerkezet (9. fejezet), vagy éppen az állam-piac interakciók kapcsán (10. fejezet). Az egyes részek végén összegzem, hogy a megfigyeléseim milyen módon találkoztak a szakirodalom alapján elvárakkal, azaz, hogy a budapesti nagyvárosi periférián jelentkező posztszurbán folyamatok mennyiben térnek el az érett kapitalista városrégióktól.

Dolgozatom szempontjából különösen lényeges a vizsgálati terület – a budapesti nagyvárosi térség – lehatárolása. A várostérségi periféria a vizsgálatom tárgya, amelyet jelen dolgozatban kizárólag földrajzi fogalomként – tehát a függőség-elmaradottság kategóriáinak mellőzésével – értelmezek. Vizsgálati területem megegyezik azzal a 284 települést lefedő térrel, amellyel az

¹ Tulajdonképpen egy más földrajzi térben jellemző általános folyamat helyi viszonyokra történő átültetésével jutottam el a kutatási kérdések megfogalmazásához és a konkrét megfigyelésekhez (dedukció). Egészen pontosan fogalmazva tehát más kutatók más terekben szerzett tapasztalatain alapuló elméletek empirikus igazolása volt a célom, hogy magam is tapasztalati következtetéseket fogalmazzak meg és elméleti megállapításokat tegyek (Babbie, 2008).

ESPON POLYCE néven futó alkalmazott kutatási projektje vizsgálta Budapestet (ESPON POLYCE, 2012). Ennek a lehatárolásnak az alapját a nagyvárosi térség központjába irányuló munkacélú beingázás adta: az elingázó foglalkoztatottak 25%-nál magasabb arányszáma jelölte ki a belső, közvetlen várostérséget (FMA, funkcionális várostérség, 109 település), a külső gyűrűbe (MR, metropoliszrégió, 175 település) pedig azok a települések tartoztak, amelyekről az elingázó foglalkoztatottal aránya 10%-25% közé esett a vizsgált időszakban. A lehatárolás a 2001-es népszámlálási adatokkal számolt. Ezt később, a 2011-es népszámlálási adatok ismeretében sem módosítottam, így az 1990-re és 2011-re vonatkozó vizsgálatokat is a 2001. évi népszámlálási adatok által kijelölt nagyvárosi térben folytattam (1. sz. melléklet).

A várostérségi periféria foglalkoztatási központjainak kijelölése szintén a 2001. évi népszámlálás adatain, a helyben meglévő munkahelyek számán alapul. Ehhez a helyben lakó, helyben dolgozó, valamint a településre bejáró foglalkoztatottak számát összegeztem. Munkahelyi központnak tekintettem a funkcionális várostérségben (FMA) található városok közül azokat, ahol a helyben meglévő munkahelyek száma elérte az ezret, míg a városrégióban (MR) a 3000-nél több munkahelyet tömörítő településeket soroltam ide. 2001-ben 56 foglalkoztatási központ volt a nagyvárosi térben, így az 1990., valamint a 2011. évre vonatkozó adatok elemzése során is ezt az 56 települést vettem alapul.

Az ingázási adatok elemzésekor a foglalkoztatási központok közötti ingaforgalmat számítottam. Ez az elemzés az ESPON POLYCE Budapestet érintő kutatásainak kiterjesztése a 2011. évre. Az alkalmazott módszertan megegyezik a kutatási projekt során kidolgozottakkal. Ezek alapján bármely választott A és B központ közötti ingaforgalmat két összetevő adja: az A-ból B-be, valamint a B-ből A-ba tartó ingázás. Ez az adatsor akkor válik elemezhetővé és térképezhetővé, ha a két komponensből kölcsönös ingázási adatokat számolunk. A kölcsönös ingázás az az ingaforgalom, amelynek értékét az A-ból B-be, illetve B-ből A-ba tartó áramlás viszonzott része adja meg. Ez szükségszerűen a két ingázási érték közül a kisebbik. A térképezéshez a kölcsönös ingaforgalom értékeit használtam fel.² Az ingázási mátrixból a következő számításokkal adtam meg a kölcsönös ingaforgalom értékeit:

$$REC^{AB} = (x^{AB} + y^{BA}) - [x^{AB} - y^{BA}]$$

(ahol REC a kölcsönös – reciprokális – ingaforgalom; A és B két tetszőlegesen választott foglalkoztatási központ; x az A-ból B-be, y a B-ből A-ba tartó ingaforgalom)

Két település közötti ingakapcsolat jellegét a kölcsönös ingázás teljes ingázáshoz viszonyított arányával lehetséges megadni:

$$\text{ingaforgalom jellege: } (REC^{AB} / (x^{AB} + y^{BA})) * 100$$

Az ingaforgalom jellege egy arányszám. Amennyiben 35% alatti az érték, a két település közötti ingaforgalom hierarchikus, mivel a viszonzott ingázás volumene eltörpül a teljes ingaforgalomhoz képest. Ha az érték 35-65% közé esik, az ingázás kétoldalú, míg 65% fölött kölcsönös az ingázás jellege.

Kutatásom második szakaszában a várostérségi periféria 56 központjában jelen lévő társas vállalkozásokat vizsgáltam. Mivel a statisztikai cégb adatok megbízhatóságával rendszeresen

² Saját számításaim alapján a térképeket Szabó Balázs (MTA Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, Budapest) készítette.

kifogások merülnek fel, saját adatbázis összeállítása mellett döntöttem. Ennek összeállításához több cégadattár – Opten, HVG Céginfótár, CompLex Céginfo – felületét használtam. A három adatbázis adatait összevettem, hogy az inaktív cégeket kiszűrjem, illetve a legfrissebb megadott árbevétel-adattal dolgoztam. Igyekeztem kiszűrni az ún. „cégtemetőkből” fekvő cégeket (Tatabánya egyik lakótelepén például egy közel húsz cég „altatására” szolgáló vállalkozást találtam csak az általam vizsgált bevétel kategóriában), valamint a csak egy évben kiugró árbevételt elérő szervezeteket. Az így előállt adatbázis tartalmazza a vizsgálati terület 56 településének cégeit, postacímmel, a főtevékenység megnevezésével, illetve a lekérdezés idején elérhető legfrissebb (2012-re illetve 2013-ra vonatkozó) árbevétel adattal. Az adatbázisba a legalább 500 millió Ft árbevétellel rendelkező cégek kerültek be (szám szerint 1313 vállalkozás). Külön figyelmet fordítottam a megadott főtevékenységi körök valóságtartalmának ellenőrzésére, ugyanis a statisztikai adatok ezen a ponton a legbizonytalanabbak. Terepi felmérés alkalmával és online kereséssel is szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végeztem, és a vizsgált szervezeteknek csak töredékében találtam ellentmondást a cégtárakban feltüntetett főtevékenység, illetve a tapasztalati úton szerzett információk között. Ezek alapján úgy gondolom, hogy a nagy árbevételű gazdasági szervezetek esetén az adatszolgáltatási fegyelem viszonylag biztonságossá teszi az online kereshető cégadattárak alkalmazását.

Az adatbázis térképezéséhez elsődlegesen megoldandó feladat volt a postai címek konkrét földrajzi térhez kapcsolása. Visszatérő problémaként jelentkezett, hogy a gazdasági szervezetek telephelyei számos esetben postai címmel nem rendelkező helyszíneken (egykori TSZ-telephelyek, gyártelepek, vállalkozói területek, a mezőgazdasági művelésből a közelmúltban kivett ingatlanok) találhatók, ezekben az esetekben a legközelebbi elérhető postacímet adtam meg. A cégek telephelyeinek geokódolása Google Fusion és Google Earth szolgáltatásokkal történt, majd a térképek QGIS programmal készültek.³

Az adatbázis megbízhatóságának ellenőrzése, illetve a koncentrált vállalkozói telephelyek meghatározása érdekében helyszíni felmérést végeztem a vizsgálati területen. Ennek során rögzítettem a nagyvárosi periferián a gazdasági tevékenység azon területeit, ahol a termelés/szolgáltatás koncentráltan volt jelen. Ennek módja az érintett főutak (1. sz, 3. sz, 4. sz, 400. sz, 5. sz, 51. sz, 6. sz, 7. sz. főút) és autópálya-szakaszok (M0, M1, M2-es autótűt, M3, M31, M5, M6, M7) mentének bejárása és a koncentrált telephelyek térképezése volt. Ezeket az információkat kiegészítettem a Google Street View alkalmazással nyert adatokkal (illetve a 2. sz., 10. sz. és 11. sz., 31. sz. főút menti telepölések telephelyeit kizárólag ezzel a módszerrel rögzítettem).

A kutatás harmadik szakaszában (10. fejezet) a periférikus tér termelésének mechanizmusait igyekeztem feltárni. Ehhez interjúkat folytattam a nagyvárosi perem egy kiválasztott telepöléscsoportjában (Szigetszentmiklós, Tököl, Dunaharaszti) a helyi gazdasági és politikai aréna különböző szintjeinek és szegmenseinek képviselőivel. 2015 júliusában és augusztusában hat szakértői interjúút készítettem, egy válaszadó írásban reagált a kérdéseimre. A félíg strukturált interjúkra a megkeresettek 40 és 70 perc közötti időt szántak, ahol az általam összeállított kérdéssoron kívül érintettük az egyes válaszadók által lényegesnek tartott témákat és ügyeket is (az interjú kérdéssorát a 9. sz. melléklet tartalmazza). Az interjúalanyok háttéréről a 10. sz. melléklet közöl adatokat.

³ A technikai megoldásért köszönet illeti Orosz Balázst (Aquaprofit Zrt.).

Az interjúkat kiegészítettem a vizsgálati terület helyszíni felmérésével is. Egyfajta szubjektív, szociografikus képet igyekeztem felvázolni a főbb térbeli kapcsolatokról és akadályokról, a megközelíthetőség és elzártság mintáiról, a települési funkciók földrajzi szerkezetéről és az érzékelt tájképről. Interjúalanyaim számos helyi konfliktusról, valamint az állami fejlesztési szabályozás rendszerszintű feszültségeiről is beszámoltak. Ezeknek az eseteknek a hátterét igyekeztem a legkülönbébb eszközök bevonásával feltárni. Ebben leghasznosabbnak a bőven rendelkezésre álló online források kutatása bizonyult. A helyi érdekvédő csoportok online tevékenysége (tököli repülőtér fejlesztésével szembeni lakossági tiltakozás), a „tényfeltáró” újságcikkek (a szigetszentmiklósi többcélu kulturális központ finanszírozásával kapcsolatos ügyek), természetvédelmi szakmai csoportok tanulmányai (kavicsbányák), a helyi „ellenmédia” működése felvázolják a helyi hatalmi aréna főbb vonalait. Érdemi előnye ennek a módszernek, hogy az empirikusan nem kutatható, a mindennapi tapasztalatot tükröző viszonyokba enged bepillantást, bár a vélemények szubjektivitásából adódóan torzított módon. A helyi fejlődést szabályozó keretek vizsgálata szükségessé tette a jogszabályi környezet elemzését is, amely kiterjedt a térségi területhasználatot, települési közszolgáltatásokat szabályozó törvényre, a helyi beruházásokat ellenőrző kormányrendeletekre, valamint a fejlesztési tervezés dokumentumaira.

A 10.3. alfejezetben olyan lehetséges jövőbeli kutatási irányt ismertetek, amelyhez ismét intenzívebb irodalomelemzésre volt szükség. A három empirikus kutatási szakaszban tett megállapítások a tértermelés alapstruktúráiról (intézményi korrupció) ugyanis elvezettek egy újabb kutatási hipotézis megfogalmazásához. Erről a pontról deduktív módszerekkel egy, a korábbi eredményekre épülő újabb kutatási program állítható össze.

4. Az agglomerálódástól a metropolizációig – a posztfordi átmenet néhány koncepciója

Doktori disszertációm egyik kiemelt célja, hogy összehasonlító megállapításokat fogalmazzak meg a budapesti várostérségi periféria térszerkezeti átalakulásának egyediségéről vagy éppen hasonlóságáról, az érett kapitalizmusokban ható városfejlődési folyamatokhoz képest. Felfogásom szerint ezek a különbségek az állam és tőke eltérő viszonyrendszeréből következnek, amelyek az egységesen ható neoliberalizációs folyamatok között is okoznak helyi eltéréseket a hatalomgyakorló rezsim belső kapcsolataiban. Ezt a hipotézist alkalmazom munkámban a mikroterekre is, amikor az egyes települések eltérő térszerkezetét létrehozó helyi tértermelési mechanizmusokat kutatom.

A térszerkezeti különbségek összehasonlítása leggyakrabban morfológiai jegyek (térformák, struktúrák) alapján történik, amely a várostudományi szakirodalomban gazdag térszerkezeti „formakics” kialakulásához vezetett. Ezek a földrajzi fogalmakba öntött elméleti konstrukciók részévé váltak a városföldrajzi szakirodalom alapnyelvezetének. Annak érdekében, hogy a posztszocialista/kapitalista urbanizációról folyó vitában elhelyezhessem a kutatásomat, szükséges megismerni a morfológiai szempontú összehasonlítás legfontosabb fogalmait.

4.1. Az agglomerálódás folyamata – termelőerők a városi térben

Az agglomerálódás folyamatának szótár szerinti értelmezése arra utal, hogy alapvetően egy belső rendezőelv nélküli, véletlenszerű tömörülésről van szó. Ennek ellenére a gazdaságelemzés régóta keresi a nagyvárosi terek besűrűsödésének és újra-központosodásának közgazdasági modelljét. Az agglomerációs gazdaságok létének magyarázata – mitől koncentrálódik a gazdaság, miért jönnek létre termelői klaszterek, miért rendeződik övezetes rendbe a termelés és gazdálkodás? – a gazdaságföldrajz nagy identitáskérdése (Malmberg, 2009). Egy általános megfogalmazás szerint „azok az erők (...), amelyek egy adott helyen letelepedésre késztetnek egy termelő/szolgáltató céget, hasonló mértékben vonzzák a befektetéseket, ezáltal a humán, fizikai és tudástőke térbeli akkumulálódása irányába hatnak. Az így helyben keletkezett bevételeket többnyire helyben használják fel, amely a tőkefelhalmozással összeadódva módosítja, növeli a helyi piac nagyságát” (Rosenthal-Strange, 2004, p. 2151). Kialakul a hely, mint növekedési pólus imázsa: az emberek itt akarnak befektetni, mivel ez a piac növekszik, a cégek itt akarnak letelepedni; ezek a befektetések aztán valóban gyorsabban növekvővé teszik a városi térséget. A posztfordi termelési váltás hatására a korábban a munkaerő-, beszállítói és fogyasztói piacok által meghatározott optimális telephely veszített jelentőségéből. A fejlesztések nagyobb arányban települtek a már beépített területek közelébe: azok a területek jelentettek elsődleges vonzerőt, ahol a közvetlen szomszédságuk legalább fele már beépített terület volt (Duranton-Puga, 2004). A fordista gazdaság optimális eloszlásra, egyensúlyra törekvő tervezett térszerkezetét váltotta egy olyan korszak, amikor a gazdasági és társadalmi tevékenység a térbeli koncentrációja irányába mutatott. Ez a besűrűsödés egyértelműen a városi tereket, azoknak is különösen a perifériáját érintette. A gazdaságföldrajz ezt a folyamatot agglomerálódásként írta le, eredményét, a városba és környékére összpontosuló termelés és szolgáltatás komplexumát agglomerációs gazdaságokként jellemezte. A gazdaságföldrajz egyik nagy vállalkozása volt az agglomerálódási folyamat előnyeinek az empirikus bizonyítása (Ciccone, 2002; Venables, 2008).

Marshall agglomerációs típusai évtizedekre meghatározták a városi koncentrációról szóló tudományos gondolkodást. A marshalli modellt a maga vonzástérségével és pozitív externáliáival csak az utóbbi időkben kezdték átdolgozni. Az ezredvég a földrajz reneszánszát hozta el a városi gazdaságelemzésben. Fujita és Krugman megalkotta az új gazdaságföldrajzot, Scott globális és kapcsolati tőkén alapuló városát (1988), Porter a globális piacon versengő klasztereinek elméletét (Malmberg, 2009; Barthel-Glückler, 2002). Az új gazdaságföldrajz a termelési tényezők, a munkaerőpiaci változások, valamint más növekedésre ható tényezők mellett a helyzetet, szomszédságot, és más földrajzi viszonyokat is beépített a városi növekedést leíró logikai rendszerébe (Krugman, 2000). Az új gazdaságföldrajz a hagyományos (főleg a külkereskedelmi forgalom alakulását vizsgáló) megközelítéssel szemben nem egyensúlyi modellekkel operál, hanem különböző irányú erők egymás mellett létezését elfogadva a városi gazdaság térbeli átalakulását írja le a koncentráció irányába ható, illetve centripetális erők eredőjeként. Fujita, Krugman és Venables (2000) jutottak talán a legközelebb a városrégió gazdaságának leírásához, amikor modelljükben egyszerre vették figyelembe a termelők térbeli koncentrációs igényét és a termelőeszközök (föld, munkaerő) korlátozottságából adódó, a termelőket a városból kifelé húzó (centripetális) erőket. Nagyívű munkájuk újszerűségét az adja, hogy míg a legtöbb gazdaságföldrajzi munka országok, de legfeljebb régiók szintjén foglalkozik a kereskedelem, a bevételek vagy a tőke eloszlásának kérdéseivel, addig a szerzők a városi gazdaság egészére és – legalább is részben – a termelés

városrégióon belüli szerveződésére koncentráltak. A számos formában leírt monocentrikus városszerkezeteken túl igyekeztek ökonometrikus formában megfogalmazni az új városi telephelyek kialakulását, vagy a közlekedési központok robbanásszerű fejlődését. Kritikusai szerint azonban Fujita, Krugman és Venables „új gazdaságföldrajza” sem több az agglomerációs telephelyelméletek és a külkereskedelmi teóriák összevegyítésénél. Továbbra is adós marad a többközpontú tér matematikai leírásával: növekvő skálahatásokról, nem tökéletes versenyről beszél, mint a településstruktúrát alakító tényezőkről. Mindez azonban csak a városi gazdaság egyes részszektorainak telephelyválasztását képes magyarázni, a dekoncentráló és újraközpontosodó városszerkezet egészének kialakulására nem tud kielégítő magyarázatot adni (Daniezyk et al., 2010).

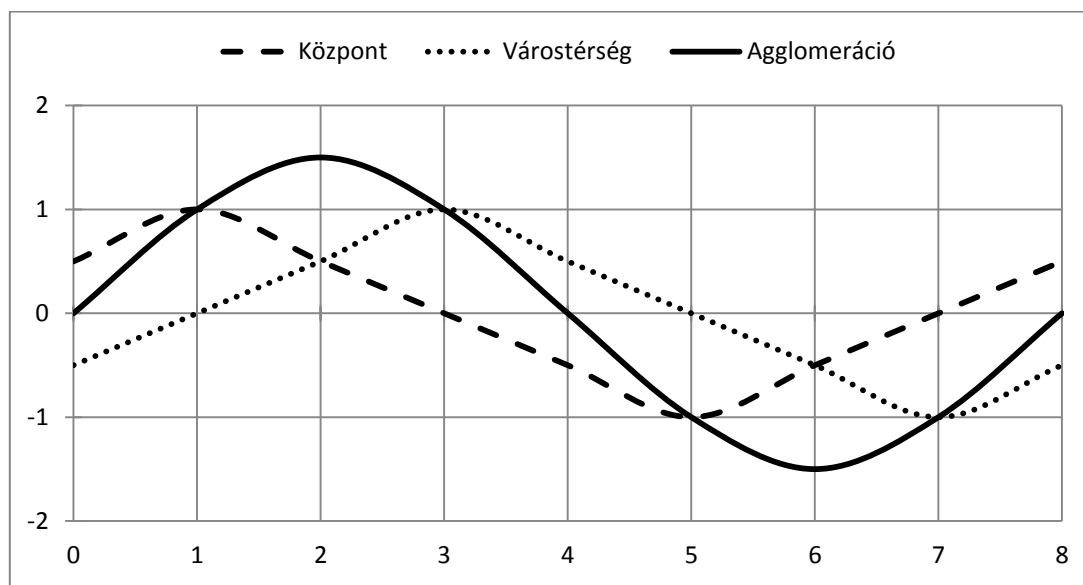
Egy másik jellemző, és a földrajzi gondolkodás számára fájóan leegyszerűsítő vonása a gazdaságelméleti városmodelleknek, hogy a tér városnövekedést befolyásoló szerepét egyetlen jellemzőjével, a távolsággal írja le. Számos helyen találkozunk ezért olyan, a nagyvárosi térformát leíró történeti elemzéssel, amely a szállítás térformáló szerepét hangsúlyozza. A földrajzi tényezőket a szállítási távolsággal azonosító iskolák számára lényegi változást az elővárosi térbe áthelyeződő szállítási, árukezelő, raktározási központok jelentették (Anas et al., 1998). A városi fejlődés gazdaságelméleti modellezése az új gazdaságföldrajz analitikai keretének elfogadásával már jóval szorosabban kapcsolódik a földrajz tudományához. Ahhoz a gazdaságföldrajzhoz, amely a klasszikus leíró munkák után maga is egyre nagyobb jelentőséget tulajdonít a városstruktúrák dinamikus átalakulása vizsgálatának. A városi növekedésről szóló vitáknak azonban még ma is egy jelentős részét a gazdaságfejlődés operacionalizálásával foglalkozó elemzők határozzák meg, és az továbbra is a gazdaság optimális térszerveződéséről szól.

4.2. A népesség nagyvároson belüli mozgásfolyamatai és a várostérségi településhálózat átalakulása

Az urbanizációval kapcsolatban elfogadott nézet, hogy csakúgy, mint a gazdasági konjunktúrák és dekonjunktúrák rendszere, ciklikus jelleget mutat (Van den Berg, 1982). A népesség városrégióon belüli áramlásának operacionalizálásával – a gazdaságéhoz hasonlóan – csak kevesen próbálkoztak. Champion (2001) szerint az urbanizációt a szakirodalom legalább háromféle jelenségen keresztül értelmezi: részben a városi népesség koncentrációjával, részben a városi népesség városnagyság szerinti megoszlásával, harmadrészt pedig a városi fejlődés fázisain keresztül. Ez utóbbi abból a feltételezésből indul ki, hogy a városok népességének fluktuációja ciklusokba, szabályos szakaszokba – növekvő, érett, stabil és csökkenő – rendeződik. Ezeket a szakaszokat Champion közlésében a városi termelő beruházások életciklusa alakítja, de más és más időpontokban jelentkeznek a központi városban, a városperemen és a távolabbi régiókban (1. ábra).

Az első fázisban a központi városba koncentrálódik a népesség, amely a peremi területek és a hátszág rovására történik. Ezt a relatív, majd az abszolút dekoncentráció szakasza követi. Előbbi szakaszban a népesség még lassú ütemben gyarapszik a központi városban is, de az elővárosi tér növekedése a meghatározó, míg utóbbi szakaszban már a városkörnyék is csökken. Az eredeti modell még kiegészül azzal a feltételezéssel, hogy a városnövekedés folyamata körkörös, és egy idő után a központi város újra növekedésre vált. Bár a Champion által ismertett modell matematikailag is jól leírható, szimmetrikus rendet képvisel, a valóság, különösen az elmúlt

mintegy harminc év urbanizációja ettől a rendezettségtől egyértelműen távolodik. A posztsuburbanizációval foglalkozó fejezetben bővebben kitérek rá, hogyan látszik megdőlni a ciklikus urbanizációt feltételező elmélet. A Champion által közölt fejlődés a városrégiót központ-periféria kapcsolatra egyszerűsíti, tehát a fordí város szolgált modellje alapjául. A Champion által ismertett népesedési és a neoklasszikus regionális gazdasági modellek közös vonása, hogy központ-periféria kapcsolatként írták le a nagyvárosi tereket, így a városrégióban megjelenő és megerősödő központok létezését, fejlődését nem magyarázták.



0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8
AC	RC	RD	AD	AD	RD	RC	AC
urbanizáció		szuburbanizáció		dezurbanizáció		reurbanizáció	
A=abszolút; C=koncentráció; R=relatív; D=dekoncentráció							

1. ábra: Az urbanizációs ciklusok elmélete. Forrás: Champion, 2001, p. 147.

Maier és Tödtling (2001) városfejlesztési fázismodellje egy beépítésében, funkciójában egyenetlen várostérseget vesz alapul a város és térségének különböző urbanizációs ciklusokban zajló fejlődésének leírásához. A város ebben a modellben mint funkcionális városrégió (FUR) jelenik meg, és a beépítési sűrűség által meghatározott városi magból és az azt körülölelő gyűrűből áll. Ennek külső határát a beingázási kapcsolatok jelölik ki, általában a munkavállalók 10-15%-nak beingázási arányával. Maier és Tödtling (2001) urbanizációs fáziselmélete az eddigiektől eltérően már tartalmazza a politikai gazdaságtan elemzési sajátosságait. A gazdaságföldrajzi modellektől eltérően a városrégióban zajló térfolyamatokat nem egy mesterségesen semleges környezetben kezelik, hanem reagálnak a politikai vezetés és a társadalmi környezet feszültségeire is. Maier és Tödtling szerint az urbanizáció folyamatait az egyes fázisokban a városi költségvetés leterheltsége erősíthette, vagy éppen gyengíthette. A fokozódó szuburbanizáció időszakában a város „vonzerejét” fenntartó közlekedési fejlesztéseket csökkenő népesség és csökkenő adóbevételek mellett kellett fedezni. Emellett az elvándorlás kiváltó okai között komoly szerepe volt a nem megfelelő minőségű városi szolgáltatásoknak és életkörülményeknek (1. táblázat).

	Urbanizáció	Szuburbanizáció	Dezurbanizáció
Folyamatok	Növekedés és besűrűsödés a városmagban	Csökkenő sűrűség a városmagban, növekedés a gyűrűben	Csökkenő sűrűség a városmagban, stagnálás a gyűrűben, a középvárosok növekedése
Problémák	Lakáshiány, rossz lakásminőség, magas bérek, hiányzó infrastruktúra	Közlekedési gondok, az infrastruktúra fenntartásának növekvő költségei, ipari munkahelyek elvesztése	Az infrastruktúra pénzügyi fenntartása, szegregáció, ipari ágazatok leépülése
Eszközök	Lakásépítés támogatása, közösségi közlekedés, infrastrukturális fejlesztések	Útépítés, a városias területek kiterjedése, közlekedési szövetségek létrehozása	Városrehabilitáció, városi szolgáltatások csökkentése, zöldterület- és gyalgosterületi fejlesztések

1. táblázat: A városfejlődés fázisainak jellemző folyamatai, problémái és eszközei a német várostérségekben. Forrás: Maier-Tödtling, 2001, p. 170.

A gazdaságföldrajzi iskola képviselői számára a koncentráció és szétterjedés hatóerőinek terében mind a családok és személyek lakó- és munkahely választási döntései, mind az üzleti vállalkozások telephelyválasztása a számukra legfontosabb „telepítő tényezők” figyelembe vételével zajlik. Éppen a hatóerők pluralitásának eredménye a letelepülés, telephelyválasztás univerzális szabályokat nélkülöző térbelisége. Ez a rendezetlenség – azaz az övezetek, szektorok klasszikus rendjének hiánya – a posztzuburbán városfejlődés sajátossága. A kaotikus mozgásfolyamatok azonban nem jelentik azt, hogy a nagyvárosi régió településstruktúrája véletlenszerű lenne. Szinte minden vizsgált metropolisztérségben jellemző folyamat a központrendszer átalakulása, azaz a városrégió városainak növekedése és funkcionális bővülése.

Sem az eddig ismertett egydimenziós monocentrikus városmodellek, sem Maier és Tödtling némileg differenciált városi tere nem adtak magyarázatot a szinergikus és externális hatások háttérbeli fellépését feltételező újközpontosodásra. Egységes, a szereplők döntéseit és mozgását magyarázó modell a mai napig nem született a többközpontú városi terekre. Viszont empirikus vizsgálatok egész hulláma mutatta ki sorra az európai nagyvárosok előterében zajló foglalkoztatási koncentrációs folyamatokat, újközpontosodást (Krätke, 2007b; Bontje-Burdack, 2011; Hall-Pain, 2006; Danielzyk et al., 2010). Egységesnek tűnik az az álláspont, hogy az európai városokban – bár a munkahelyek száma ma már gyakran meghaladja a hagyományos üzleti központban elérhető állások számát – az új központok konkurálnak, de nem szakadnak el a tradicionális városközponttól, mint tették és teszik azt az amerikai kontinens edge city-jei (Anas et al., 1998; Garreau, 1992).

Korai munkáiban Allen Scott (1988) is foglalkozott a globális nagyvárosi régiók belső szerveződésével, különös tekintettel a városhálózati elemek közötti funkciómegosztásra. Egy olyan dinamikus modellt írt le, ahol a népesség szétszóródása mellett a gazdasági tevékenységek decentralizációja is zajlik, méghozzá az előbbi felülmúló ütemben. A központot körülvevő városok növekedése nagyobb, mint a centrumban, amelyet elsősorban a növekvő népességet kiszolgáló lakossági szolgáltatások hajtanak. Ugyanakkor a központi város globális beágyazottságának köszönhetően – ami a városközponti irányító funkciók megjelenése mellett a nemzetközi migránsok tömegét is a kiürülő centrumba vonzza – itt sem torpan meg a növekedés (Hall, 2009). Scott más

műveiben is amellet érvel, hogy a városrégiók belső szerkezetének átalakulása a nagyvárosok világgazdaságba történő beágyazódásának eredményeként következik be (Scott et al., 2001).

Végül számos elméleti modell túlértékeltnek tartja a városi gazdaságra épülő városrégiós növekedés gondolatát, és helyette elsősorban a népesség térbeli, időbeli és demográfiai mozgásával igyekszik azt magyarázni. Főleg a posztmodern és posztstrukturalista társadalomelmélet által inspirált városfejlődési modellek alkalmazzák ezt az érvelést. Ebbe a körbe tartozik a UCLA tudásalapú és kreatív gazdasági fejlődéssel foglalkozó gazdaságföldrajzi iskolája. Storper és Scott (2009) érvelése szerint az egyén preferenciái alaptalanul sikkadnak el a városi gazdaságokat hajtó tényezők között. Az „emberi tőke” kedvező körülményeket keres a térben önnön újratermeléséhez, és ennek során előnyben részesíti a minőségi életkörülményeket és kényelmet nyújtani képes helyeket. Azaz az emberek nem csupán a munkahelyeket követve választják lakhelyüket, hanem azt a várost választják munkahelyül, ahol kényelmet és szórakozást is találnak. A kiválasztott, „jól felszerelt” helyeken koncentrálódó népesség aztán a városi növekedés alapja lesz. Ezeket a preferenciákat követő emberek a vállalkozói kreatív és innovatív energia hordozói, ezáltal válnak a városi gazdaság motorjává (Storper-Scott, 2009).

Az eddig ismertetett értelmezések segítségével igyekeztem bemutatni azt a fejlődést és tematikus bővülést, ami a rugalmatlan, túlrendszerezett városrégió-modellektől vezetett egy átfogóbb és a tökéletlenséget, a befejezetlenséget is nyíltabban vállaló gondolatrendszerhez. Az ökonometria és társadalmi fókuszú elméletek határainak elmosódását, összeolvadását már a posztmodern urbanizáció érintőleges említésével is igyekeztem hangsúlyozni. A következő alfejezetben az önálló kutatási tárggyá vált nagyvárosi teret érintő átfogó elméleti keretet, a metropolizáció folyamatát fogom ismertetni.

4.3. Metropolizáció

A metropolisz, mint fogalom megjelenése a szakirodalomban sokkal kevésbé körülhatárolható, mint az agglomerációs gazdaságé (amely tisztán gazdaságföldrajzi konstrukció), vagy a normatív célzatú policentrikus téré (Volgmann, 2012a). A terminológiával kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy az észak-amerikai és európai szakirodalomban használt, alapvetően tervezési célzatú metropolisz (Kujath et al., 2002), mint funkcionális városrégió, és az inkább a világgazdasági integrációhoz köthető, mega-város régióként, globális városként is megnevezett metropolisz területi léptékében (*scale*) és tartalmi vonatkozásaiban is eltér egymástól.⁴ Előbbi értelmezése a regionális/nemzeti szinten releváns, míg utóbbi globális léptékben értelmezhető.

A metropoliszokat az ezredfordulón a településrendszer legfontosabb, legnagyobb gazdasági erőt és népességet tömörítő agglomerációiként határozták meg (Malmberg, 2009; Krätke, 2007a, 2007b; Hesse, 2010). Kujath és szerzőtársai (2002) a legnagyobb német városrégiókat vizsgálva arra a következtetésre jutottak, hogy a metropoliszok szereplői nemzetközi kapcsolataikon keresztül valóságos „külgazdasági stratégiákat” valósítanak meg. A más országokkal, városokkal fennálló üzleti és társadalmi (intézményi és informális közösségi) kapcsolatok sokrétűsége és ezek

⁴ A globális metropolisz, globális városhálózat további értelmezéséhez lásd Scott (2000) és Sassen (1996, 2001, 2002) műveit, vagy Volgmann (2012a) különösen széleskörű elméleti és empirikus kutatását a metropoliszfogalom tartalmi változatosságáról.

összegzett tömege valódi nemzetközi szereplővé teszik a legerősebb nagyvárosi régiókat. Mindez úgy jeleníti meg a városrégiót magát a nemzetközi akcióterben, mint egy önálló, önkormányzati szintet nem alkotó, területileg képlékeny, ám mégis, hatalommal bíró szereplőt. Sassen (2001) a metropoliszok, mint globális városrégiók világgazdaságba ágyazott működésért írja le. Sassen hat tétele szerint minél több országra terjed ki egy cég működése, annál összetettebb stratégiai szerepeket tömörít a központi irodájában (1). Ezért egy bizonyos cégméret fölött kifizetődővé válik még a vezető funkciók kiszervezése is, ami szintén a nagyvárosi régiók specializálódása irányába hat (2). A specializált üzleti szolgáltatásokat végző cégek együttes jelenléte olyan magasabb szintű üzleti információkat eredményez, amely önmagában is koncentrációs tényező, és a világ információs központjaivá teszi a globális metropoliszokat (3). Ez a helyben jelen lévő információ elsősorban a cégek stratégiai vezetése számára fontos, ezért megtörténhet, hogy az egyes metropoliszok funkcionálisan is különbözővé válnak: a klasszikus üzleti központ és a cégvezetés (kiszervezett) feladatait és a döntéstámogatást végző cégek önálló „cégeközpont”-metropoliszt hoznak létre. Egy ilyen headquarter-város különösen sok szállal kötődik a világgazdasághoz (4). Ráadásul a világgazdaság metropoliszai sosem létezhetnek olyan szuverén módon, mint az egykori gyarmatbirodalmak fővárosai. Jelentőségüket éppen az egész rendszer adja, ami nemzeteken átívelő városhálózatok kialakulását vetíti előre (5). A szerepek specializációjának árnyoldalai is vannak. Minél különlegesebb szolgáltatást végez egy cég világszinten, minél kiterjedtebb ügyfélkörnek, annál nagyobb profitra számíthat, ami a különlegesen képzett alkalmazottak fizetésében is megmutatkozik (6). Ezek a kiemelkedő jövedelmek önmagukban, a városokba áramló szegény migránsok nélkül is növelik a társadalmi különbségeket (Sassen, 2001).

Az világgazdaságba integrálódni képes metropoliszok, mint földrajzi és gazdasági terek kialakítása versenyképességi kérdéssé vált (Blotevogel, 2002). Így például Németországban az 1990-es évek folyamán tizenegy metropoliszt jelöltek ki (Metropolregionen), ezzel a várostérségi gazdaságösztönzés szövetségi szintre helyeződött át. A gazdasági fejlődés szabályozása mindemellett a piaci és állami szereplők szoros együttműködését igényelte (Kujath, 2005). A döntési hatalom egy részének várostérségi szintre történő telepítése pontosan ezért – a gazdasági szereplők térbeli közelsége miatt – a növekedés és versenyképesség eszközévé vált. Az állam léptékváltása következtében a várostérségi kormányzás kiépítése szükséges célként fogalmazódott meg. Széles társadalom- és politikatudományi vita bontakozott ki az 1990-es években, amelynek „kioldója annak a tételnek az elfogadása volt, hogy Németország illetve minden nyugati ország az állami és piaci kudarcok következtében politikai kormányzási problémával küszködik. A modern, önállóvá és összetetté váló politika kudarcra van ítélve, ameddig – mint ahogy az eddig is jellemző volt –, kizárólag hierarchikus rendszereken keresztül, a nem-állami szereplők kizárásával működik” (Blotevogel 2002, p. 21.). A kormányzás és döntéshozás állami monopóliuma tehát a tudományos gondolkodás oldaláról kérdőjeleződött meg első alkalommal. Ugyanakkor a nagyvárosi kormányzás fogalmához megalapozatlanul társult az a gyakran hangoztatott elvárás, hogy az egyben a politikai vezetés problémáit is megoldja (Ludwig et al., 2009). A nagyvárosi kormányzás rendszere a gyakorlatban ugyanis leggyakrabban a fejlesztés (bizonyos) szereplőinek összefogására és azok egyeztetett, egy célra irányított „projekt-együttműködésére” irányult (Van den Berg et al., 1993). Mind Blotevogel, mind Ludwig és szerzőtársai alaptalanul terjesztik ki a *governance* fogalmát az önkormányzat hatásterületére, hiszen annak eredeti célja mindössze a piacnak tetsző fejlesztési környezet létrehozása.

Keil és Young (2011) szerint a metropolisz-fejlesztéspolitika körüli vita a valóságban érdekcsoportok harcáról szól, akik a saját értelmezésük uralkodóvá válásáért küzdenek. Az érdekegyeztetés felszíne alatt a piaci szereplők célja üzleti hasznuk növelése, a helyi közösségekkel szemben fennálló kötelezettségeik csökkentésén keresztül (pl. az ingatlanfejlesztések okozta társadalmi feszültségek kezelésének, vagy fejlesztéssel megjelenő társadalmi szolgáltatások iránti igények áttételése az államra). A metropolisz-fejlesztéspolitika és az annak keretében működő *governance* rendszer az üzleti szereplők szempontjából tehát társadalmi, kulturális és környezeti költségeik externalizálásának, minél nagyobb területre történő szétterítésének eszköze.

Az előbbieken bemutattam a metropolisz-fogalom sokszínűségét, és röviden utaltam azokra a koncepcionális különbségekre, amelyek az eltérő értelmezéseket eredményezik. Fontos különbségekhez vezet a fogalom használatában, hogy a világgazdasági termelés egy kitüntetett földrajzi szintjeként fogjuk-e fel a nagyvárosi térséget, vagy éppen a globális gazdaság nyomására helyben kialakuló új kapcsolatrendszerként és politikai-társadalmi struktúraként értelmezzük azt. Mindez disszertációm szempontjából azért fontos, mert előbbi megközelítésben kétségtelenül metropoliszként tekinthetünk a budapesti nagyvárosi térségre. Ugyanakkor a várostérség belső szerveződéséről jóval kevesebb tudással rendelkezünk, illetve politikai-irányítási egységként való felfogása is több mint kétséges. Dolgozatom empirikus fejezeteiben éppen a budapesti nagyvárosi térség belső kapcsolataival és annak térszerkezeti hatásaival kívánok foglalkozni.

5. A posztzuburbanizáció, a 'Zwischenstadt' elméletei, földrajzi formái, térszerkezeti hatásai

5.1. Posztzuburbanizáció

A térszerkezeti változásokat egységes módon leíró és magyarázó városföldrajzi modelleket jelen fejezetben külön tárgyalom. Ennek oka, hogy ezek komplexitásukban más minőséget képviselnek, mint a korábban ismertett morfológiai városformák. Dolgozatom empirikus fejezetében pontosan azt kívánom vizsgálni, hogy az itt bemutatásra kerülő városszerkezeti átalakulások milyen formákat öltenek a budapesti nagyvárosi tér periferiáján. A nyugat-európai modellektől való eltérés ugyanis erősíti az a feltételezést, hogy léteznek a kortárs városfejlődési folyamatoknak helyi variánsai, amelyeket – feltételezésem szerint – a hatalomgyakorlás helyi rezsimjeinek belső kapcsolatai hoznak létre. A nagyvárosi terekben az 1960-as éveket követően többirányú változások zajlottak. A városok hatóköre kiterjedt és belső kapcsolatrendszerük – a központok, alközpontok, a lakóhelyek és a termelés tereinek egymással fenntartott kapcsolata – intenzívebbé, többoldalúvá vált. A városregionalizáció folyamata tehát érintette a városodott tér kiterjedését, belső kohézióját, és változásokat okozott a társadalmi folyamatok szervezésének földrajzi léptékében. Másrészt, a nagyvárosi térben új vonzáskapcsolatok alakultak ki, amelyek a tér egyes pontjait új funkcióval felruházva átalakították annak központrendszerét. Az átjárhatóbbá vált nagyvárosi térben a társadalmi alapfunkciók térbeli elkülönülése fellazult, a korábban monofunkciós térségekben (pl. alvóvárosokban) városi szerepkörök jelentek meg. A fordított termelési rendszer válsága és átalakulása instabillá tette a városregiók társadalmi berendezkedését és irányítási folyamatait, a gazdaság térbeli

elrendeződését, a vállalkozások szervezeti berendezkedését és külső kapcsolatrendszerét. Ennek a kifejeződése az a komplex térszerkezet-átalakulási folyamat, amelyet az angolszász irodalomban posztsuburbanizációnak neveznek, a német földrajztudomány pedig „köztes város” (Zwischenstadt) névvel illet. A két elnevezés – bár tartalmilag mindkettő a monocentrikus városmodell feloldódását és átalakulását takarja – fontos különbségekre hívja fel a figyelmet az amerikai és európai városszerkezeti átalakulások között.

A posztsuburbanizáció fogalmi sokszínűsége utal a gyűjtőfogalom jellegzetes tulajdonságára: a térformák, a társadalmi funkciók és a területhasználat keveredésére, új politikai, valamint munkahelyi kapcsolatok megjelenésére, és a városrégió egyes szektorainak eltérő irányú növekedésére, gyarapodására (Keil-Young, 2011). Maga a kifejezés az egydimenziós szuburbán mozgásokat meghaladó összetettségre utal, amelyet egyre több nagyvárosi régióban azonosítottak (Lucy-Philips, 1997). Európában a településhálózati adottságok, a hagyományok és nem utolsósorban szempontként maga a tervezés okozott eltéréseket az amerikai posztfordi urbanizációhoz képest. Északnyugat-Európa országaiban a szuburbanizáció az 1960-70-es években elérte a csúcát, ezt követően dezurbanizációs tendenciák voltak jellemzőek. A városrégiókban visszaesett, míg azon kívül fokozódott a népességnövekedés (Brake, 2001; Bose, 2001; Läßle-Soyka, 2007; Champion, 2001). Az 1980-as években változott a tendencia, ekkor a központi város további csökkenése mellett a szuburbán zóna újra növekedésnek indult. A demográfiai válság eltérő időpontokban jelentkezett a kontinens különböző városaiban, de az 1960-as és az 1990-es évek közötti időszak nagyarányú bevándorlása ellensúlyozni tudta a visszaesést. Többek között ez a bevándorlási hullám biztosította a szuburbán zóna folyamatos növekedését: a bevándorlók ugyanis a szuburbániába kíváncsiak központi városban elhelyezkedő lakásaira támasztottak igényt (Brake et al., 2005).

A posztsuburbanizáció létét megkérdőjelező kritikusok szerint nincs érdemi változás a szuburbán periódushoz képest, hiszen a növekedés közel legfontosabb szereplői (a városfejlődés intézményesült „ügynökei”), a lakó-, irodanegyedek és termelőközpontok tervezését és kivitelezését végző ingatlanfejlesztők továbbra is kulcsszerepet játszanak a nagyvárosi tér formálásában (Teaford, 2011). Ha a teret közvetlenül alakítani képes „ügynökök” változatlanul működnek a térben – szól a kritika – miért lenne szükség új korszakról beszélni (Teaford, 2011). Ehhez az érvhez hasonlóan más szerzők az állam szerepének változatlanságára világítanak rá. Az állami beavatkozás ugyanis változatlanul a piacra (t.i. a tőketulajdonosokra) káros hatások elhárítására és a városi beruházások hozamának biztosítására („*spatial fix*”) törekszik, mint tette azt a háborút követő extenzív városfejlesztés időszakában is, szerepe tehát nem változott. Keil és Young szerint a posztsuburbán fejlődés gyakran emlékeztet az érett szuburbanizációra jellemző tendenciákra – a poszt- előtag tehát maga is egyfajta bizonytalanságot jelöl a korábbi korszaktól való elhatárolás indokoltságával kapcsolatban (Keil-Young, 2011).

A posztsuburbán várostérseget jellemző folyamatok viszont egyértelmű elmozdulást jelentenek a monocentrikus városban tapasztalt tendenciákhoz képest, többek között:

- a városkörnyéki övezet funkcionális gazdagodása felé, különösen a termeléshez köthető szolgáltatások terén (logisztika, raktározás);
- az új szerepeknek köszönhetően a térszerkezeti kapcsolatok gazdagodása felé;
- a városkörnyéki övezet saját akcióterületének kialakulása felé, amelyben a mindennapi tevékenységek zajlanak, és amely nem felétlenül érinti a központi várost;
- a saját arculat és egyedi vonzerőkínálat kialakítása felé;

- valamint a városkörnyéki övezetben zajló népesség- és munkahelyi növekedés irányába, amely ugyanakkor a korábbi időszakhoz képest kevésbé szétszórta, a központokat erősítő növekedést jelent (koncentrált decentralizáció) (Volgmann, 2012b).

Burdack (2005) Volgmannal (2012b) szemben szinte ugyanazokat a jellemzőket – funkcionális gazdagodás, a gazdasági bázis bővülése, új üzleti központok kialakulása, a városrégió központjai között erősödő kapcsolatok és mobilitás, heterogénne váló népesség – a szuburbanizáció jellemzői közé sorolja. Mindez megerősíti, hogy a városfejlődés kortárs folyamatai bizonytalanul értelmezhetők, és hogy az interpretációk száma végtelen. A posztsuburbanizációs folyamatok – a városkörnyék funkcionális gazdagodása következtében – új központokat hoznak létre a városrégió terében, amelyek egyre inkább önálló központként lesznek képesek viselkedni a hagyományos városi központtal (CBD) szemben. Egyszerre versenyeznek a központi várossal a beruházásokért és lakosokért, ugyanakkor sajátos együttműködés is kialakul közöttük. Ez a kapcsolat munkamegosztáson alapul: magukat a posztsuburbán központokat is az hívta életre, hogy alternatív telephelyet, lakóhelyet voltak képesek nyújtani a hagyományos városközponttal szemben, ahol a CBD működéséhez szükséges kiegészítő tevékenységek, és természetesen a munkaerő helyet kaphattak. A posztsuburbán várostérség már nem emlékeztet a fordii agglomerációra, amelyben a központtól távolodva folyamatosan ritkul a beépítés. A beépítés és a városiasodottság mértéke egyenlőtlenül sűrűsödik és ritkul a várostérség egyes pontjaiban, a fejlődő központok környezetében urbanizáltabb, azoktól távolabb vidékiesebb jellegzetességeket mutatva. Az új térszerkezeten belül nem lehet egyértelműen környéket és központot lehatárolni, sokkal inkább klaszterek, magok, csomópontok halmazáról beszélhetünk. Ezt a töredezettséget gyakran a „patchwork” kifejezéssel írják le (Volgmann, 2012b).

A városkörnyék új központjaiban összpontosuló fejlődés azonban nem kizárólagos jellemzője a posztsuburbán fejlődésnek. A posztfordi gazdaság újraszerveződése a várostérségben nemcsak az egykori perifériának illetve a formálódó városkörnyéki központoknak kedvez. Florida, Glaeser, Clark és Scott tudás-, kreativitás, illetve szórakoztatás-alapú városi gazdaságai új ágazatokat, szervezeti formákat és újszerű életformacsoportokat hoznak létre (Scott, 2000). Ezek a szektorok elsősorban kapcsolati és kreatív, és kevésbé technikai tőkére épülnek. Az ezekben a szektorokban dolgozók valódi terepe a városrégió funkciókban változatlanul leggazdagabb, épített környezetét tekintve legsokoldalúbb tere, a központi város. Így az egész városrégiót érintő újrastrukturálódás a városközpontban és annak környékén is növekedési folyamatokat indít el, olyan, a városkutatókban jól ismert tendenciákkal, mint a CBD kiterjedése, városközponti funkcióváltás, vagy az ezeket kísérő dzsentifikáció, és a marginalizált csoportok kiszorulása a városi perifériára.

5.2. Zwischenstadt

A posztsuburbanizáció egy szélesen értelmezett ernyőfogalom, amelybe szinte minden vélekedés helyet kaphat anélkül, hogy kizárna egy másikat. A posztsuburbán tér formai jellegzetességeiről szóló tanulmányokban is csak csekély tartalmi különbséget találhatunk. Ezek egyike a „köztes városnak” (Zwischenstadt) nevezett koncepció. Brake (2001) értelmezése szerint a posztsuburbán fejlődés alatt alapvetően a szuburbán területeken túli, rurális tér növekedését kell érteni. Phelps és Wu (2011) kritizálja ezt az álláspontot, mondván, hogy a fejlődés minősége és

főleg annak térben szelektív jellege változott, nem csupán annak lineáris kiterjedéséről van szó. Ami Budapest nagyvárosi fejlődése szempontjából különösen érdekessé teszi a „köztes város” koncepcióját, az éppen annak empirikus (kvantitatív) vizsgálatokon nyugvó jellege. Ez lehetővé teszi a német nagyvárosok peremén zajló folyamatok összehasonlítását a Budapest tágabb városrégiójában zajló átalakulással. A fogalom megalkotójának, Sievertsnek egy 1999-es értelmezése szerint a városrégiók egységes léttérre való összeolvadása zajlik, ahol összefüggő munka- és szabadidő kínálat, valamint hasonló életminőségi feltételek alakulnak ki. Sieverts alapvetően a posztfordi társadalomban bekövetkező változásokra vezeti vissza a „köztes város” létrejöttét, amelyek közül legfontosabbak:

- a gyerektelen családok és idősök arányának növekedése a városkörnyéki zónában;
- eltérő igényeik (például a magas színvonalú szolgáltatások iránt, vagy éppen a széles rekreációs kínálat);
- a hosszú távon visszaeső jövedelmek, a munka bizonytalanabbá válása és az időszakos munkanélküliség növekvő kockázata;
- valamint a munkaerőpiac változásához való folyamatos alkalmazkodás igénye (Sieverts, 2004).

Brake és szerzőtársai (Brake et al., 2005) közel két évtizedet felölelő empirikus adataiból láthatóvá válik, hogy nem csak egyfajta kiegyenlítődés megy végbe a központi város és a periféria között, ami a városközpont és a rurális hátság egységesüléséhez vezet. Olyan strukturális átalakulások zajlik az egész városi térben, aminek következtében az egész városkörnyéki övezet önálló akcióterként képes működni (Läpple, 2004).

A „köztes város” fogalma az angolszász posztsuburbiához képest empirikusan sokkal inkább körülhatárolt (Brake et al., 2005). Így a „köztes város” terének *funkcionális gazdagodásáról* azt is tudjuk, hogy a német városi terekben a termelőtevékenységek annál távolabb helyezkednek el a központtól, minél alacsonyabb a termelékenységük. Szintén kimutatható, hogy a termelés idővel fokozatosan egyre távolabb helyeződik a központi várostól, ezzel párhuzamosan a szolgáltatások is a városi irodaközpontokból a szuburbiába helyeződnek át. Ugyanakkor nem csak lineáris mozgásokkal halad előre az urbanizációs folyamat: a városkörnyéki telephelyek közül nem egy építészeti minőségét és szakosodottságot tekintve is felveszi a versenyt a központi üzleti negyeddel, és ezzel képes oktató- és kutatóközpontokat, speciális szolgáltatások központjait is magához vonzani. A „köztes város” képes konkurálni a központi várossal. A kereskedelem, képzés, kultúra, szabadidő, társadalmi élet színterei gyakran magasabb színvonalú vagy szakosodottabb szolgáltatást nyújtanak még a központi városnál is. Ezek a szolgáltatások a városkörnyéken megtelepedett magasabb jövedelmű népességre, illetve specializált szolgáltatásokra, termelő tevékenységre épülnek, és gyakran az egész városrégió számára (tehát nem csak lokálisan) kínálnak szolgáltatásokat. A posztsuburbán fejlődés másik meghatározó sajátossága a városkörnyéken zajló tevékenységek, társadalmi rétegződés és lakásformák többretegűvé válása. Több, a posztsuburbán fejlődéssel foglalkozó szerző ennek a sokszínűségnek létét, *az övezetesség és homogén társadalmi struktúrák felbomlását* tartja az új urbanizációs ciklus jelének és valódi újdonságának (Brake et al., 2005).

A szuburbán zóna további városiasodása szempontjából kritikus kérdés, hogy képes-e az elővárosi munkahelyi központok mellett további funkciókat is a térségképes vonzani? Megtelepedhetnek-e a lakás és a munka mellett a társadalmi reprodukció *egyedi*,

megkülönböztethető, sajátos telephelyei is a köztes városban? Számos település specializálódással (pl. turizmus), vagy saját ellátórendszer kiépítésével (pl. egészségügy) igyekszik megkülönböztethetővé, vonzóvá válni, és sok esetben a marketing – például a „park” vagy „negyed” kifejezések használata – eszközeivel is hangsúlyozzák egyediségüket. Az *egyedivé válás* a városközponttal és más városokkal folyó konkurenciaharc eszköze.

A városrégióban megtelepedő cégek részesülnek a központi város közelségéből adódó előnyökből, bár ez csak közvetetten befolyásolja telephelyválasztási preferenciáikat. A városrégió telephelyei által megcélzott cégek nagy része a regionális és országos, esetleg a városrégiós piacon tevékeny, és kevésbé kötődik a központi városhoz. Éppen ezért képesek kihasználni a városrégió kedvezőbb alapköltségeiből és jobb megközelíthetőségéből adódó előnyöket. Ezzel szemben, amennyiben a cégen belüli szerepkörök telephely szerinti megoszlását (raktározás, back-office, csomagolás, stb.) vizsgáljuk, a városrégiós telephely fenntartása is különösen akkor éri meg, ha onnan a nagyobb térség ellátását oldják meg, és nem elsősorban a központi városét (Daniezyk et al, 2010).

Különösen kedvező telephelyet kínál a „Zwischendstadt” a minőségi késztermékgyártásnak, a városrégiós vagy azon kívüli (országos) telephelyek, a logisztikai és elosztási szolgáltatások, az alkalmazott kutatás és fejlesztés, képzés, valamint a nagy alapterületű szolgáltatások számára. Ezek a funkciók különösen kedvelik a központi városból kivezető kötöttpályás tömegközlekedés csomó- és végpontjait. Végül a posztsuburbán terek jellegzetessége a német szakirodalom szerint, hogy *saját akcióteret* képesek maguk körül kialakítani, mivel mind a lakók, mind az üzleti vállalkozások a központi város mellett, sőt, egyre inkább ahelyett, a városkörnyéken élik mindennapi életüket, járnak munkába, tartanak fenn beszállítói és vásárlói kapcsolatokat, vagy működnek együtt más vállalkozásokkal (Bahrenberg, 2004). A lakók és részben a vállalkozások térhasználatában jellemző „együtműködési kapcsolatokat” láthatunk: a távolabbi, perifériális helyzetű szuburbán települések kötődése jóval erősebb a központi városhoz, az itt megtelepedett üzleti vállalkozások egyfajta függő viszonyban vannak a központtól. A közvetlen periféria sokkal jobban beágyazott kapcsolatokkal rendelkezik a városkörnyéken, és az innen induló ingázás egy része is a központot kikerülő keresztirányú, vagy uralkodó irány nélküli diffúz mobilitást mutat (Brake, 2001).

5.3. Policentrikus térszerkezet és új gazdasági központok a posztsuburbán városrégióban

A többközpontú városrégió fogalma a posztsuburbán városi átalakulások eredményeként került be a köztudatba. Különösen növekedett az ismertsége azzal, hogy számos ország és az Európai Unió is a területfejlesztési tervezés kitüntetett célkitűzésévé emelte a többközpontú településhálózat kialakítását. Az elmúlt két évtizedben legalább három alkalommal szerepelt a rangos európai folyóiratokban kiemelt témaként a policentrikusság (Lambooy, 1998; Blotevogel, 1998; Dieleman-Faludi, 1998; Bontje, 2001; Champion, 2001). A policentrikus várost ünneplő tervezőszakmával szemben Bailey és Turok (2001) kritikai hangot ütött meg, amikor a policentrikus térszerveződés általános jólét-növekedésére gyakorolt hasznát kérdőjelezte meg.

A policentrikus településhálózat és a többközpontú városrégió rendkívül hamar bekerült az európai területfejlesztési gondolkodásba (Albrechts 2001), sőt, gyorsan egyfajta politikai szlogenné is vált. Ennek visszahatásaként a tudományos kutatásban is növekvő igényként jelentkezett az

elmélet tapasztalati igazolása, különösen, hogy a posztsuburbán átalakulás számos formáját írták le az európai városrégiók körül (Hoyler et al., 2008). A kvantitatív elemzés teljes fegyvertárát felvonultató kutatások idővel ritkultak, ahogy a vizsgálatok rávilágítottak a policentrikus átalakulás ellentmondásaira. Az utóbbi években újra a nagyvárosi térszerkezet-átalakulás kvantitatív leírása került a kutatások középpontjába, amihez a területi statisztika teljes fegyvertárát mozgósították (Burger-Meijers, 2012; De Goei et al., 2010). A kutatási kérdés pedig egyértelműen annak eldöntése körül forgott, hogy egy többközpontú nagyvárosi tér vajon alkalmasabb helyszínt kínál-e a világgazdaság helyben megtelepedő szereplői számára, mint a monocentrikus városforma (Meijers, 2005; Van Oort et al., 2010; Münter-Volkmann, 2014). Jobb feltételekkel, sikeresebben kapcsolódnak-e egy többközpontú várostérség üzleti szereplői a világgazdaság termelési köreibbe, avagy sem. A vizsgálat tárgya tehát a hely összetett társadalmi, kulturális és gazdaságtörténeti összessége helyett maga a térszerkezet, mint önálló, fejlődést meghatározó faktor lett.

Ahogy a társadalmi funkciók térbeli rendje önálló kutatási tárggyá vált, úgy vizsgálati módszertana is kiterjedt és finomodott. A legelterjedtebb szemlélet szerint a társadalom és a gazdaság központokba rendezettségének méréséhez és leírásához használhatjuk a policentrikusság

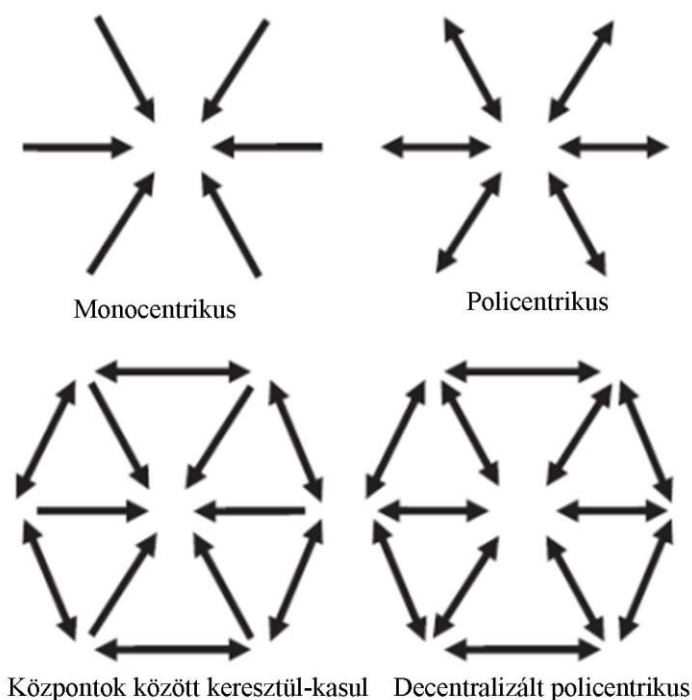
- *morfológiai* megközelítését, amely a központok várostérségen belüli méretét veszi alapul (pl. munkahelyek száma) és általában a rangnagyság-szabályt alkalmazza vizsgálati módszerként, valamint a
- *funkcionális* értelmezését, amely a nagyvárosi alrendszerek közötti áramlásokat veszi számba, és leginkább a mobilitás, ingázás adatait veszi figyelembe (Hall, 2009; Burger et al., 2011).

A morfológiai elemzések a városi szerepek központosulását, azok városhálózaton belüli eloszlását vizsgálják. Akkor kiegyenlített egy térség, régió morfológiai szerkezete, ha az alkalmazott mutatók város/településhálózatra vonatkoztatott adatai a rangnagyság-eloszlás szerint alakulnak.

A társadalmi folyamatok által kialakított térszerkezetet lehet akként is értelmezni, hogy az egyes funkciók milyen kapcsolatokat hoznak létre a vizsgált terület egyes csomópontjai között. Ezek a funkcionális vizsgálatok áramlást igyekeznek mérni, például a munkába járás, a szórakoztató- és kulturális szolgáltatások igénybevételéhez megtett utazás, vagy a vállalkozások gazdasági kapcsolatainak számszerűsítésével. Áramlás-jellegű folyamatok esetében nemcsak azok erőssége, de iránya is fontos, ez ugyanis fontos jellemzője a nagyvárosi tér átalakulásának. Burger és szerzőtársai (2011) szerint ugyanis a központi mag és az elővárosi alközpontok között a tradicionális *beingázást* idővel felváltja a kölcsönös *csere-ingázás*, majd később, az alközpontok vonzerejének erősödésével a közöttük létrejövő *keresztíngázás*.

A monocentrikus városi terek többközpontúvá válásának főbb lépéseit De Goei és szerzőtársai (2010) foglalják össze. Szerintük a szuburbanizálódó és az elővárosi lakóövezeten túli, periurbán területekre áramló népesség egy idő után létrehozza saját munkaerő-központjait, amelyeknek akár önálló munkaerő-vonzáskörzetük is kialakulhat. Így a korábban uralkodó központi irányú áramlási folyamatok egyre inkább többirányúvá, akár kölcsönössé is válnak. A központi város bizonyos szerepekben akár alul is maradhat a formálódó új központokkal szemben. Így jönnek létre a *hálózatos városok*, több, önmagában is önálló rendszert alkotó alcentrummal. Ezek a városhálózatok szerencsés esetben más városi tömörülésekkel is szoros kapcsolatban állnak (például az üzleti vállalkozások beszállítói vagy értékesítői hálózata, vagy speciálisabb munkakörök esetén a

munkába járás révén) és *korridor városokat* (pl. Glasgow-Edinburgh) vagy *policentrikus városi régiókat* alkotnak (Kovács-Szabó, 2013) (2. ábra).



2. ábra: Az ingázási minták és az általuk létrehozott központrendszer a nagyvárosi térségben.

Forrás: Burger et al., 2011, p. 163.

A posztsuburbán folyamatok tehát átalakítják a nagyvárosi térségek központrendszerét. Az újraközpontosodás jelensége azonban az agglomerációs gazdaságok – számos szerző szerint ingatag – egyensúlyi modelljeivel alig írható le. A policentrikussá váló városrégióknak nincs ökonometrikus modellje – talán ennek is köszönhető, hogy a városkutatók és a gazdaságföldrajzi vizsgálódások sokkal inkább térszerkezeti mintákkal, a gazdasági tér geometriájával és verbális modellekkel igyekeznek megfogni és leírni ezt a sajátos térszerveződési formát.

Számos szerző a kreativitáson és tudáson alapuló gazdaság szerveződési logikáját tartja felelősnek az újraközpontosodásért (Scott, 1988, 2000; Kujath, 2005). Közülük sokan egyetértenek abban, hogy a személyes kapcsolatok és ennek következtében a térbeli közelség fontos mozgatóerő az említett szektorokban. Ez teszi lehetővé a tudás- és ötletcserét (spillover-hatás), ami végső soron mozgásban tartja a gazdaságot (Kujath, 2005; Krätke, 2007a).

Más elméletek a kreatív- és tudásgazdaság városrégiós koncentrációját a térbeli távolsággal összefüggő (tranzakciós) költségekkel magyarázzák. Egyes kreatív szektorokban magas a tranzakciós költségek aránya, így számukra a központi városban maradás az optimális, hiszen csak az itt elérhető haszon tudja ellensúlyozni költségeiket. Más kreatív ágazatok számára az alacsony tranzakciós költség a jellemző, és ezeket is csökkenteni lehet a városrégiós térben történő településsel (Davoudi, 2009; Münter-Volkmann, 2014).

A városrégió térhasználati átalakulását a szuburbanizáció funkcionális gazdagodása következtében a cégek telephelyválasztása határozza meg (Bachmann, 2005). Egyes ágazatokra a központosodás, másokra a szétszóródás jellemző a nagyvárosi térben. A magas hozzáadott értékű

üzleti szolgáltatások a központi városba és a legszélesebb körű nemzetközi kapcsolatrendszerrel nyújtó központokba koncentrálódnak, míg a személyi, elosztó és más üzletágakat kiszolgáló (back office) szolgáltatások a szuburbán térben és a közepes méretű városokban találják meg a helyüket. Az üzleti szolgáltatások bizonyos formáit a várostérségben megtelepedő tematikus parkok vonzzák magukhoz, ilyenek lehetnek például a nemzetközi repülőterekre, vagy más közlekedési csomópontokra települt „instant városok”. A nagyvárosi régió peremén a kereskedelmi, logisztikai és szabadidős funkciók mellett egyre nagyobb szerepet kapnak a szakosodott, tematizált technológiai és ipari parkok, valamint a cégközpontok. Érdemes megjegyeznünk, hogy Bachmann – csakúgy, mint a korábbiakban ismertetett Siervers-féle városrégió – a szociálgeográfiai iskolák övezetes-szektoros városmodelljét ismétli. Mindkét modell a *német* városi térségek *gazdaságszerkezeti* átalakulását írja le, emiatt megfelelő fenntartással kell kezelnünk a modellek alkalmazhatóságát a budapesti viszonyokra.

Dolgozatom empirikus részében az előző két fejezetben ismertetett fogalmakkal mutatom be a budapesti nagyvárostérségi periferia térszerkezeti átalakulását. Használok azokat a morfológiai koncepciókat, amelyek a német és az angolszász szakirodalomból kerültek a magyar városkutatói irodalomba. Utalni fogok a német szakirodalomban megismert Zwischenstadt-elméletre, ezen belül is a városi funkciók zonális elrendeződésére. Ugyanakkor fontos hangsúlyozni, hogy az előzőekben ismertetett elméleti alapvetések a térszerkezeti változásokat a társadalmi-gazdasági változásokból lineáris módon következő eredményként kezelik. A morfológiai szempontú elemzési kerettől eltérő elméleti megközelítéseket ismertetek a következő fejezetben.

6. Strukturális és a város politikai gazdaságtana – a várostérségi átalakulás mechanizmusa a neoliberális rendszerben

6.1. Kritikai városkutatás

A térszerkezeti formákra koncentrálnak városkutatás iteratív kapcsolatát feltételez a társadalmi-gazdasági folyamatok és azok térbeli szerkezete között. Ez a szemlélet tartályszerű teret feltételez. Ezzel szemben a kritikai elméletek a teret társadalmi konstrukcióként fogják fel, amely értelmét a társadalmi-gazdasági folyamatok által nyeri, és nem azok leképeződése. A kritikai elméletek keretei között beszélhetünk egyáltalán hatalmi viszonyokról, az ennek határait kijelölő hatalmi arénáról, a tőke-munka-állam viszonyaiból adódó dominanciáról és elnyomásról, amelyeknek működésén keresztül jelenéssel telik meg a tér. A viszonyrendszer határozza meg a tér formálódásának, termelésének folyamatát, ezért a térszerkezetet vizsgáló kutatásoknak éppen a tőke, a munka és az állam kölcsönhatásaira, az ebben megjelenő kizárás, elnyomás, érdekérvényesítés mechanizmusaira kell irányulnia. Az alábbiakban azokat az elemzési kereteket mutatom be, amelyekben ezek a folyamatok vizsgálhatók.

A tudományos művekben először Marx és Engels műveiben kapcsolódnak össze a városfejlődés, a társadalmi viszonyok és az egyenlőtlenség jelenségei (Bridge, 2009). A fennálló hatalmi viszonyokat kritizáló és egyben tudományosan is megalapozott városkutatást csak a posztfordi termelési rendszerváltás, illetve a város ennek eredményeként bekövetkezett válsága

hozta el (Wiegand, 2013). Émile Durkheim, Max Weber, Georg Simmel és a chicagói iskola egyeduralmának vége szakadt: az 1960-as évek társadalomkritikus hangulatában a tudomány is feladta büszkén hangoztatott semlegességét, és nyílt politizálásba fogott. Ekkor az állam ellenőrző és irányító szerepének városi megnyilvánulása került a kritikai városkutatás középpontjába (Bridge, 2009).

Erre az időszakra tehető a kritikai városkutatás fősodorbéli csapatától valamelyest távolságot tartó teoretikusnak, Henri Lefebvre-nek a tér termeléséről (*production of space*) szóló elmélete. Eszerint a központ-periféria elkülönülés és annak térbeli megjelenése is a társadalmi osztályok között fennálló hatalmi harcot tükrözi. A tőke logikája újabb és újabb erőforrások bevonására törekszik, amelynek során a tértermelés folyamata maga is termelőerővé válik. Éppen ezért a kapitalizmus Lefebvre-i kritikájában a marxizmus tőke-munka ellentéte a városi társadalomban jelentkező feszültségekre helyeződik át (Bodnár, 2013b). Lefebvre alapelve szerint a tér nem egy üres tartály, hanem a társadalmi folyamatok eredménye, amelyben kultúrák, értékek és a hatalom ellentétes oldalai küzdenek (Caves, 2005). A központ formai fogalom, mondja Lefebvre (1991), önmagában üres. Ahhoz, hogy a cselekvés helyévé váljon, szerepekkel kell megtölteni. A központ körül térstruktúrának kell szerveződnie, ami a formán és funkciókon keresztül a hatalomgyakorlást szolgálja. Így a tér formájában, szerepeiben, struktúrájában tulajdonképpen a totalitás, a mások feletti uralom eszköze.

Lefebvre előhírnöke volt a szárnyra kapó radikális földrajzi „mozgalomnak”, amely a társadalomtudományok nyílt politikai állásfoglalását hirdette. Manuel Castells *The urban question* (1977) és David Harvey *Social justice and the city* (1973) című munkáinak megjelenése (mindkettőt Lefebvre munkássága is inspirálta) a városkutatás két alapműve lett. A szárnyát bontogató kritikai városkutatás társadalomelméleti keretét a marxizmus adta, hosszú ideig kizárólag marxista felfogású kutatók publikáltak ezen a területen. A marxista földrajz kiemelt témái közé tartozott a világszintű egyenlőtlen fejlődés, a városi földpiaci ellentmondásai és az osztályok földhöz jutása, valamint a lakáskérdés.

Harvey folytatta Marx és Engels politikai gazdaságtanának „városiasítását”, azaz a kapitalizmus térszervezésének leírását, mivel a marxizmus elméleti rendszere, ha nem is térsemleges, de a földrajzi térre kevésbé érzékeny volt. Az 1980-as évek a kritikai városkutatás számára is új távlatokat hozott. Harvey *The condition of postmodernity* (1990) című munkája maga is a városkutatás eszmerendszerének kitágulását jelezte, de ebben az időben jelentek meg először a posztmodern földrajz áramlatához tartozó posztstrukturalista, fenomenológiai és kulturális földrajzi irányzatok. A kapitalizmus-kritika tulajdonképpen ebben az időszakban érte el egyik csúcspontját: a neoliberális termelési és irányítási rendszerek leírására a neomarxista elemzési keretek remekül alkalmazhatók voltak (Bodnár, 2013b). Különösen az Edward Soja nevével fémjelzett iskola foglalkozott kiemelkedően a városkutatással. A UCLA várostudományi iskolája a posztstrukturalista irányzatok előtt nyitott ajtót, amely szerint a posztmodern városfejlődés a kései kapitalizmus kulturális logikáját tükrözi. Soja *Postmetropolis* című munkája (2000) a nagyvárosi térségek átalakulási folyamatainak kritikai szemléletű értelmezését adja. Soja Castells és Harvey nyomán a várost, mint az uralkodó osztály érdekeinek, a termelési módnak, fejlődési struktúráknak a megjelenéseként értelmezi, amely leképezi a történelmileg meghatározott társadalmi rendet, a politikai és hatalmi viszonyokat. A hatalom birtokosainak érték- és érdekkifejeződése mellett olvashatók a városi térben a hatalomból kizártak ellenállásából, az elnyomásból eredő struktúrák is.

A fordí város a mainstream gazdaságelemzők számára a tömegtermelés és a tömeges fogyasztás agglomerációját jelentette. A neomarxista politikai gazdaságtan számára azonban a társadalmi egyenlőtlenségeknek, a hatalom dominanciájának és a kapitalista termelési rendnek volt a térbeli kifejeződése, amely olyan feszültségekben mutatkozott meg, mint a tömeges szuburbanizáció, a szegregáció, a belső városnegyedek leromlása és a gettósodás. Így az egyenlőtlen hatalmi viszonyok és azok következményeinek elemzése vált a városkutatás értelmezési keretévé. Ezeket a jelenségeket a klasszikus társadalomtudományok nem voltak képesek megfelelően leírni. Soja a neomarxista politikai gazdaságtanon keresztül értelmezi a kapitalista városszerkezet átalakulásait, és azokat „válság által előidézett szerkezeti átalakulásokhoz” (*crisis generated restructuring*) köti (Soja, 1996, 2000).

A kritikai városkutatás legfontosabb fordulópontjainak áttekintése lehetőséget nyújt a városkutatás tárgyának átalakulásának nyomon követéséhez is. Bodnár (2013a) véleménye szerint az urbanizmus az ipari kapitalizmus kulturális kerete, míg maga az urbanizáció a kapitalista termelési rend térbeli terjeszkedését fogja át. A város megszűnik egyszerű helyszínként viselkedni, hiszen a városi tér nem csupán egy jellemzője a társadalmi folyamatoknak, hanem „feloldódik a társadalom általános urbanizációjában” (Bodnár, 2013a, p. 13.).

6.2. Strukturalizmus és a város politikai gazdaságtana

A kritikai városkutatás marxista és neomarxista elemzési kereteiben mélyen él a társadalom szerveződésének strukturalista megközelítése. Az egyes társadalomelméleti iskolák eltérő véleményeket vallanak az egyén és a társadalmi rend közötti viszonyról, illetve az egyén valós cselekvési teréről. Ez a vita az egyén és a társadalmi rend közötti kapcsolatról fontos döntési pont a legtöbb társadalomelméletben. A strukturalisták (mint például a funkcionális strukturalizmus vagy a marxizmus) a társadalmi gyakorlat bevett mintáit tartották meghatározóbbnak az egyén döntéseire nézve, míg az intencionalista vonulat (például a fenomenológia) az egyéni értékelő folyamatokra helyezték a hangsúlyt (Peet-Hartwick, 2009). Allmendinger (2002) szerint Giddens társadalomelméletének újszerűségét a korábban elkülönítve kezelt megközelítések (strukturalista illetve szubjektivisták) egységesítése adja. Ebben a keretben a szociológia nem a társadalmat alakító szerkezeti törésvonalakra és kategóriákra, hanem az azokat kialakító cselekvés folyamatára, az intézményesült társadalmi gyakorlatra (az egyéni cselekvést létrehozó okok, motivációk és szándékok) koncentrált (Lippuner-Werlen, 2009). Az egyén cselekvése (*agency*) a társadalomban jelen lévő szabályok és erőviszonyok szerint hozza létre a társadalmi struktúrát; alkotója, de egyben eszköze is strukturalizálódás folyamatának.⁵

A strukturalizmus eszmei keretein belül jöttek létre a 18-19. században a klasszikus politikai gazdaságtan elméleti alapjai, abban a felfogásban, amely szerint a politika és a gazdaság jelenségei kizárólag együtt tanulmányozhatók. Három klasszikus társadalomelméleti iskola is szárnyat bontott a politikai gazdaságtan virágkorában. A *marxi politikai gazdaságtan* a tőkefelhalmozás, az osztályharc és a történelmi materializmus alapelvein nyugszik (Johnston et al., 1986). A strukturalista szemléletet a marxista társadalomtudományban Louis Althusser ültette el, aki bevezette a társadalmi felépítmény fogalmát. A tőkeújratermelés és a kisajátítás módja alakítja ki

⁵ Az egyén kétféle szerepét (alkotó és eszköz) nevezi Giddens a struktúráció dualitásának (Lippuner-Werlen, 2009).

Althusser szerint a társadalom rejtett alapstruktúráját, amelyre épülnek a mindennapokban megfigyelhető, a társadalom különböző szintjei és terei között ható kapcsolatok (struktúra) (Peet-Hartwick, 2009). A *neoklasszikus politikai gazdaságtan* az Adam Smith-féle „*public choice*” irányvonalat képviseli, és a verseny, a piaci erők és az egyéni érdek köré szerveződik. A *public choice* elmélet szerint két termelési tényező – a munkaerő és a tőke – mozgósítható, míg a harmadik, a föld, amely gyakorlati értelemben magát a várost és annak politikai berendezkedését jelenti, nem. Ennek következtében az egyes városok között versengés alakul ki a két mobil termelési tényező magukhoz csábításáért. Ezeken túl Max Weber nevéhez köthető a hatalom autokratikus természetéből, az intézményrendszer bürokratikus jellegéből és a szándékolt cselekvésből kiinduló politikai gazdaságtan (Le Heron, 2009). A *weberi iskola* a politikai rendszer intézményesült szereplőinek jelentőségére helyezi a hangsúlyt. A városi rezsim elmélete, mint a várospolitikai tudomány meghatározó analitikai kerete a weberi hagyományból nőtt ki (Caves, 2005).

A politikai gazdaságtani iskolákat sok kritika érte. Túlságosan gazdaságközpontúnak találták őket, kevés mozgásteret hagyva a politikai jelenségek vizsgálatának. Determinizmusuk és strukturalizmusuk miatt is sokan bírálják őket, mivel túlzó gazdasági irányultságuk háttérbe szorítja a társadalmi tényezők jelentőségét, valamint az emberi cselekvés eshetőlegességével, és azok nem minden esetben belátható következményeivel kevésbé számolnak. A politikai gazdaságtani megközelítés azonban különösen célszerűnek tűnik a neoliberais termelés- és államszervezés korában: a tőke újratermelésének neoliberális rendszere ugyanis a keynesi, vagy az irányított kapitalizmusnál jóval tisztábban mutatja a kapitalista rendszer működésének mechanizmusait (Bodnár, 2013b). A tőke urbanizációjának az elmúlt két évtizedben tapasztalt üteme különösen aktuálissá teszi a várostérségek működésének értelmezését a tőkefelhalmozás rendszerében.

A politikai gazdaságtani szemléletű elemzést doktori disszertációm empirikus fejezeteiben használok. Hasonlóképpen, a 10. fejezetben ismertetett kutatásom alapvető megközelítése is strukturalista. Ebben amellet érvelek, hogy a társadalmi folyamatok okainak és mechanizmusainak feltárása csak egy eszköze a társadalomszerkezetet alakító hatalmi viszonyok megismerésének. A strukturalista társadalomszemlélet főbb vonásait tehát azért vázoltam fel ebben az alfejezetben, hogy kontextusba helyezzem a később ismertetett kutatásaimat.

6.3. A városrégiók működésének marxista és neomarxista felfogása

A marxista és neomarxista elméletek egy fontos ponton különböznek a klasszikus és liberális koncepcióktól, vagy éppen a társadalmi szerveződés weberiánus megközelítésétől: az osztályfogalom használatában a társadalom szerkezetének leírása során. A társadalom rétegződésének marxista felfogása ugyanis rávilágít arra, hogy egy adott társadalmi rendszerben a jólét, a hatalom és a státusz különbségei egyenlőtlenségekhez vezetnek, amely az osztályokat és azok rétegződését létrehozza. A rétegződés vizsgálata és az osztálykapcsolatok elemzése a strukturalista társadalomtudomány jellemzője, ezek egyben a marxista társadalomtudományi elemzés alapkategóriái (Duncan, 2009). A neomarxista és neoweberi felfogások később árnyalták a proletár-burzsoá ellentétet. Ennek oka a középosztály megerősödésével és további rétegződésével kapcsolatban a korábbi ellentétpár (tőketulajdonos-kizsákmányolt munkás) magyarázóerejének gyengülése. Ezek az elméletek mutattak rá arra is, hogy az osztálytársadalmat az osztályok közötti

kapcsolatokban lehet megfogni, az osztályokon belüli összetartó erők (anyagi érdek, tapasztalat, közös akciók iránti igény), azaz az osztályöntudat marxi felfogása elsikkadt a kapitalista társadalmi átrendeződés során (Duncan, 2009). A következőkben azokat a koncepciókat szeretném bemutatni, amelyek a nagyvárosi régiók, különösen pedig azok perifériájának értelmezéséhez fontosak lehetnek.

Harvey munkássága a földrajz egyik nagy dilemmájának – a tér társadalmi szerepének megfogalmazása – megoldása felé tett lépés. A tér számos tudományterület számára nem jelentett mást, mint a társadalmi és természeti folyamatok egy független változója. Harvey érvelése szerint a tér termelési eszközzé válását a befektetések megtérülési idejének csökkenése indította el, amelyet gátolt a térbeli távolság. Azonban a tér, mint gátló tényező lebontása drága, és mozdíthatatlan infrastruktúrát eredményez, csökkenti a megtérülést. Ugyanakkor a tér alakítása, termelése fölött hatalommal rendelkezők ellenőrzést gyakorolhatnak a politika felett, mivel a termelési folyamathoz nélkülözhetetlen eszköz van a kezükben (Harvey, 1990).

A profit növelésének más módja, ha a munkaerő költségét csökkentve maga a tőke vándorol olyan helyekre, ahol a munkaköltségek alacsonyak. A tőketulajdonos osztály hatalmának erősítése érdekében az állam térszervező és -ellenőrző erejét használja. Amikor a hatalmi viszonyok megváltoztatása a cél, a hatalom területi bázisának újraalkotásáról van szó. A neoliberális gazdaságszervezés és -irányítás globális terjedése a hatalom léptékváltását (*re-scaling*) és a térbeli irányító hatalom újjászerveződését eredményezi (Smith, 1992). A tér „termelőeszközként” történő felfogása valósult meg a városi expanzió keresztül is, amely az 1970-es évek recessziója közepette stabilizálta a piacgazdaságot, megfelelő befektetési lehetőséget jelentve a felhalmozódó tőke számára. Lefebvre általánosabban fogalmaz, amikor azt állítja, a városiasodás a kapitalizmus túlélésének kulcseleme (Lefebvre, 2003). A tőke urbanizációs beruházásokba áramlása ugyanakkor magával hozta a város feletti demokratikus ellenőrzés gyengülését, amennyiben a tőke téralakítás feletti hatalma politikai hatalommá alakult át. *„Az utóbbi három évtized során a neoliberális fordulat visszaadta a gazdag elitek kezébe az osztályuralmat” (Harvey, 2009, p. 125.).* A neoliberális urbanizáció során *„a város és vidék között valaha létező világos különbségtétel fokozatosan az egyenlőtlen földrajzi fejlődés porózus tereivé halványul a tőke és az állam hegemonikus uralma alatt” (Harvey, 2009, p. 128.).* A kapitalista urbanizáció folyamatában a város-vidék kettősség Harvey számára tehát nem több, mint a munkamegosztás térbeli megjelenése, amely a termelés logikájából következik. *„A fejlett kapitalista országok kontextusában és a kapitalista termelési mód elemzése során a város–vidék megkülönböztetés elveszti valós közgazdasági alapját... valójában nem jelent mást, mint leragadni egy olyan megkülönböztetésnél, amely pusztán a munkamegosztás felszíni megjelenési formája” (Harvey, 2009, p. 69.).*

Harvey (2014) a kapitalista urbanizáció folyamatát írta le a tőke újratermelődések körében. Az újratermelés köreinek fizikai infrastruktúráját biztosítják a városok. A túlfelhalmozás második és harmadik termelési körökbe történő átirányítása városi beruházások formájában valósul meg, és gazdagítja a város épített környezetét. Az épített környezet avulása azonban folyamatosan csökkenti a profithozamot, amelyet csakis új tőkealap képzésével, és a korábbi beépített értékek megsemmisítésével lehetséges orvosolni. Ez a kreatív rombolás folyamata, amely az épített környezetbe történő beruházás ciklikus modelljének fordítópontja (Harvey, 2001). Az elértéktelenedés robbanásszerű megjelenése a válság, amelynek során a korábbi térszervező intézményeket leselejtezik, és a térhasználatot újraalkotják, hogy az egy új felhalmozási kört szolgáljon (Brenner-Theodore, 2002). A tőke körforgásának (felhalmozás-leértékelődés-rombolás-

újrafelhalmozás) fizikai megjelenése a szuburbán expanzió és a belvárosok dzsentifikációja (Smith, 1982).

Keil és Young (2011) összehasonlító tanulmánya éppen azt mutatja meg, hogy a posztzuburbán régió a fogyasztás és társadalmi reprodukció mindennapi gyakorlatán és harcain keresztül hogyan termeli újra önmagát. Ebben a folyamatban az állam változatlanul fajsúlyos tényező, bár szerepe eltér a monofunkciós városrégiók időszakában játszott „karmester”, és az érett szuburbanizáció korának tökemegtérülést biztosító „biztonsági korlát” szerepétől. Keil és Young kutatási során azokat a módokat kutatja, ahogy a német vagy kanadai állam tervezetten és szervezeten avatkozik be az elővárosi tér alakításának folyamatába. Magyar viszonyok között az állam ehhez hasonlóan direkt piaci fellépése a periférián (már csak a közjogi viszonyok különbözősége miatt is) valószínűtlen. Mégis fontos szem előtt tartanunk, hogy az állami, regionális jelentőségű közlekedési infrastruktúra fejlesztése milyen átalakulásokat eredményezhet a várostérségi periféria politikai arénájában és társadalmi folyamataiban. Doktori disszertációm empirikus fejezeteiben azt fogom kifejteni, hogy milyen módon formálja a politika és a gazdasági fejlődés a budapesti várostérségi periféria térszerkezetét.

A marxizmus felől a konkrét szociológiai elemzés felé elmozdulva dolgozta ki Logan és Molotch (1987) növekedési elméletüket (*growth machine*). Szerintük a helyet az különbözteti meg a többi árutól, hogy véges és korlátozottan áll rendelkezésre. Az ingatlanpiacot társadalmi folyamatok – a jólét, a tulajdon és a hatalom egyenlőtlenségei által irányított – eredményeként látták, nem mechanikus törvények által alakított, kereslet-kínálat által szabályozott egyensúlyi rendszernek. És mivel az ingatlanpiacot az infrastruktúrához való hozzáférés szabályozza, a hely az osztályhelyzetet meghatározó egyik legfontosabb körülmény. A helyet adó-vevő, azon különféle fejlesztéseket végrehajtó szereplők a föld feletti ellenőrzésből, illetve a fejlesztések üzleti hasznából tesznek szert nyereségre. Ezek a vállalkozók a helyi kormányzattal és más üzleti szereplőkkel szövetkezve növekedést serkentő társulást hoznak létre saját üzleti hasznuk növelése érdekében. Céljaik miatt sajátos gondolatrendszert formálnak a növekedés, fejlődés köré. A „növekedési gép” (*growth machine*) magját egy kis létszámú, hatalommal kereskedő csoport adja, akik különféle előnyökkel kecsegtetve intézményeket kötnek magukhoz annak érdekében, hogy eltereljék a figyelmet a fejlesztés kedvezőtlen környezeti és társadalmi hatásairól. Logan és Molotch koncepciójához nagyon hasonlóan írt le Mollenkopf „növekedési koalíció” elmélete is (Logan-Molotch, 2005). Több szerző is foglalkozott az amerikai városokra kidolgozott „*growth machine*” posztiszocialista viszonyok közé történő átültetésével (Kulcsár-Domokos, 2005; Golubchikov-Phelps, 2011). Munkáik cáfolják, hogy a posztiszocialista nagyvárosi tér termelésében az üzleti szereplőknek az amerikaihoz hasonló jelentősége lenne, ám annál nagyobb szerepet tulajdonítanak az állam térformáló szerepének. Ezekben a munkákban nem a „*growth machine*”, mint elemzési keret bizonyul alkalmatlannak a kelet-közép- és kelet-európai urbanizációs folyamatok értelmezésére, mindössze a mechanizmusok és szerepek eltérőek az amerikai mintáktól.

A neomarxista filozófia és társadalomelmélet jellegzetes alakjaként érdemes utalni Slavoj Žižek munkásságára. Bár filozófusként a földrajzi tér elemzésétől távol eső területen dolgozik, érvelése az egyén döntéseinek befolyásoltságáról mégis termékenyítő lehet a társadalomföldrajz számára. Žižek tagadja azt a marxista nézetet, miszerint az emberek nincsenek tisztában a történelem folyásában betöltött szerepükkel (Kiss, 2014). Álláspontja szerint az emberek pontosan tisztában vannak a kapitalista rendszer sivárságával és értelmetlenségével, azaz „tudják, de teszik”. A kapitalista pszichokultúra működési elve az egyéni tudatosság és szubjektivitás (önmagam és

saját cselekedeteim elhelyezése a rendszer működésében) kiiktatása. A marxista filozófia a gazdaságot (tőkefelhalmozást) mint a tömegek előtt rejtett mozgatóerőt láttatta. A neoliberalizmusban a gazdaság mindenek fölötti determinációja nem kétséges és mindenki által tudott, mégis mindenki szabadulni igyekszik ettől a tudástól. Ez a kapitalizmus politikai gazdaságtanának új elemzési kerete: lehetővé teszi az elit manipulációs technikáinak vizsgálatát, amellyel az egyének és a társadalom életét szabályozzák. Žižek szerint a politikai ideológia maga az illúzió, aminek a nevében cselekszünk saját helyünk és szerepeink ellenére, azaz az a gyakorlat, amivel kijátsszuk biztos tudásunkat a kapitalizmus értelmetlenségéről és károságáról (Kiss, 2014). Žižek gondolatait különösen a szuburbán életforma manipulált és felhalmozásra törekvő gyakorlatát szemlélve érdemes észben tartanunk. Szintén az ő érvelés köszön vissza jelen disszertáció 10.3. fejezetében: a növekedést, fejlődést normatív célként hajszoló önkormányzatok könnyedén átsiklanak azon tények felett, hogy mindezek a változások milyen költségekkel járnak a helyi társadalomra, környezetre, térhasználatra nézve (például hogy a fejlődés ára az intézményesült korrupció).

6.4. Egyenlőtlen fejlődés és a várostérségek

A társadalmi és gazdasági folyamatokban jelen lévő egyenlőtlenség a földrajzi térben is megjelenik. Az egyenlőtlenség maga a klasszikus társadalomelméletek szerint átmeneti állapot, amelyet a piaci viszonyok korlátlan érvényesülése orvosolni fog. Ennek a gondolatnak a táptalaján születtek meg az agglomerációs gazdaságokra vonatkozó egyensúlyi elméletek. Krugmann (2000) a későbbiekben már az országok közötti egyenlőtlen versengést elfogadva az egyenlőtlen fejlődésre alapozta a gazdaságok specializációjának elméletét, amely a nagyvárosi régiók szerkezetét leíró gazdaságföldrajzi munkákba is beszivárgott (klaszteresedés, a városrégiós gazdaság specializálódása). Porter és Krugman – a legkevésbé sem marxista alapokon – maguk is amellett érvelnek, hogy ezek a városi térségek versenyelőnyüket éppen belső ellentéteikből nyerik (*internal economies*) (Christophers, 2009). A marxista teoretikusok mindezekkel szemben a többek között a nagyvárosi térben is meglévő egyenlőtlenségeket inkább szabálynak, mintsem kivételnek tekintették (Christophers, 2009).

Neil Smith (1990) szerint a kapitalista termelési berendezkedés sajátos belső jellemzője, hogy egyenetlen fejlődést eredményez. A kapitalista gazdaság alapvető működési feltétele ugyanis az egyenlőtlen társadalmi és gazdasági viszonyok fenntartása. Paradox módon ugyanakkor a tőkeújratermelés szempontjából a termelési feltételek egyenlősítése szintén a kapitalista gazdaság érdeke. A termelés és fogyasztás oly nagyon propagált egyensúlyi modelljei sosem érhetik el a valóságban nyugvópontjukat. A szabadpiac és a verseny propagálása egyensúlytalanságokat hoz létre újra és újra, ahol a termelők folyton új piacokat, olcsóbb nyersanyagokat és munkaerőt, vagy éppen kedvezőbb ingatlanlehetőségeket keresnek. Ez az egyensúlytalanság jelenik aztán meg egyenlőtlen földrajzi fejlődés formájában (Kaminer et al., 2011. p. 11.). Az egyenlőtlen fejlődés a leggyakrabban a nemzetállamok közötti fejlődésről szóló irodalomban jelenik meg (például Hadjimichalis-Hudson, 2014), amely a témám szempontjából kevésbé fontos, a következőkben mindössze a várostérségeken belüli folyamatokkal szeretnék foglalkozni.

A városokban az egyenlőtlen fejlődés számos formában jelentkezhet. Az egyik legszembetűnőbb az ingatlanpiac területi különbségei, azaz egyes negyedek túlárzott, mások

viszonylag olcsó ingatlanállománya. A föld korlátozottan elérhető erőforrás, amelynek értékét a tulajdonosok különféle módszerekkel manipulálják. A piaci ár befolyásolásával elért üzleti haszon kulcskérdése az állam tevékeny részvétele egy-egy ingatlanprojektben: a támogató szabályozással és a közcélú beruházásokkal a tulajdonosok és befektetők szinte korlátlan lehetőségekhez jutnak. A tőke újratermelésének kényszere miatt a kapitalista városban csak a legkivételesebb esetben nem zajlanak beruházások, városrekonstrukciós beavatkozások, hiszen a tőketulajdonosok elemi érdeke, hogy vagyonuk profitot termeljen. Az egyik legbiztosabb befektetés pedig a mai napig az ingatlanbefektetés. A városi folyamatok megértéséhez fontos megértenünk a tőketulajdonosok motivációit és a tőkeújratermelés mechanizmusát. Tudnunk kell, hogy a hatalmi érdekek milyen módon jelennek meg és működnek a neoliberális várospolitikában, és hogy a döntéshozási folyamatok és a társadalmi szerveződések milyen módon képesek ezeket az érdekeket befolyásolni.

Smith (1990) egyenlőtlen fejlődésről alkotott elmélete hivatkozik a területi lépték fogalmára. Elképzelése szerint az egyenlőtlen fejlődés nemcsak különböző területi szinteken történik, de az egyenlőtlenség ténye és a területi léptékek különböző szintjeinek politikai és intézményi megalkotása szorosan összekapcsolódik (Christophers, 2009). A kapitalista termelés körforgása a profitért folyó hajszában ugyanis használja a tér eltérő adottságait, és ehhez – érdekeinek megfelelően – más és más területi szinteken vonja össze a hatalmat. Ebben a folyamatban a nemzetállami szint leértékelődésével párhuzamosan a nagyvárosi régiók (mint a termelés színterei) és a globális szint (mint az elosztás és döntéshozás léptéke) szerepe fokozódik (Knapp-Schmitt, 2008).

Fainstein (2001) szerint a városi ingatlanfejlesztés a fejlett kapitalista világban a gazdasági fejlődés egy önálló, közel-autonóm eszköze lett. Hackworth véleménye szerint (2007) a várostérségi ingatlanfejlesztés – Harvey második és harmadik tőkekörforgási ciklusát idézve – önálló életet él, és kevés kapcsolata van a térségi gazdaság más szereplőivel. A neoliberális városban az állam és az ingatlanfejlesztés szorosan összefonódik, és utóbbi a városi gazdaság első számú húzóerejévé válik. A neoliberális városban a „*spatial fix*”, a tőke térbeliséget kihasználó jövedelme fokozódik, ami együtt jár a városok közötti és városon belüli egyenlőtlenségek növekedésével (Hackworth, 2007; Sykora, 2009). A térben egyenlőtlenül jelentkező tőkehozamok tükröződnek az egyes városi funkciók városból történő kiáramlásában is: az edge city-kben, a megújított városmagban, vagy a rehabilitált barnaövből, vízparton magasabb a megtérülés, míg a kiürülő szuburbán ipari zónából, vagy a hagyományos belvárosi kiskereskedelmi terekből kivonul a tőke (Smith, 1982; Crilley, 1993).

Hackworth (2007) továbbá fontos megállapításokat tesz az amerikai neoliberális város „*spatial fix*”-ében az elmúlt harminc évben nyomon követhető változásokkal kapcsolatban. Rámutat, hogy a keynesi városban a szuburbia biztosította a legnagyobb hozamokat mind a lakás, mind az infrastruktúra, mind a termelő befektetések terén, ezzel szemben az 1970-es évektől kezdve a gazdaság reorganizációjával párhuzamban a pénzügy, a biztosítás és az ingatlanfejlesztés vált a tőketermelés meghatározó szektorává. Az eltérő hozamok a várostérség más és más pontjára irányították a tőkét, ami a város morfológiai átalakulásához vezetett. Rendkívül változatos társadalmi- és gazdaságszerkezetű városrészek felújítása zajlott, folytatja Hackworth (2007), mégis, a perifériára irányuló befektetések mellett a belváros felértékelődése eltörpül. A neoliberális *spatial fix* vesztese a belső szuburbia a maga monofunkciós tereivel, amely elől a belvárosi és a szakadatlanul folyó periférikus fejlesztések veszik el a tőkét (Hackworth, 2007).

6.5. Neoliberalizáció és neoliberális állam

Bodnár (2013a) értelmezésében a városkutatás számára a posztstrukturalizmus, az államszocialista rendszerek vizsgálata, vagy a globalizációs megközelítések is csupán egy-egy koncepció átmeneti szárnyalását jelentették, hogy aztán a kapitalizmuskritikai elemzés megerősödve térjen vissza. *„A neoliberális rendszer térhódítása megerősítette a kapitalizmus fontosságát a kritikai elemzésben”* (Bodnár, 2013a, p. 11).

A neoliberalizmus, mint termelési- és államszervezési rendszer a klasszikus liberalizmus eszmei alapjain felnövő irányzat. Eszerint a legelőnyösebb társadalom az, amelynek tagjai a leginkább saját örömeiknek élhetnek (Allmendinger, 2002). Az egyéni vágyak legkönnyebben egy beavatkozásmentes piacon érhetők el, ahol a vágyott dolgok értéke az árban fejeződik ki. A szabad piacon az államnak mindössze a keretek biztosítása a feladata: egy biztonságos, versengő, nem-monopolisztikus árucsere-környezet kialakítása, valamint az egyéni jogok – különösen a tulajdonhoz való jog – garantálása (Hackworth, 2007).

A marxista liberalizmuskritika szerint a tőkés rendszer saját intézményrendszerein keresztül tartja fenn és termeli újjá a társadalmi egyenlőtlenségeket. John Stuart Mill hasonlóan az állami korlátok leépítését tartotta a liberalizmus legfontosabb korlátjának. Mill felfogásában ugyanis a szabad piac biztosította jólétet egy erős államnak kellene elosztania. Ezen az elven nyugodott a dekonjunktúra kezelését monetáris politikával és állami infrastruktúrafejlesztéssel orvosolni kívánó keynesiánus politika és a New Deal. Ezek az állami beavatkozások drasztikusan átalakították a városok térszerkezetét, amikor a nagyszabású infrastrukturális beruházásokhoz szükséges hiteltőke-kihelyezést szabadjára engedték az amerikai nagyvárosokban (Hackworth, 2007). A város lett a keynesi egalitárius liberalizmus legnagyobb tökefelhalmozási arénája és erőforrása.

A keynesi gazdaságpolitika azonban felszínre hozta a tényt, hogy a piac távolról sem önszabályozó, és saját fennmaradásához is szükséges a különböző állami szintek beavatkozása (pl. az állami bérszabályozás, az állami beruházások multiplikátor hatása). Az egalitárius liberalizmus ideológiájának és a jóléti állam gyakorlatának elutasítása hozta magával a klasszikus liberalizmus egyes elveinek visszatérését (Hackworth, 2007, p. 9.).

Ezek közül a legfontosabb az állam visszaszorítása volt a korlátok nélküli piac ellenőrének szerepébe. A keynesi rendszer hibáit az állam rossz működésének tulajdonították (hatékonyság hiánya, korrupció, egyenlőtlenségek). A neoliberalizmus fő pilléreit az egyén, a piac, illetve a piactól távol maradó állam triumvirátusa jelenti. Az új liberalizmus sajátossága a kormányzás léptékváltása (*rescaling*) volt, amelynek során a tőke körforgása a nemzetállami szintről globális léptékre helyeződött át (Hackworth, 2007). Emiatt a helyi állam működési feltételei is változtak: az önkormányzati költség zsugorodása a város aktív piaci szereplőként való fellépését vetítette előre („vállalkozó város”). A neoliberalizmus keretei között az az önkormányzat teljesíti a jó kormányzás kritériumait, amelyik együttműködik a gazdasági szervezetekkel a város, mint erőforrás lehetőségeinek kiaknázásában. A helyi állam az állami támogatások és banki hitelek közvetítése révén egyszerre vált kvázi-piaci szereplővé a várostérségi befektetések arénájában, és kényszerült a piaci szereplők közötti közvetítő szerep felvállalására, annak érdekében, hogy megvalósítsa a neoliberális város intézményi keretétől szolgáló jó kormányzás feltételeit.

Brenner és Theodore (2002) a létező neoliberalizmus politikai gazdaságtanát mutatja be, amely a neoklasszikus politika eszközeit alkalmazta, például a társadalmi folyamatok piaci irányítását, vagy a tőke érdekeit szolgáló állami újraelosztást (*supply-side economics*). Bár éppen a

beavatkozásmentesség a neoliberális ideológia alapja, az állam szerepe mégis a piaci folyamatok hatását erősíti. Az újraelosztás során az állam a magasabb jövedelmi osztályoknak kedvezett, ezzel növelte a társadalmi egyenlőtlenségeket. A neoliberalizáció Brenner és Theodore szerint egy folyamat, az állami beavatkozás intézményesülésének folyamata a gazdasági elit érdekében. Ennek folyamán a tér maga is termelőerővé válik, és a kapitalista berendezkedés sikerének egyik előfeltétele lesz a "tértermelés" tőkeközpontúvá alakítása.

A tőkefelhalmozás dinamizmusa miatt a tőke által létrehozott tér azonban folyamatosan avul. Amint a megtérülés már nem nyújt stabil háttérrel a tőkefelhalmozáshoz, a tulajdonosok igyekeznek minél előbb megszabadulni a társadalom térbeli infrastruktúrájától és az abban megjelenő osztálymegoszlástól. Ahogy a leértékelődés továbbgyűrűzik a térgazdaságban, a kreatív rombolás átalakítja a kapitalista tájat: a korábbi térszerveződési intézményeket leselejtezik és újraalkotják, hogy azok egy új felalmozási kört szolgáljanak. Ennek az újabb „*spatial fixnek*” a létrehozása azonban veszélyes vállalkozás, ezért a kapitalista állam a várostervezés és a területfejlesztési politika eszköztárához nyúl a kockázatok csökkentése érdekében. Válság idején nagy nyomás helyeződik az államra a szabályozási és intézményi környezet megváltoztatására, hogy az ismét a felhalmozás számára kedvező környezetet biztosítson (Brenner-Theodore, 2002).

Dolgozatom empirikus fejezeteiben éppen azt vizsgálom, hogy a neoliberalizáció folyamata hogyan érvényesül a budapesti várostérségi periféria politikai és gazdasági viszonyaiban, illetve hogy mindez milyen gazdasági térszerkezet kialakulását eredményezi az általam vizsgált településeken.

7. Városszerkezeti formák és a kapitalizmus változatai

A térség urbanizációjával foglalkozó kutatók körében több mint három évtizede zajlik vita arról, hogy a szocialista városfejlődés önálló útnak tekinthető-e? Szelényi (1996) amellett érvel, hogy a szocialista urbanizáció olyan jellegzetes térbeli rendszert hozott létre, amely önálló városszerkezeti modellnek tekinthető. A pártállam társadalompolitikájának középpontjában az egyenlősített társadalom állt, amelynek minden tagjainak pontosan ugyanolyan életkörülmény járt. Axenov és szerzőtársai szerint a magántulajdon hiánya, az ipari termelésre alapozott fejlődés (ideája), és az egyenlősítő társadalompolitika együttesen eredményezik a szocialista városmodell elkülönülését a kapitalista városfejlődés által létrehozott térszerkezetekről (Axenov et al., 2006).

Enyedi (1998) ezzel szemben elveti az önálló szocialista urbanizáció létét, mondván, hogy az ipari és posztindusztriális város ugyanazokkal a fogalmakkal és térstruktúrával írható le. Az államszocializmus csekély mértékben módosította a kelet-közép-európai városok fejlődési pályáját, és sajátos szocialista jellegzetességeket kölcsönzött azoknak. Ezek a jellegzetességek alapvetően az iparra koncentrált gazdaságfejlesztés, illetve a szocialista társadalom létrehozására irányuló, rendszerszintű intézkedések térformáló hatásain keresztül érvényesültek, kevésbé a szocialista várostervezés mechanizmusain keresztül (Kondor, 2013). Az államszocializmus legjellegzetesebb és legnagyobb hatású városi szerkezet-formáló jegye volt:

- a városi társadalom homogenizálása,
- a városok ipari jellegének megőrzése,
- a városi lakás- és a munkaerőpiac homogenizálása,
- a város vonzáskörzetétől való leválasztása,

- a helyi elit reprezentációs képességétől függő fejlődési lehetőségek, illetve
- az épített környezet és a területhasználat szocialista jellegzetességei (a városkörnyéki népességszám növekedése, a kereskedelem, a fogyasztás tereinek alulreprezentáltsága, lakótelepek, alacsony szintű lakóhelyi szegregáció).

Mindezek azonban csak regionális – és elsősorban csak időlegesen ható – eltéréseknek tekinthetők, állítja Enyedi. A gazdasági és társadalmi fejlődés pre-szocialista korszakban gyökerező sajátosságai ellenére (megkésett városfejlődés, szűk középosztály, gyér városhálózat, csekély sűrűsödések a városhálózatban) a jellegzetesen nyugati urbanizációs folyamatok mind-mind visszaköszöttek a szocialista városok fejlődésében is. Ilyen volt például az öregedés, a nagyvárosi régiók lassuló népességnövekedése, és a központi város elnéptelenedése (Enyedi, 1998). Amennyiben a szocialista város tértermelésének folyamata nem tért el érdemben a kapitalista városokétól, úgy a posztoszocialista városi átalakulás is inkább a kapitalista termelés térnyeréseként előálló térbeli kiigazításaként fogható fel (Enyedi, 2012).

A kelet-közép-európai városfejlődés sajátosságait vizsgálhatjuk fejlődéstudományi vonatkozásban is (Axenov et al., 2006). A társadalomökológiai iskolák álláspontja szerint, amely a nem-társadalmi fejlődési faktorok – mint a népesedési jellegzetességek, a térbeli helyzeten alapuló verseny, a termelési és kommunikációs technológiák fejlettsége – hatásait hangsúlyozza, az államszocializmus nem hozott érdemi eltérést a térség városfejlődési irányában, hiszen az említett tényezők hatása a szocializmus évei alatt, és az átment idején is mindvégig meghatározó volt. A modernizációs elméletek felől közelítve további érvek merülnek fel amellett, hogy a szocialista urbanizáció önálló modellként való értelmezése kevésbé alkalmazható. A keleti-közép-európai társadalmak fejlődése ugyanis pontosan ugyanazt a logikát követi és ugyanazon fejlődési fázisokon megy keresztül, mint a nyugati világ, a különbség a fejlődés megkésettiségében és az átalakulás ütemében lehet csak fel. A modernizációs iskolák kritikusai azonban felhívják a figyelmet arra, hogy bár a városokra nehezedő külső nyomásra hasonló válaszok születnek az érett kapitalista, illetve a posztoszocialista városokban, mindez nem feltétlenül vezet egységes városmodell kialakulásához. Azaz nem érzékelhető a modernizációs elméletek által feltételezett, világszinten egységesülő városfejlődés, sokkal inkább a regionálisan jellemző urbanizációs irányzatok jellemzőek. Ezek a sajátosságok akár egyes urbanizációs fázisok átugrásában, egymásra tolódásában jelentkezhetnek, vagy akár térben egymástól távol eső – ezért eltérő pályán mozgó – régiók hasonló jegyeiben. A modernizációs elméletek számtalan kritikusai közül mások empirikus tényekkel igazolták, hogy nem létezik a világ városaiban mindenütt ható térbeli rend, ami szintén az univerzális, vagy legalább is egymáshoz közeledő fejlődési pályákból következne (Axenov et al., 2006).

A szocialista urbanizáció különütasságát, vagy éppen a kapitalista várossal mutatott rokonságát taglaló munkák rövid áttekintése után érdemes kitérni Bodnár Judit tanulmányára. Bodnár (2013b) a szocialista-kapitalista összehasonlítás ismeretelméleti és módszertani buktatóira hívta fel a figyelmet, arra a kapitalista-szocialista fogalmi szembeállásra, amely leegyszerűsítő jellege miatt gátat szabhat egy gondos elemzésnek. Ez a szintetizáló munka arra a kérdésre keresi a választ, hogy a kelet-közép-európai, ezen belül is a magyar illetve a nyugati kapitalista urbanizáció között milyen kapcsolat létezik. Bodnár a kérdés megválaszolásához elsőként egy elméleti keretet keres a magyar (és egykori szocialista) urbanizáció értelmezésére, amely lehetőleg elkerüli a kapitalista-szocialista dichotómiából adódó leegyszerűsítő, túlhangsúlyozó megállapításokat. Castells érvelését elfogadva a kapitalizmust a társadalmi kapcsolatoknak egy olyan rendjeként fogja fel, amely a javak

elválasztásán és a tőkésosztály általi kisajátításán alapul. A kapitalista és szocialista rendszerben a kisajátítás (a termelési eszközök elválasztása a munkástól) egyaránt megtörténik, ugyanakkor a javak újraosztásánál találjuk meg a két rendszer valódi különbségeit. Mindezt a városra vonatkoztatva, folytatja Bodnár, a város a kollektív fogyasztás alapvetően állam által irányított helyszíne. Ez a felismerés lehetővé teszi a két rendszer összehasonlítását: amennyiben az államszocialista rendszer által létrehozott város eltér a kapitalista várostól, annak a város kollektív fogyasztásában jelentkezni kell (Bodnár, 2013b, p. 460).

Bodnár a szocialista-kapitalista urbanizációs folyamatok azonossága mellett szóló érvrendszerhez Enyedi György munkáit hozza fel példaként. Ezekben a kapitalista-szocialista dichotómia felszámolása történik, mivel Enyedi egy univerzális urbanizációs folyamattal számol, amely az államszocialista rendszer városait is érinti, bár kétségtelenül, megkésetten. Ennek az érvelésnek az alapja Bodnár szerint a városi polgári identitás feltételezett továbbélése, amely azonban empirikusan és didaktikusan is nehezen igazolható, és félrevezető megállapításokhoz vezet. Más érvelések a kétféle államszervezetben előálló urbanizációs minták között csupán mennyiségi különbségeket látnak, azaz szerintük a szocialista városszervezés a kapitalistának egy technikailag kevésbé hatékony változata. A világrendszer-elméleteken alapuló megközelítések az előzőekkel szemben azonban globális kontextusba helyezik a szocialista urbanizációt, és a félperifériás térségekre jellemző „függő urbanizációval” helyezik egy kategóriába. Ebben a felfogásban szocialista város egy önálló városszervezési modell, amelynek legfőbb megkülönböztető jegye az állam (mint a termelőerők fő tulajdonosának) vezető szerepe.

Bodnár saját szintézise a rendszerszintű urbanizáció összehasonlításáról egyébként mind az egyedi sajátosságok vizsgálatát, mind pedig a humánökológiai érvelést elfogadhatónak tartja. Így például az államszocializmus működéséből adódó egyedi urbanizációs mintákat is kiemeli, mint például a városfejlődés adminisztratív korlátozásából és a lakáshiányból adódó ingázó, kétlaki életmódot. Ugyanakkor a más értelmezésekben egyedien szocialistának tekintett alacsony szintű szegregáció Bodnár szerint nem az államszocializmus működésében gyökerezik, hanem a társadalmi modernizáció rendies (ebben a szöveggörnyezetben a nyugati kapitalista mintákkal szemben a térbeli elkülönülést nem státuszjellemzőnek tartó) jellegének továbbéléséből. Ez egyértelműen eltérő mintát mutat a jövedelmi hierarchiába rendeződő, és egymástól térben is elkülönülő kapitalista mintáktól. Bodnár szocialista és kapitalista városszervezést összehasonlító elméleti kerete tehát a „tükrözött összehasonlítás”.

„...az államszocializmusban az újraelosztás és a piaci csere az állami újraelosztás mindent felölölő logikájának része. Ez különbözik a kapitalizmustól, ahol a piaci csere a fő összetartó erő, és ahol az újraelosztás alárendelt szerepet játszik. A két rendszer ilyenén meghatározásával lehetőségessé válik a „tükrözött összehasonlítás”. ... míg a piaczgazdaságban az újraelosztás a piacz szélszéyeit és a piacz által termelt egyenlőtlenségeket igyekszik csökkenteni, addig az államszocializmusban a piaci működések az állam által termelt egyenlőtlenségeket ellensúlyozzák.”

(Bodnár, 2013b, p. 475.)

A gazdasági rendszerváltás új szolgáltatások és termékek megjelenését, új piaci szegmensek megnyitását eredményezte, amelyek a külföldi működő tőke (FDI) bázisán jöttek létre. Az FDI mértéke, területi különbségei és ágazati megoszlása elárulja, milyen tevékenység, hol és milyen mértékben versenyképes a globálissá váló gazdaságban, sajátos térképét adva a város globálisan „értékelhető” helyeinek (Hamilton-Carter, 2005). A fővárosokban voltak a legjobbak a piaci hozzáférés lehetőségei, itt volt a legkedvezőbb az infrastrukturális ellátottság, valamint itt volt

elérhető a kulturális és szórakoztató szolgálhatások legszélesebb köre; az intézményi és kormányzati szereplőkre itt lehetett a leghatékonyabban nyomást gyakorolni, illetve előnyt jelentett az agglomerálódás útjára lépő gazdaság mérete, a széles munkaerőpiac, valamint az üzleti és termelői szolgáltatások nagy választéka is.

A személyi közlekedés és áruszállítás infrastruktúrájának kiépülése elindította a nagyvárosi agglomerációs gazdaságok fejlődését (Hamilton, 2005). A tőkebeáramlás a városi agglomerációkon belül is területhasználati változásokat, szerkezeti átalakulásokat eredményezett. A városmagban újjáalakult az üzleti negyed, és ennek növekvő területigénye később a fontosabb, városközpontba bevezető utak mentén eredményezett gazdasági szerkezetváltást, gyakran a leépült ipari területek újrahasznosításával. Az ipari területeken reindusztrializáció vagy terciarizálódás egyaránt megfigyelhető volt, többnyire szintén a betelepülő külföldi tőke érdekei által irányítottan. A szocialista lakótelepek és a szintén rosszul ellátott kertvárosok övében a külföldi tőke fokozatosan települt meg: kezdetben a kiskereskedelem, valamint az autókereskedelem és a hozzá kapcsolódó szerviz szolgáltatások találtak helyet a foghíj-telkeken és a bevezető utak mentén. Majd a lakosság igényeinek helyben történő kiszolgálása céljából szórakoztatóközponttal felszerelt bevásárlóközpontok létesültek (Hamilton-Carter, 2005).

A külföldi tőke megjelenése tehát a kelet-közép-európai városokban számos esetben hasonló térszerkezeti változásokat indított el. Axenov és szerzőtársai (2006) szintén felhívják a figyelmet kelet-közép-európai térségben jelen lévő egyedi, regionális urbanizációs mintára. Mindehhez a jelek szerint szoros köze van a posztoszocialista városi térségekben megjelenő külföldi tőkének. Ezen a ponton érdemes némi kitekintést tennünk a nemzetközi szakirodalomra, amely a kapitalista rendszerek különbségeivel foglalkozik („változókéony kapitalizmusok”). Hall és Soskice (2001) eredeti elmélete szerint a fejlett kapitalista államok kétféle típusát hozták létre a tőkés államberendezkedésnek. Az angolszász modell a liberális, míg az európai kontinentális az irányított piacgazdaság modelljeként vonult be a köztudatba (Hall-Soskice, 2001). A posztoszocialista országok besorolása ebbe a kétosztatú rendszerbe – a kelet-ázsiai termelési rendszerekhez hasonlóan – azonban mindenképpen problémás. A fenti tipizálás alapja az állam és a piac együttműködése, azaz az állami és piaci szerepkörök elválasztása, és egymást kiegészítő dinamikája. Hall és Soskice azt feltételezik, hogy ahogy az általuk ismert piacgazdaságokban, úgy a posztoszocialista térségben is az állam és a vállalkozások egymást kiegészítő módon működnek, annak érdekében, hogy optimalizálják intézményi előnyeiket a nemzetgazdaság keretein belül (Lane, 2007). Más vélemények szerint a posztoszocialista országokban – mivel egyszerre vannak jelen a jóléti intézmények szolgáltatásai és a liberális piacgazdaságra jellemző ipari kapcsolatok – egyfajta kevert piacgazdaság jön létre (Degenkolb, 2010).

A posztoszocialista országok elhelyezése a liberális/irányított piacgazdaság spektrumon azért sem egyszerű, mert a külföldi működőtőke hazai össztermékhez viszonyított aránya rendkívül magas, ez pedig módosítja az állam és a piac belső intézményeit. Nölke és Vliegenhardt (2009) új kifejezetést vezet be a Visegrádi országokra: függő piacgazdaságok (*dependent market economy*). A függő piacgazdaság más, mint a liberális, vagy az irányított, de ugyanúgy megvan benne a piac és az állam egymást kiegészítő szerepe, és a kölcsönös kényszerek rendszere. Azonban a gazdasági fejlődést nem a liberális piaci viszonyok, sem az állami által kontrollált piaci mechanizmusok határozzák meg, hanem a kelet-közép-európai országok gazdaságát uraló transznacionális vállaltok beruházási döntései. A függő piacgazdaságok számára – Nölke és Vliegenhardt szerint – a transznacionális vállalati irányítás kultúrája és informáltsága, a vállalati központ és a

leányvállalatok között kapcsolat (*corporate governance*) a nemzeti összterméket befolyásoló tényező.

Bohle és Greskovits (2012) árnyalja ezt az egyoldalúan a világgazdasági szereplőktől való függésre épülő rendszerképet. Szerintük a közép- és kelet-európai országok között különböző útfüggő kapitalizmustípusok alakultak ki, amelyekben az állam és a piac együttműködésének finomhangolása, illetve az ezt megalapozó helyi politikai-gazdasági miliő eltérő gazdaságirányítási rendszereket hoz létre (Bohle-Greskovits, 2012). Ezekben a különféle típusú kapitalizmusokban az állam és a piac eltérő szerepeinek összehangolására különféle intézményi válaszok születtek: az oroszellenes identitáspolitikai által legitimált erős állam a Balti országokban, a jóléti állam víziója a Visegrádi országokban, a neokorporativista Szlovénia egyaránt a „megvalósult kapitalizmus” egy-egy változatát képviselik (*varieties of capitalism*) (Bohle-Greskovits, 2012, p. 258). Magyarországot mint beágyazott – társadalmilag érzékenyebb – liberális rendszert jellemzik, amely úgy hajtja végre neoliberais gazdaságpolitikáját, hogy mindeközben szociális transzferekkel igyekszik enyhíteni a fejlődésből kimaradók hátrányait. Ugyanakkor az államnak ez a hatáscsökkentő-enyhítő társadalompolitikája (amely egyébként is fokozódó mértékben hajlik az előnyben részesített társadalmi csoportok felé) sem fedi el a neoliberais átalakulás sajátjaként az állam szerepének erősödését a hatalmi arénában.

Az 1990-es évek gyenge államait a Visegrádi országokban felváltotta a tőke érdekeit kiszolgáló, emiatt erős állam. Saját kutatásom szempontjából ez egy kritikusan fontos megállapítás, amely a tőke (a nagy árbevételű cégek) térformáló hatását vizsgáló munkarész előfeltételezéseit módosítja. Ugyanis, ameddig feltételezhetjük, hogy az államhatalom helyi fejlődésre gyakorolt hatása alulmúlja a piaci szereplőkét, addig a tőke közvetlen térformáló hatására helyezhetjük a hangsúlyt egy térszerkezeti vizsgálatban, ehhez szabva a kutatási módszertant. Ugyanakkor (többek között) Bohle és Greskovits kutatásai is felhívták a figyelmet arra, hogy a gyenge posztszocialista állam, a maga önkormányzati autonómiájával és a piaci folyamatok feletti csekély kontrollal csupán egy átmeneti toposz volt. Ezt az elmúlt években egy sokrétű hatalmi centralizáció váltotta fel, amelynek során a központi állam a helyi közösségektől és korábban viszonylagos autonómiát élvező társadalmi intézményektől magához vonta a döntések túlnyomó részét, ugyanakkor a piaci folyamatokkal szembeni állami koordináció átláthatatlanabbá vált. Mindez saját kutatásom szempontjából módszertani módosítást tett szükségessé: mivel a tőke a neoliberais rendszerekben sok esetben nem tart közvetlen kapcsolatot a társadalmi alrendszerrel, hanem az állammal szorosan együttműködve termeli újra önmagát, a tőke és a tér kapcsolatának megfigyeléséhez az állam térformáló mechanizmusait is vizsgálni szükséges. Mindezek miatt a korábban csupán a tőke (nagy árbevételű cégek) térszerkezeti sajátosságait vizsgáló kutatásomat kibővítettem egy, az állam téralkotó szerepét vizsgáló kutatással.

Az előbbieken bemutatott érvelésekkel arra szeretnék rámutatni, hogy nem különösebben fontos, vagy a jövőbeli elemzések számára nem meghatározó annak eldöntése, létezett-e szocialista, illetve létezik-e posztszocialista urbanizáció. Ennél jóval nagyobb jelentőségű azoknak az elemzési keretnek a megtalálása, amellyel a város társadalmi, gazdasági és térbeli átalakulásának hajtóerőit és mechanizmusait kutatni tudjuk. A Bodnár-féle rendszer-összehasonlításon alapuló elemzés azzal, hogy az állam és piac közötti viszonyt, valamint ezek elosztásban és fogyasztásban játszott szerepét igyekszik feltárni, a tértermelés rejtett struktúráinak megismeréséhez visz közelebb. Érdemes tehát az egyedi társadalmi környezetre koncentráló (és ezzel például a városok fejlődésének útfüggő jellegét túlhangsúlyozó), valamint morfológiai jegyekből kiinduló kutatások helyett a tér

termelésének módjára irányítani a figyelmet. A neoliberalizáció folyamata áthatja az állam és a tőke kapcsolatát (Boros et al., 2007), ennek a folyamatnak a hatalom koncentrációját, az állam piaci szerepeinek erősödését (bankszektor, esetleg az értéktőzsde államosítása, az európai támogatások elosztása) illetően tanúi vagyunk. A neoliberális városban pedig – ahogy korábban Harvey is felhívta a figyelmet erre – különösen aktuális a strukturalista szemléletű elemzés.

8. A nagyvárosi régió térszerkezete és átalakulása, 1990-2011

A következő fejezetben a budapesti várostérségi periféria társadalmi és gazdasági szerkezetének átalakulását szeretném felvázolni az 1990 és 2011 közötti időszakban, a népességi és foglalkoztatási központrendszer átalakulására, valamint a várostérségen belül zajló ingázás folyamataira koncentrálni. Mivel a várostérségi periféria mozgásfolyamatai – amely a dolgozat empirikus fejezeteinek egyik központi témáját adja – nem függetlenek a központi várostól, ezért a várostérséget a központi várossal együtt tárgyalom. A következő szakaszban tehát az alábbi témákkal foglalkozom:

1. Hogyan alakul át a várostérségi periféria központrendszere?
2. Hasonul-e az ingázás által meghatározott térszerkezet a nyugat-európai mintákhoz, azaz megfigyelhető-e a policentrikus településszerkezet kiépülése a budapesti nagyvárosi periférián?

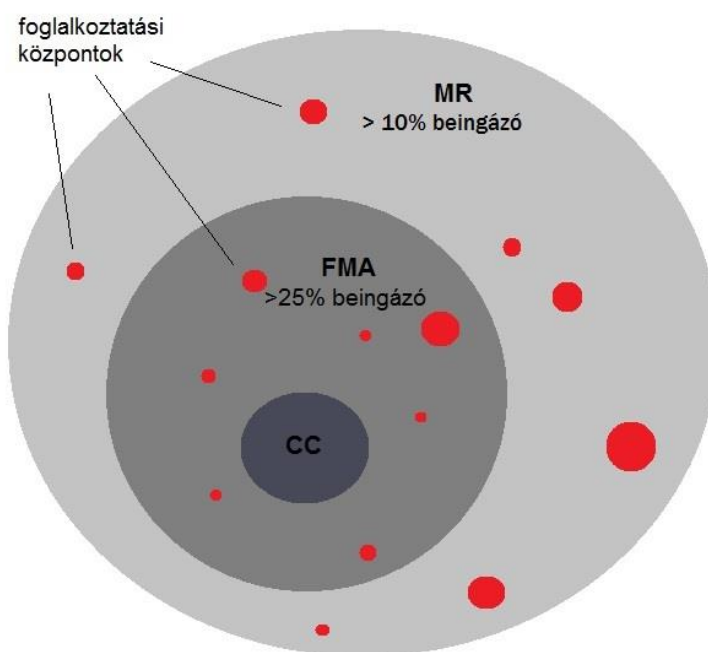
A vizsgálat első részében a periféria térstruktúráinak leírása a cél, annak érdekében, hogy különböző időpontokban egy-egy „állókép” adhassak, és ezeket egy hipotetikus folyamatba szerkesztve valamiféle szerkezeti modellt hozzak létre. Egy ilyen modell ellen számos érv szól. Elsősorban tudományelméleti szempontból megkérdőjelezhető a vizsgálat pozitívista szemlélete: lehetséges-e egy ilyen összetett társadalmi, gazdasági és politikai folyamatot pusztán néhány kiragadott, jól vagy rosszul számszerűsített mutatóval leírni? Egyáltalán alkalmazható-e a természettudományos megismerés módszertani megközelítése (észlelhetőség, mérhetőség, megismételhetőség, igazolhatóság, stb.) ilyen soktényezős társadalmi folyamat esetén? Másrészt, feldolgozott (aggregált, származtatott, stb.) adatokkal dolgozva a történésektől az azokat leíró adatsorok óhatatlanul is egyre távolabb kerülnek, amik gyengíthetők, akár megkérdőjelezhetők az interpretálhatóságuk. Harmadrészt, problémás egy-egy időpontban érvényes állapotok „összerajzolásából”, egymásra vetítéséből felállítani a strukturális átalakulás modelljét. Az adatnyerés ideje a legkritikább esetben esik egybe a társadalmi változások legfontosabb törésvonalaival, példaként az 1990-es évek közepének költségvetési kiigazításával, vagy a 2000-es évek végének sorozatos válságaival. Így a mért állapot nem feltétlenül mutatja a vizsgált folyamatok szélső értékeit, ami torz modellt eredményezhet.

Mindennek ellenére több érv is szól az alapvetően leíró elemzés mellett. A vizsgálat alanya, azaz a választott társadalmi és gazdasági tér földrajzi kiterjedése lehetetlenné teszi, hogy arról átnézeti képet nyújtsak a folyamatok számszerűsítése és modellezése nélkül. A modellépítés mellett szól az is, hogy vizsgálatom közvetlen környezetében, a magyar városkutatói irodalomban a városi periféria strukturálódásának témája kevésbé feldolgozott, mivel a magyar szakirodalom javarészt a központi város és az egységes térként kezelt agglomeráció ellentétpárban találta meg kutatásának tárgyát.

8.1. A térszerkezeti vizsgálat kontextusa: a közép-európai városrégiók központrendszer

A közép-európai nagyvárosi terek belső kapcsolatrendszerének leírásával és szerkezetének összehasonlításával tudomásom szerint mindeddig az ESPON POLYCE címet viselő projekt (*Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe*) foglalkozott a legmélyrehatóbban 2010 és 2012 között, amelyben a Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszéke végezte a budapesti várostérségre vonatkozó vizsgálatokat. Ebben a munkában nekem is alkalmam nyílt részt venni. A POLYCE a poszt szocialista városi terek, Budapest, Prága, Pozsony és Ljubljana központrendszerének átalakulását vizsgálta 1990 és 2001 között, egy kontrollminta, Bécs bevonásával. A kutatás arra keresett választ, hogy milyen belső kapcsolatrendszer jellemzi ezeket a városi tereket, hogyan kötődnek a világ többi részéhez és egymáshoz? Dolgozatomnak ezen a pontján érdemes rövid kitekintést tenni a Budapesttel összemérhető városokra, hogy a helyben zajló folyamatokat saját értelmezési kereteik között el tudjuk helyezni.

A nagyvárosok dekoncentrációs folyamatainak összehasonlításához egységes térszerkezeti modellt alkalmazott a POLYCE (3. ábra).



3. ábra: A nagyvárosi térség felosztása: CC = központi város; FMA = funkcionális várostérség; MR = metropoliszrégió. Forrás: ESPON POLYCE, 2012

A vizsgálatba vont öt várostérséget három részre osztotta: központi városra, funkcionális várostérségre (FMA, Functional Metropolitan Area) és metropoliszrégióra (MR, Metropolitan Region, városrégió). A lehatárolás alapját a központi városba beingázók aránya képezte. A belső, *funkcionális várostérség* (FMA) településeiről a munkavállalók legalább 25%-a, a külső *metropoliszrégióból* (MR) legalább 10%-a ingázik a nagyvárosi tér magvárosába (ESPON POLYCE, 2012).

A várostérség belső központosultságát a népesség és a munkahelyek rangnagyság-szabály szerinti eloszlásával (morfológiai policentrikusság) lehet mérni. Minél nagyobb arányban koncentrálódik a népesség vagy a munkahelyek a központi városban és nagyobb településeken, annál monocentrikusabb a városrégió központrendszer, míg értelemszerűen kevésbé túlsúlyos településszerkezetre utal, ha a népesség vagy a munkahelyek számos település között oszlanak meg. A munkahelyek központrendszerének megállapításához két határértéket vettek figyelembe: a belső városrégióban a legalább 1000 főt foglalkoztató településeket, míg a külső várostérségben csak a 3000 főt meghaladó munkahelyi központokat vonták be a vizsgálatba.

A népesség eloszlását vizsgálva, a belső *funkcionális várostérség* térszerkezetét (FMA) mind az öt város esetében a központi város uralta. A három nagyváros – Bécs, Prága és Budapest – közül Budapest (belső) funkcionális várostérsége a legkiegyenlítettebb, míg Prága messze a legkoncentráltabb népesség-eloszlású. A munkahelyeket tekintve változik a kép: a prágai és a budapesti nagyvárosi tér kiugróan monocentrikus, mivel – annak ellenére, hogy a prágai FMA 20 városában több mint 90 ezer, a budapesti FMA 47 városában 195 ezer munkahelyet koncentrálnak – a munkahelyek túlnyomó többsége a központi városban összpontosul. A bécsi funkcionális várostérség valamivel kiegyenlítettebb képet mutat, mivel 20 központban közel 240 ezer munkahely található (2. táblázat).

	Bécs	Prága	Budapest	Pozsony	Ljubljana
Népesség CC	1 550 123	1 169 106	1 777 921	442 291	256 881
Népesség FMA (CC+FMA)	2 227 580	1 391 579	2 545 841	655 674	456 915
Népesség MR (CC+FMA+MR)	2 900 846	2 291 579	3 208 658	1 337 586	650 119
Munkahelyek CC	821 458	746 427	856 193	317 322	178 020
Munkahelyek FMA (CC+FMA)	1 060 921	837 017	1 051 127	403 309	230 135
Munkahelyek MR (CC+FMA+MR)	1 306 051	1 230 856	1 231 143	733 496	299 037
Önálló települések száma FMA	220	236	109	100	24
Önálló települések száma MR (FMA+MR)	507	1149	284	372	35
Központok száma FMA	20	20	47	19	14
Központok száma MR	26	27	26	18	15

2. táblázat: A közép-európai nagyvárosi térségek alapvető adatai, 2001. Forrás: ESPON POLYCE, 2012

Ha a teljes városrégió (MR) policentrikusságát tekintjük, a munkahelyek esetén változatlanul és minden város esetében a központi város dominál, mivel a munkahelyek legnagyobb részben ide összpontosulnak (Prágában a várostérség összes munkahelyeinek 61%-a, Bécsben 63%-a, Budapesten 69,5%-a). Ezzel szemben a népesség eloszlása jóval egyenletesebb a három nagyobb metropoliszrégióban, a teljes népesség mintegy 51-55%-a koncentrálódik a központi városban. Prága, Budapest és Bécs esetében a népesség és a munkahelyek koncentrációja hasonlóan oszlik meg a nagyvárosi térség egyes zónáiban: a teljes népesség mintegy 51-55%-a, az összes munkahely 61-70%-a a központi városban található. Budapest mind a népesség, mind a munkahelyek tekintetében a koncentráltabb, Prága a kevésbé koncentrált. A közvetlen funkcionális

városterységben (FMA) összpontosul a teljes nagyvárosi tér népességének mintegy 24%-a, a munkahelyek 15-18%-a Budapest és Bécs esetében, míg a prágai FMA-ban a teljes várostérégi népesség mindössze 11%-a, a munkahelyeknek mindössze 7%-a található. A bécsi és budapesti nagyvárosi tér egyes zónáiban hasonló arányban összpontosul a népesség, illetve a munkahelyek: a központi város túlsúlya mellett a várostérégi peremek felé haladva fokozatosan ritkább a térszerkezet. Ezzel szemben a prágai várostér megkülönböztető jegye a bécsi és budapesti várostérhez képest, hogy a teljes várostérégi népesség közel 40%-a a külső metropoliszrégióban összpontosul (Bécs esetében ez az arány 24%, Budapesten esetében 21%), és a belső funkcionális várostérégben mindössze a teljes népesség 10%-a él. A budapesti nagyvárosi tér sajátossága, hogy annak ellenére, hogy a budapesti munkaerőközpont minden más központ felett uralkodik, mind a funkcionális metropoliszteret (FMA), mind a metropoliszrégiót (MR) tekintve, a népesség és munkahelyek eloszlása Budapesten kívül viszonylag egyenletes. Más szóval, ha Budapest hatásával nem számolunk, a budapesti városi térség rendkívül kiegyensúlyozott központrendszerű.

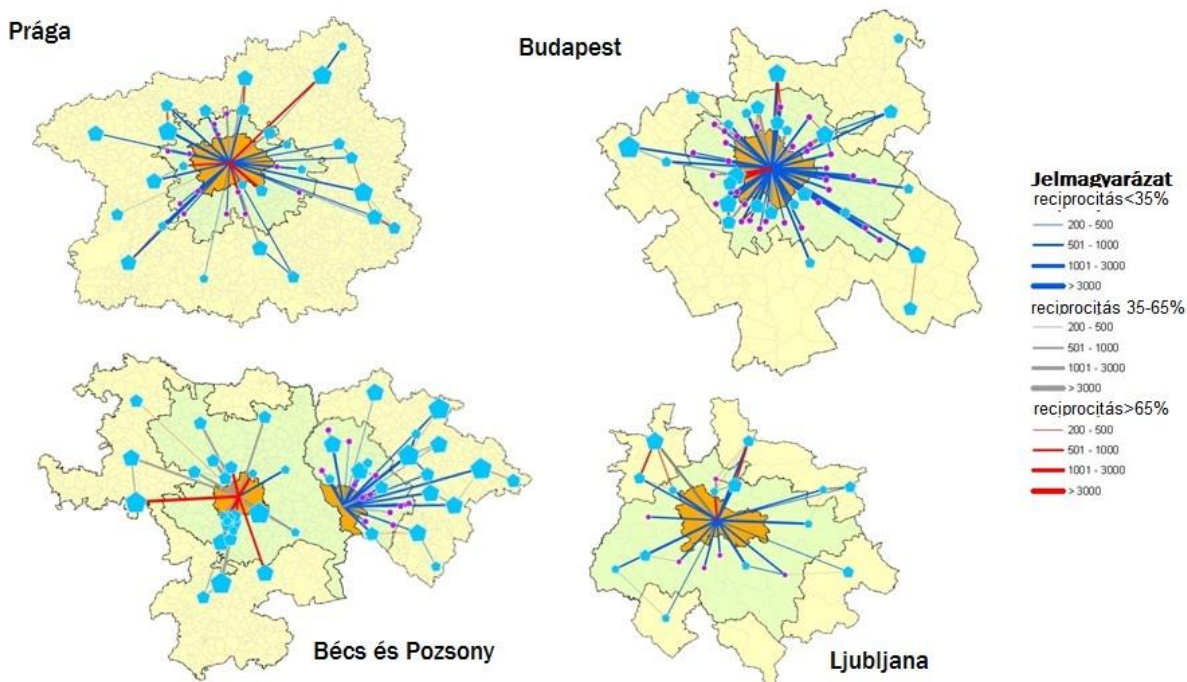
A központosság mérésének másik módja a központok közötti kapcsolat hierarchikus vagy kölcsönös jellegét leíró kapcsolati policentrikusság. A központok közötti áramlás kijelöli a városrendszer fontosabb tagjait, hiszen a kitüntetett központokba irányul a legnagyobb forgalom. A központok közötti kapcsolatokat szokták funkcionális policentrikusságként is értelmezni, mert általa megadható a városhálózat (adott szempont szerinti) hierarchiája. Leggyakrabban a munkába járás volumenén és térbeli irányultságán keresztül vizsgálják, de a vállalkozások (városrégió belüli) beszállítói és értékesítési hálózatainak feltérképezése is kirajzolja a városrendszer tagjainak alá- és fölérendeltségi viszonyait. Ahhoz, hogy átfogó és összevetésre alkalmas képet kapjunk egy városrégió központrendszerének hierarchikusságáról, nem szükséges az ingázást irányonként vizsgálni, elegendő a minden központ közötti összesített fluktuáció megadása. Ez a *kölcsönös vagy reciprokális áramlás*: minél magasabb ennek értéke, annál nagyobb kölcsönös vonzást gyakorolnak egymásra a metropolisztér munkaeerőközpontjai. Azaz a magas érték azt mutatja, hogy a legnagyobb foglalkoztatási központ(ok) kevésbé nyomják el a kisebbek vonzerejét, míg az alacsony érték hierarchikus viszonyra utal a központok között. A kölcsönös ingázás aránya jól összehasonlíthatóvá teszi az egyes várostérégeket, míg a szűkebb (FMA) és tágabb várostérég (MR) közötti különbség mutatja a többközpontúvá váló városi tér funkcionális hatókörét, kiterjedését.

A 3. táblázat jól mutatja Bécs és a többi kelet-közép európai várostér közötti különbséget: közel 20%-kal nagyobb a kölcsönös ingázás aránya ott, mint Budapesten vagy Prágában. A központok közötti teljes áramláshoz viszonyított kölcsönös ingázás aránya alapján két központ között a kapcsolat lehet *hierarchikus*, amennyiben a kölcsönös ingázás kevesebb, mint 35%; *kölcsönös*, amennyiben meghaladja a 65%-ot, és *kétirányú*, amennyiben ez az érték a kettő közé esik. Az ingakapcsolatok volumene és azok kölcsönösségi aránya alapján ismét a bécsi városrégió válik ki a vizsgált városok közül. Gyakorlatilag ott hiányzik a kizárólag egyirányú, hierarchikus viszony a térségi városok között, míg a másik négy városban ez a kapcsolattípus a leginkább jellemző.

		Ingázók száma	Kölcsönös ingázás	Kölcsönös ingázás aránya (%)
Bécs	Ingázás a központok között, FMA	94 214	55 362	58,76
	Ingázás a központok között, MR	111 887	66 458	59,40
Prága	Ingázás a központok között, FMA	25 712	110 08	42,81
	Ingázás a központok között, MR	67 689	24 910	36,80
Ljubljana	Ingázás a központok között, FMA	42 029	12 942	30,76
	Ingázás a központok között, MR	64 530	23 132	35,85
Budapest	Ingázás a központok között, FMA	147 562	54 782	37,12
	Ingázás a központok között, MR	164 328	58 760	35,76
Pozsony	Ingázás a központok között, FMA	7 578	886	11,69
	Ingázás a központok között, MR	44 359	10 524	23,72

3. táblázat: A kapcsolati policentrikusság mérése: a kölcsönös ingázás volumene és aránya (az adatok 2000, 2001 illetve 2002 évre vonatkoznak). Forrás: ESPON POLYCE, 2012

Legerősebben Pozsony vonzza egyoldalúan magához a munkavállalókat: közvetlen várostérségével (Pozsony FMA) gyakorlatilag elhanyagolható kölcsönkapcsolatot tart fenn, és a tágabb metropoliszrégiót (Pozsony MR) tekintve is csak minden negyedik beingázóra jut egy ellenkező irányba mozgó munkavállaló. Különösen Prága és Budapest esetén azonban már az ezredfordulón láthatóak voltak az erősödő kölcsönkapcsolatok első jelei. Leggyakrabban a központi városból az új foglalkoztatási központokba ingázók növelik a kölcsönkapcsolatok arányát. Más esetekben az MR és/vagy FMA központok között alakul ki kölcsönösség. Kivételes esetben a központi városból a tágabb várostér (MR) nagyobb központjaiba való kiingázás is növelik a kölcsönös ingamozgás arányát, például Mladá Boleslav esetében a prágai metropoliszrégióban (MR) (4. ábra).



4. ábra: Közép-európai városok foglalkoztatási központrendszer és a kölcsönös ingaforgalom volumene és aránya, 2001. Forrás: ESPON POLYCE, 2012

Az előzőekből látható, hogy a morfológiai és kapcsolati policentrikusság vizsgálata milyen ellentmondásos eredményre vezethet: a bécsi várostérség (népesség alapján számított) központrendszerét hiába dominálja a központi város, ha a városok közötti ingakapcsolatok ennek ellenére jobbra kölcsönösek. A prágai városi tér morfológiailag az egyik legmonocentrikusabb, ugyanakkor a posztoszocialista városok közül mégis itt a legmagasabb arányú a kölcsönös ingázás. Mindezek azt mutatják, hogy a központmorfológia mindössze egy, és nem is a legfontosabb tényezője a kölcsönösen egymástól függő városközi kapcsolatok kialakulásának. A posztoszocialista városokban a munkahely és lakóhely változatlanul fennálló elkülönülése mindezzel együtt továbbra is gátolja a többirányú kapcsolatok elmélyülését.

8.2. A budapesti várostérség központrendszerének átalakulása és a várostérség zónái közötti átrendeződés

Ebben az alfejezetben arra a kérdésre keresem a választ, hogy milyen átalakulások észlelhetők a budapesti várostérségi periféria központrendszerében? A budapesti nagyvárosi tér egyes övezetei között jelentős népességátrendeződés zajlott le 1990 után. Budapest népessége drasztikusan csökkent, és a 2000-es évek közepére a fővárosban közel 20%-kal kevesebben éltek, mint a rendszerváltozás kezdetén (Kovács, 2005, 2007). Mindez jóval meghaladta a teljes népesség mintegy 4%-os csökkenését a vizsgált időszak alatt. A központrendszer átalakulásának vizsgálatán keresztül arra is szeretnék választ kapni, hogy megjelentek-e a posztsuburbaizációra jellemző foglalkoztatási központok a várostérségi periférián. Egy másik felmerülő kérdés ezzel kapcsolatban, hogy a periférián jelentkező újraközpontosodás vajon a közép-európai típusú „Zwischenstadt”-modellekkel – azaz a várostérségi középvárosok megerősödésével – vagy inkább az észak-amerikai országokban jellemző, jellegében inkább spontán és mozaikos posztsuburbanizációval mutat inkább rokonságot?

Az 1990-es évtized Budapest fokozódó zsugorodása mellett a közvetlen és tágabb városrégió népességének gyors gyarapodásáról szólt. A népesség növekedésének mértéke az időszak első felében volt kiugróan magas, és forrása a fővárosból kiáramló népesség mellett a belföldi migráció volt. Az ezredfordulón a közvetlen és tágabb várostérségben (FMA és MR) mintegy 150 ezerrel többen éltek, mint 1990-ben, ugyanakkor a közvetlen városrégió (FMA) jóval gyorsabban növekedett a külső övezetnél (MR). Az ezredfordulót követő tíz évben az extenzív szuburbanizáció fokozatosan veszített erejéből. A budapesti várostérség egyértelmű dekoncentrációját jóval összetettebb térszerkezeti átalakulás váltotta fel. A központi városban az elvándorlás és az öregedés az ezredfordulót követően is jellemző maradt, de a fogyást – csekélyebb mértékben – a belföldi vándorlás, nagyobb részben azonban a nemzetközi vándorlás már komolyabban képes volt ellensúlyozni.

A központi város népességcsökkenése lelassult. Emellett a közvetlen várostérség növekedése töretlenül folytatódott, további 130 ezer fővel növelve a funkcionális várostérség (FMA) népességét 2011-ig. A városrégió külső zónája (MR) ezzel szemben veszített korábbi vonzerejéből, de a kedvezőtlen demográfiai környezet ellenére – ha csak minimálisan is – növekedett népessége. A 2000 utáni első évtized – különösen annak második fele – a várostérség újrakoncentrációját hozta. A központi város a nemzetközi és belföldi migráció – beleértve ebbe a várostérségből történő visszaköltözést is – számára újra vonzóvá vált. A rekoncentráció egyértelmű

nyertese a funkcionális várostérség (FMA), amely a kedvezőtlen népesedési trendek ellenére az elmúlt húsz évben mintegy 250 ezer fővel növelte népességét (2. sz. melléklet).

A foglalkoztatottak száma a központi városban követte a népesség csökkenését: mintegy 20%-kal kevesebb foglalkoztatott élt Budapesten 2011-ben, mint a rendszerváltozás kezdetén, de összlétszámuk érdemben az ezredfordulót követően, a gazdasági válság ellenére sem változott. A közvetlen várostérségben (FMA) ezzel szemben a közel 40%-os népességnövekedés mellett a foglalkoztatottak létszáma csak mintegy 30%-kal növekedett az elmúlt húsz évben. Fontos kiemelni viszont, hogy a népesség és foglalkoztatottak egymáshoz viszonyított aránya csak az 1990-es években mutatta a családok (eltartottak) nagyarányú kiköltözését. Amíg 1990 és 2001 között a foglalkoztatottak létszáma alig növekedett, a 2001-2011 közötti időszak egészében a foglalkoztatottak 24%-os növekedése meghaladta a népesség 17%-os növekedését. Azaz a funkcionális várostérség (FMA) az ezredfordulót követő időszakban a munkavállalás tereként is jelentősen megerősödött, emellett vonzereje, mint lakóterület, töretlen maradt.

A városrégió külső gyűrűjét (MR) a rendszerváltozást követő urbanizációs trendek jóval kisebb mértékben érintették. Az 1990-es években elsősorban a központi városból kiáramló népesség talált itt lakóhelyet, de az ezredfordulót követő lakossági szuburbanizációból már javarészt kimaradt. Ezzel szemben mint munkahely, jelentős pozícióvesztést szenvedett a rendszerváltozást követően, a foglalkoztatottak száma 10%-kal csökkent az ezredfordulóra. Ezt követően azonban a külső városrégióban a lakosságszám valamint a foglalkoztatottság országos stagnálása mellett mintegy 20 ezerrel növekedett a foglalkoztatottak száma.

Egyszerre vagyunk tanúi tehát a külső várostérség központjai szelektív megerősödésének, ami a „Zwischenstadt” sajátja. Ezzel párhuzamosan ugyanakkor a városhatárhoz közelebb eső foglalkoztatási központok növekedése felülmúlta a külső várostérségét, ami az amerikai szabályozatlan posztsuburbanizációval mutat több rokonságot. Finomítják vizsgálataimat az ingázási adatok. Ahogy látjuk, az elmúlt két évtized alapjaiban rombolta le a település, mint lakó- és munkahely egységének ethoszát: országos szinten is jelentősen nőtt az eljárók aránya, közülük is sokan változó településekre, esetleg országhatáron túlra ingáznak (ez magyarázza az eljárók és bejárók országos szintre aggregált számai között tapasztalható növekvő különbségeket). A korábban jellemző faluból városba irányuló ingázási irányok átalakultak, és a posztfordi gazdaság új munkahelyeit követve a városból városba, illetve városból agglomerációba irányuló ingázás aránya növekedett. *„Az ingázás... egyre inkább városokhoz, és szűkebb elővárosi övezetükhöz köthető.”* (Kovács et al., 2015, p. 249). Országosan a foglalkoztatottaknak mintegy harmada el- vagy beingázik, és ez az arány – kisebb visszaesést követően – növekszik.

A rendszerváltozás időszakában a szocialista tervgazdálkodás átöröklött térszerkezete határozta meg a munkába járás irányait, volumenét. Az 1950-es évek végétől érvényben lévő ipari üzem létesítési tilalom és az ipar-kitelepítés állami ösztönzése, valamint a vidéki munkalehetőségek bővítésének doktrínája számos kisebb-nagyobb üzem megjelenését eredményezte szerte az országban, így a várostérség több településén is (Kondor, 2013). 1990-ben a vizsgálati területemen 56 foglalkoztatási központ felelt meg a kritériumoknak,⁶ míg 2011-ben is mindössze 60. A foglalkoztatás térbeli kiegyenlítését szorgalmazó intézkedések ellenére a közvetlen és a távolabban

⁶ A központlehatárolás alapja a korábban ismertetett (a POLYCE kutatásban alkalmazott) módszer: munkahelyi központnak tekintettem a funkcionális várostérségben (FMA) található városok közül azokat, amelyekben a helyben meglévő munkahelyek száma elérte az 1000 főt, míg a városrégióban a 3000-nél több főnek munkát adó településeket soroltam ide.

értelmezett városi térségben már 1990-ben is több mint 300 ezer fő kelt útra nap mint nap. Budapest foglalkoztatotti központ szerepe egyértelmű volt, de mintegy 70-70 ezren ingáztak a funkcionális városi térségbe, és a városrégióba is. A foglalkoztatottak majd' 2/3-a a közvetlen, 2/5-e a tágabb várostérségből elingázott (3. sz. melléklet).

Az ingázási volumenek és azok övezetességének ismeretében három összefoglaló megállapítást is tehetünk a budapesti várostérség foglalkoztatási kapcsolatainak átalakulásáról, és az urbanizáció egyes várostérségi övekben ható trendjeiről.

1. A központi város és közvetlen környéke „besűrűsödik”. A közvetlen várostérség jelentősége a rendszerváltozást követően töretlenül növekszik. Az 1990-es években induló, majd az ezredfordulóra felpörgő lakossági szuburbanizáció mellett a szuburbán gazdaság felfutására utal a foglalkoztatottak számának robbanásszerűen növekedése (az ezredfordulót követően mintegy 70 ezer fővel növekedett a számuk). Közülük még mindig egyre többen járnak a funkcionális várostérségen kívülre dolgozni, de ezt meghaladó mértékben vált a térség maga is a beingázók célterületévé. Két elingázóra jut egy övezetbe beingázó, míg ez az arány 1990-ben csak három az egyhez volt. A beingázók túlnyomó többsége az övezeten belülről és Budapestről érkezik. 2011-ben a teljes várostérségen belül a második legnagyobb volumenű forgalom a funkcionális várostérségen belül zajlott. Az országból, a városrégióból (MR) és a Budapestről ide érkező forgalom összvolumene a duplájára nőtt az elmúlt húsz évben, és az ide áramló forgalom összességében megközelíti a funkcionális várostérségből Budapestre irányuló ingázás tömegét. Ez utóbbi irány adja a várostérségen belül zajló ingaforgalom legnagyobb hányadát. Mégis figyelemre méltó, hogy a Budapestre irányuló beingázás mindössze 12%-kal növekedett 1990-hez képest.

2. A külső várostérségi zóna, a városrégió (MR) fokozatosan veszít foglalkoztatási pozícióiból és ingakapcsolatai egyre többoldalúvá válnak. A városrégió övezete – bár foglalkoztatottainak csak 10%-át veszítette el az 1990-es években, szemben a budapesti munkahelyek 20%-ának megszűnésével – nehézkesen és részlegesen képes bekapcsolódni a gazdasági szerkezetváltás folyamatába. Foglalkoztatási központjai egyre gyengülnek: a vizsgálatba vont 9 városrégiós központban elérhető munkahelyek száma 121 ezerről 67 ezerre csökkent 1990 és 2011 között. A foglalkoztatottak elingázása folyamatosan növekszik, amit az övezetbe irányuló forgalom nem képes ellensúlyozni. Az elingázás célterületévé egyértelműen a funkcionális várostérség (FMA) vált, az ide tartó ingaforgalom 85%-kal növekedett. Emellett a külső zóna lakói közül egyre többen találnak a városrégión túli területeken (az ország más vidékein, vagy éppen külföldön) munkát. A központi város és a tágabb városrégió kapcsolatai ugyanakkor lazultak, ugyanis a Budapestre induló ingaforgalom nem éri el a rendszerváltozás időszakában tapasztalt szintet. A külső várostérség tehát foglalkoztatási vonzásterületét tekintve egyre inkább autonómmá válik, és a városrégión túlról vonzza a munkavállalókat. Lakói viszont ingázási mintáikat tekintve szétszóródnak a városi térben, számukra domináns foglalkoztatási övezet nincs. Ez a hierarchikus foglalkoztatási kapcsolatokat nélkülöző térszerkezet a posztzuburbanizációs folyamatok jellemzője. A posztzuburbán városfejlődés plurális mozgásfolyamatainak más jelei is vannak a városrégiós térben. Például a városrégión túlról érkező foglalkoztatottak sem kizárólag a központi városba tartanak, hanem növekvő mértékben ingáznak a közvetlen és tágabb városrégió munkahelyeire. Mindez a korábban megfogalmazott kérdésre – kiterjed-e a központi város vonzása a külső városi térre (MR) – is választ nyújt. Az adatokból úgy tűnik, hogy a globális termelési láncok helyi szereplői, azok egyes funkciói számára vonzó célpont lehet a külső városi tér. Az ipari termelés például kifejezetten előnyben részesíti a metropolisz régió terét (Nagykörös-Bonduelle,

Vác-Zollner, a tatabánya-környei ipari park számos vállalkozása), bár a termelő üzemek száma összességében nem jelentős. A kiterjedt városrégió ellátásához alapanyagokat, szerelvényeket, gépeket kell előállítani, illetve azokkal kereskedni, amelyhez nagyobb tér és közvetlen gyorsforgalmi kapcsolat szükséges, ebben is előnyös pozíciókat nyújthat a külső periféria. A gazdaság szerveződését érintő posztzuburbanizációs folyamatok nemcsak a közvetlen, de a tágabb városrégióban (MR) is új központok megjelenéséhez és a hagyományos központok megerősödéséhez vezetnek. Azaz nem a központi város vonzása, hanem a termelés-szervezés átalakulása az, ami újrastrukturálja a nagyvárosi térség foglalkoztatási központjait. A külső városi térben zajló gazdasági folyamatok egyfajta elszakadást vetítenek előre a központi várostól, ám a városrégió lendületét változatlanul a (kiterjedő) központi város gazdasági erejéből, a fejlődés kiszolgálásából nyeri.

3. Budapest megtartotta foglalkoztatási központ szerepét, de vonzásterülete egyre inkább a közvetlen várostérségre szűkül, miközben fokozódik a távolsági (az ország városrégióin túli területeiről érkező) ingázás szerepe is. Közvetlenül a rendszerváltozást követően a Budapestre irányuló ingázás elsősorban a tágabb városrégióból és az ország más területeiről esett vissza. 2011-re viszont már mind a közvetlen várostérségből, mind az országból érkező forgalom jelentősen növekedett, csupán a külső városrégióból induló ingázók száma nem érte el a rendszerváltozáskor tapasztalt szintet. A központi városból történő elingázás a közvetlen várostérség vonzerejét mutatja: 1990 után töretlenül növekedett a Budapestről induló és a funkcionális várostérségbe irányuló ingázás, 2011-re közel dupla annyian ingáztak ide, mint a rendszerváltozás idején (közel 40 ezer fő). A központi város kapcsolata közvetlen környezetével egyre intenzívebbé és fokozottan kétirányúvá vált.

Az ingázás irányai már elárulják a várostérségen belüli egyes övezetek dominancia-kapcsolatait is. Mind az ország egészéből (30%), mind a budapesti várostérségből (84%) az ingázás túlnyomó része Budapestre és a közvetlen várostérségbe (FMA) irányul. Volumenében a legnagyobb forgalom a funkcionális várostérségből (FMA) irányul Budapestre, ez közel 160 ezer főt jelent. Ennek körülbelül harmada zajlik a funkcionális várostérségen (FMA) belül, és közel 40 ezer fő ingázik Budapestről a közvetlen városi térbe (FMA). Jelentős, mintegy 30-35 ezer főt mozgó forgalom zajlik a külső városrégió (MR) belül, az ország városrégióin kívüli részből Budapestre, illetve a külső városrégióból Budapestre irányuló forgalomban.

8.3. Az ingakapcsolatok változó iránya és a periféria központjai közötti kapcsolatok erősödése

Ahogy az eddigiekben láttuk, a központi város és szűkebb városrégiójának (FMA) kapcsolata az ingázás összvolumenét tekintve intenzívebbé vált. A trendfordulót város és vidéke kapcsolatában jól jelzi az ingakapcsolatok kölcsönösségének változása, azaz a „hagyományos”, vidékről városba igazással ellentétes irányú mozgások arányának növekedése. A települések közötti ingaforgalom kölcsönös vagy éppen hierarchikus jellegét a „viszonzott” (reciprokális, kölcsönös) ingázás aránya adja meg: ez a teljes forgalomnak az a része, amely mindkét irányba zajlik (11. sz. melléklet).

A szocialista nagyvárosi régióra a foglalkoztatási központokba, ezen belül is elsősorban és kiemelkedő módon Budapestre irányuló áramlás kizárólagossága volt jellemző. Ezek az

ingakapcsolatok hierarchikus jellegűek voltak, azaz a több munkalehetőséget nyújtó foglalkoztatási központ(ok) felé irányult a beingázás, az onnan történő elingázás jóval visszafogottabb volt. Többirányú, vagy kölcsönös kapcsolat az esetek kevesebb, mint felében állt fenn (4. táblázat).

A településközi ingaforgalom jellege (a kölcsönös ingaforgalom a teljes forgalom arányában*) és a kapcsolatok száma				
	hierarchikus, <35%	többirányú, 35-65%	kölcsönös, >65%	Összesen
1990	46	26	14	86
2001	51	19	20	90
2011	47	40	24	111
*csak a 200 főnél nagyobb kölcsönös ingaforgalmat bonyolító kapcsolatokat figyelembe véve				

4. táblázat: *A teljes várostérségre számított kölcsönös ingázási kapcsolatok száma, 1990-2011.*
Forrás: Szabó et al., 2014

Ebben az alfejezetben azt kívánom vizsgálni, hogy hasonul-e az ingázás által meghatározott térszerkezet a nyugat-európai mintákhoz, azaz megfigyelhető-e a policentrikus településszerkezet kiépülése a budapesti nagyvárosi periferián? Az előző alfejezetben láthattuk, hogy a budapesti várostérségi periferia többközpontúvá válik, és ezek a központok elsősorban spontán fejlődés eredményeként jelentkeznek. A policentrikussá válás másik jellegzetességét, az ingázási irányok hierarchikusságának oldódását keresem a következőkben.

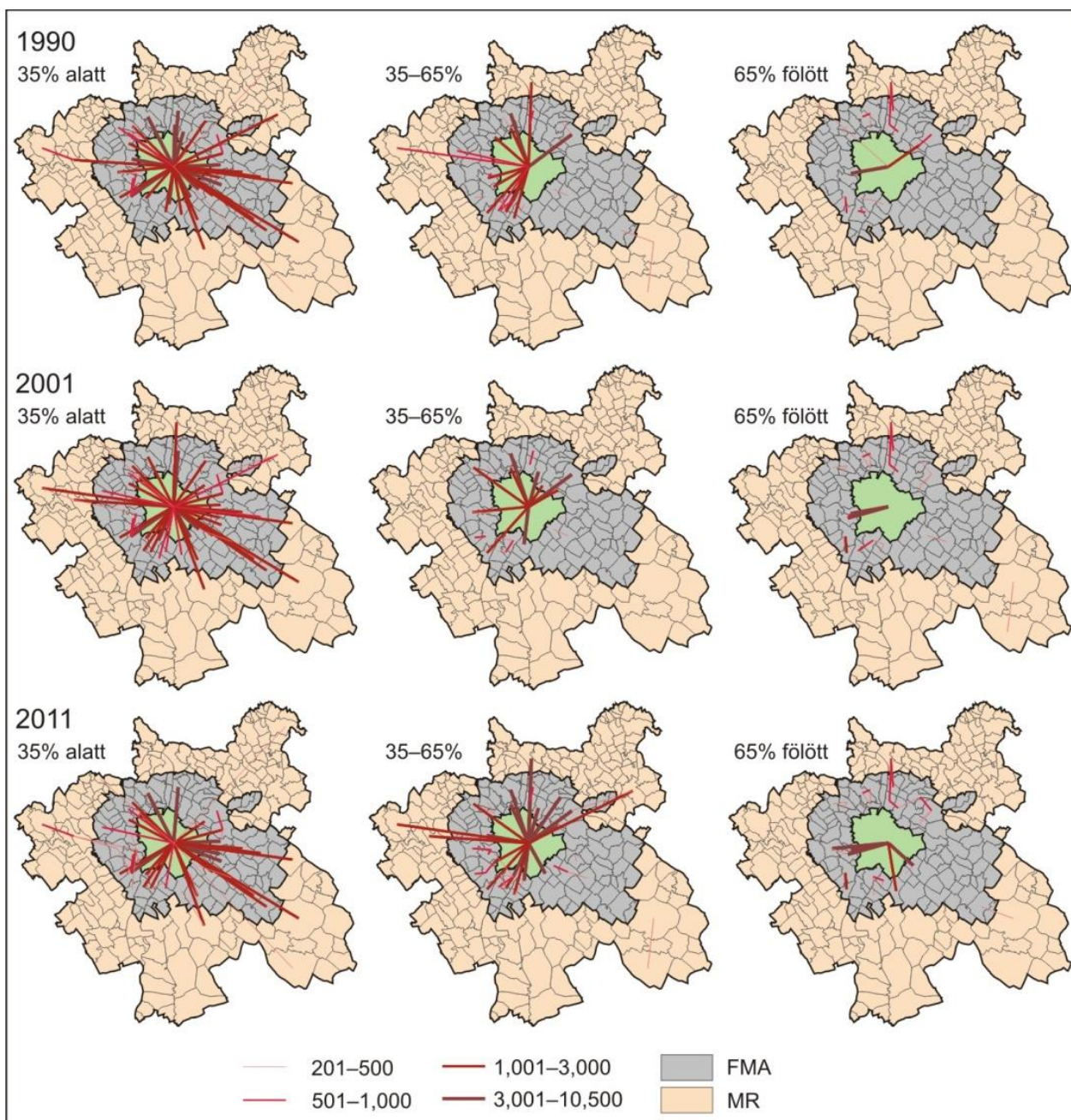
Az 1990-es években mind az egyoldalúan függő, mind a kölcsönös ingakapcsolatok száma növekedett, de a hierarchikus kapcsolatok változatlanul domináltak a városrégióban. Az ezredfordulót követően bekövetkezett trendváltást a többirányú kapcsolatok számának és arányának növekedése jelezte. Ez a kapcsolati típus az egyenlőtlen munkaerővonzó-képességű települések között jellemző, ahol az egyik irányba tartó forgalom egy részét ellensúlyozza csak az ellenirányú ingázás, így feltételezhető, hogy Budapest és a kisebb súlyú központok kapcsolatában következett be valamiféle változás.

Az 1990-es évekre részben a szocialista urbanizáció, de részben még az ezt megelőző korszakok beruházásainak eredményeként kialakult egy kisvárosi, ipari jellegű városgyűrű Budapest körül, amely főleg specializált iparágaknak (repülőgép-, film-, izzó-, mérőműszer-, műanyagtermékek gyártása) adott otthont. Emellett számos településen működtek jelentősebb bányüzemek, gépgyárak, amelyek tömegével vonzották a munkaerőt máshonnan. Ezekre a helyekre Budapestről is komolyabb létszámú munkaerő ingázott. Minél közelebb volt Budapest határához az ipari munkahely, annál nagyobb volumenű volt az ingaforgalom, és annál inkább bizonyult kölcsönös jellegűnek a Budapest-vidék áramlás. A várostérség északi részén koncentrálódott az agglomeráció nehézipari és bányászati kapacitása, ezért itt már az 1990-es évekre kialakult egy négy településből álló település-együttes (Vác, Göd, Dunakeszi, Fót). Ezen belül az ingázási kapcsolatok jellege túlnyomórészt kölcsönös volt. Az ipari kisvárosok öve viszonylag egyenletesen vette körül a fővárost, kizárólag a délkeleti agglomerációban tolódott ki a jelentősebb ipari városok „öve” a külső városrégióba (Nagykőrös, Cegléd). Budapest rendszerváltozás-kori agglomerációjában ugyanakkor jelen voltak nagyméretű alvóvárosok is (pl. Érd, vagy a később várossá nyilvánított Budakeszi), ahonnan nagy tömegű ingaforgalom indult a

fővárosba, és a környező településekre (Koós, 2007b). A főváros és vidéke közötti ingázásra jellemző volt, hogy a nagyobb távolságban fekvő településekről az ingázás inkább hierarchikus, közelebbi települések esetén viszont jó eséllyel kétirányú volt. 1990-ben 86 olyan települési kapcsolat élt a nagyvárosi régióban, ahol a kölcsönös ingaforgalom meghaladta a 200 főt. Ezekben a kapcsolatokban az átlagos forgalom mintegy 1900 főt jelentett.

Az ezredfordulóra a visszaeső foglalkoztatás csökkenő ingázást eredményezett. Általában kisebb volumenűvé vált a Budapestre ingázás (mintegy 25 ezer fővel csökkent a bejárók száma), a 200 főnyi kölcsönös ingázást elérő vagy meghaladó mintegy 90 településközi kapcsolat átlagos forgalma nem érte el az 1700 főt. A városrégió (MR) foglalkoztatási központjai elveszítették a központi városból illetve a funkcionális várostérségből (FMA) érkező ingázóik jelentős részét. Ezzel szemben a közvetlen várostérség (FMA) egykori ipari városai veszítettek ugyan jelentőségükből, de az ingázás irányai nem módosultak jelentősen. Jellemzően többirányú maradt a közvetlen várostérség (FMA) nagyobb központjai és Budapest között fennálló kapcsolat, de a délkeleti agglomeráció függése például erősödött. Egyedül a nyugati szektor emelkedett ki a fővárossal fenntartott nagy volumenű és kölcsönös jellegű ingakapcsolataival. Budaörs és Törökbálint edge city-ként, a Bécs és Észak-Olaszország felé haladó autópályák kereszteződésében megkerülhetetlen szereplőjévé vált a várostérség gazdasági térszerkezetének. A várostérség egy-egy nagyobb központja körül már az ezredfordulón is kialakultak olyan, a policentrikus térszerveződés irányába ható tömörülések, ahol az ingaforgalom túlnyomó része kölcsönös, bár viszonylag kis volumenű volt. Ilyen például a Gödöllő-Veresegyház, az átöröklődött Vác-Göd-Dunakeszi-Fót, a Szentendre-Pomáz-Budakalász, vagy a Dunaharaszti-Szigetszentmiklós-Százhalombatta-Érd település-együttes (5. ábra).

2011-re 111-re nőtt, ezzel minden korábbit meghaladott az egymással intenzív (200 főnél több) kölcsönös ingaforgalmat bonyolító települési kapcsolatok száma. Ezekben átlagosan 1840 fő vett részt. Míg a korábbi két évtizedben a hierarchikus kapcsolatok domináltak, 2011-ben egyértelműen többoldalúvá, vagy kölcsönössé váltak a településközi ingakapcsolatok. Az egyoldalúan Budapest munkaerőpiacától függő települések számának stagnálása mellett jelentősen növekedett a többirányú kapcsolatok száma, és ezekben a relációkban az ingaforgalom volumene is jelentősen növekedett. Az egykori iparvárosok az új térszerkezet foglalkoztatási központjai lettek, és a környező kisebb központokkal városhálózatokat alakítottak ki, amelyen belül az ingaforgalom kölcsönös volt. A lassan záródó közúti körgyűrű a korábban egyoldalúan Budapest munkaerőpiacától függő déli városrégióban újabb foglalkoztatási központok felemelkedését eredményezte (pl. Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Gyál, Vecsés). A 2011. évi foglalkoztatási célú ingázás tehát egy eklektikus nagyvárosi térszerkezetet rajzol ki. Ebben domináns a közvetlen várostérség (FMA) késő Kádár-kori öröklött település-hálózatára épülő, de gazdaságszerkezetét megújító városhálózata. Ugyanakkor a szűkebb és tágabb várostérség mozgásfolyamatai jóval oldottabbak, kevésbé hierarchikusak: a várostérségben foglalkoztatotti központként viselkedő városi hálózatok jöttek létre, az ingázási irányok már korántsem követik a településhierarchia kötöttségeit, ráadásul – elsősorban a déli városrégióban – új városi ingázási központok emelkedtek fel (12. sz. melléklet).



5. ábra: A kölcsönös ingázás irányainak és volumenének változása, 1990-2011. Forrás: Szabó et al., 2014. Részletes térképek a 11. sz. mellékletben található. A térképeket Szabó Balázs készítette (MTA Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, Budapest)

A többközpontúvá válás másik jellemzőjét, azaz a hierarchikus ingázási kapcsolatok oldódását, az ingázási irányok széttartását és részben a várostérségen belüli ingakapcsolatok arányának növekedését is megfigyelhetjük a várostérségi periférián. Az egymással intenzív és kölcsönös kapcsolatot fenntartó periférikus központok a várostérségi gazdaság viszonylagos autonómiáját tükrözik: ez pedig kétségtelenül a posztzuburbán folyamatokba illő jelenség.

9. A várostérségi periféria gazdasági térszerkezete az állam és a tőke kapcsolatán keresztül

A budapesti nagyvárosi térségben elvégzett empirikus elemzés a foglalkoztatottak ingázását vizsgálva megállapította a központi város domináns foglalkoztatási központ jellegének oldódását, és főként az elővárosi térben, de kisebb mértékben a nagyvárosi periférián elhelyezkedő városok munkahely-vonzó képességének erősödését. Korábbi érvelésem szerint mindez a gazdasági szervezetek városi térben történő dekoncentrációjára utal, és a szakirodalomban sok helyen a gazdaság posztszuburbán átalakulásaként tartják számon ezt a folyamatot. Az előző fejezetben az elérhető statisztikai adatok alapján bemutattam, hogyan épült újra a várostérségi periféria foglalkoztatotti központrendszer 1990 után. A munkahelyek kínálati oldalának – a munkaadó cégeknek – a vizsgálata azonban módszertani nehézségek miatt gyakran kimarad a gazdaságelemzésekből. A következőkben két kérdésre keresem a választ:

- 3.) Mi jellemzi a várostérségi periféria gazdaságának térszerkezetét?
- 4.) Az állam és tőke viszonya miként jelenik meg a gazdasági térszerkezetben?

A kutatási hiány a gazdasági szervezetek földrajzi elhelyezkedése terén mindenképpen szükségessé tesz egy hagyományos, adatbázis-építésen és -elemzésen alapuló vizsgálatot. Ezzel közelebb kerülhetünk annak eldöntéséhez, hogy a budapesti várostérségi perifériáján is jelen van-e az az ágazati megoszlás, amely jellemző a „Zwischenstadt” gazdasági térszerkezetére. A német és angolszász példákkal történő összehasonlítás önmagában is beszédes, hiszen az eltérő térszerkezeti minták utalnak a különféle kapitalizmusok működéséből adódó eltérésekre. Ennek a gondolatnak az analógiájára, de fordított logikával, a periféria gazdasági térszerkezetének helyi eltérésein keresztül fogom keresni az egymástól különböző helyi rezsimeket, amelyek létrehozták a gazdasági szervezetek településének változékonyságát. Tehát a piaci szereplők feltérképezésének eszközét választom az állam és a tőke kapcsolatainak megismerésére.

Vizsgálati területem ebben az esetben is az előző fejezetben használt 56 településre terjed ki. Bár számos érv szólt amellett, hogy a cégadatbázis összeállítása során ne a központrendszert, hanem inkább az összefüggő urbanizált teret vizsgáljam, és így a településeknek egy sokkal nagyobb körét vonjam be a vizsgálatba, a tapasztalatok mégsem igazolták ennek szükségességét. Az alkalmazott települési lehatárolásnál ugyanis viszonylag alacsony szinten lett megállapítva a küszöbérték, ami a közvetlen várostérségben (FMA) oda vezetett, hogy szinte csak a kisebb falvak maradtak ki a cégadatbázis-építésből. A külső periférián (MR) kevés számú, összesen 9 foglalkoztatotti központot jelöltem ki, ami kevésnek tűnhet, de a tapasztalatok alapján itt sem valószínű, hogy emiatt jelentősebb cégek kimaradtak volna az adatbázisból. Ezzel szemben több olyan központ is volt, ahol csak néhány nagyobb árbevételű cég telepedett meg (pl. Tápiószecső, Tárnok).

9.1. A gazdasági szervezetek térbeli rendszere a nagyvárosi periferián

A budapesti nagyvárosi periferiáról összességében kevés áttekintő tanulmány született. A leginspirálóbbak Csizmady Adrienn és Csanádi Gábor (2002), valamint Csurgó Bernadett (2013) munkái, amelyek a periferián zajló folyamatok egy-egy jellegzetességére hívták fel a figyelmet, illetve a Szirmai Viktória szerkesztette kötet a város terjeszkedéséről (Szirmai et al., 2011). A budapesti nagyvárosi periferián jelen lévő cégek térbeli szerveződésével kapcsolatban két tanulmányt érdemes megemlíteni. Kukely György (2006) a külföldi működőtőke megjelenésének területi különbségeiről írt a Közép-magyarországi Régióban. Sági Zsolt (2000) az 1990-es évek végének agglomerációjában figyelte meg az átalakulás térgazdaságát. A kutatások fokozottan dekoncentráló, de a gyűrűs gazdasági térszerkezetet ennek ellenére megtartó térstruktúrát mutattak. A viszonylag kevés tanulmány egyik oka lehet a gazdasági szervezetek vizsgálatának módszertani nehézsége. A statisztikai cégbázisok kutatási célú alkalmazása ebben a területi léptékben nehézkes, mivel a gazdasági szervezetek statisztikai adatai aggregáltan kerülnek publikálásra, települési bontásban kevéssé differenciáltak. Ennél is nehezebb az adatok megbízhatóságának a kezelése: a megadott főtevékenység alapján ágazati besorolást adni gyakran félrevezető lehet. Hasonlóan problémás követni például a telephelyek és a székhely kapcsolatát. A helyszíni adatfelvétel során gyakran találok ennek a két kategóriának a következtlen használatával, de több esetben előfordult az is, hogy a cégek a telephelyek és a székhely között újraszervezték a termelést, új telephelyet szereztek be, vagy egyszerűen a telephelyre telepítették az irányító tevékenységeket is (erre elsősorban a kiskereskedelmi cégek esetén volt példa).

Mindezen bizonytalanságok miatt az adatgyűjtés időszakában saját adatbázis összeállítása mellett döntöttem, amelyhez több cégbázis felületét használtam. Az adatbázis a legalább 500 millió Ft árbevétellel rendelkező cégeket tartalmazza, szám szerint 1313 céget. A vizsgált cégek főtevékenységeinek megoszlását az 5. számú melléklet tartalmazza (a teljes adatbázisból csak azok a tevékenységi körök kerültek feltüntetésre, amelyekben legalább tíz cég tevékenykedett). Az egyes várostérségi központok gazdasági teljesítményéről a 4. sz. melléklet közöl összehasonlító adatok.

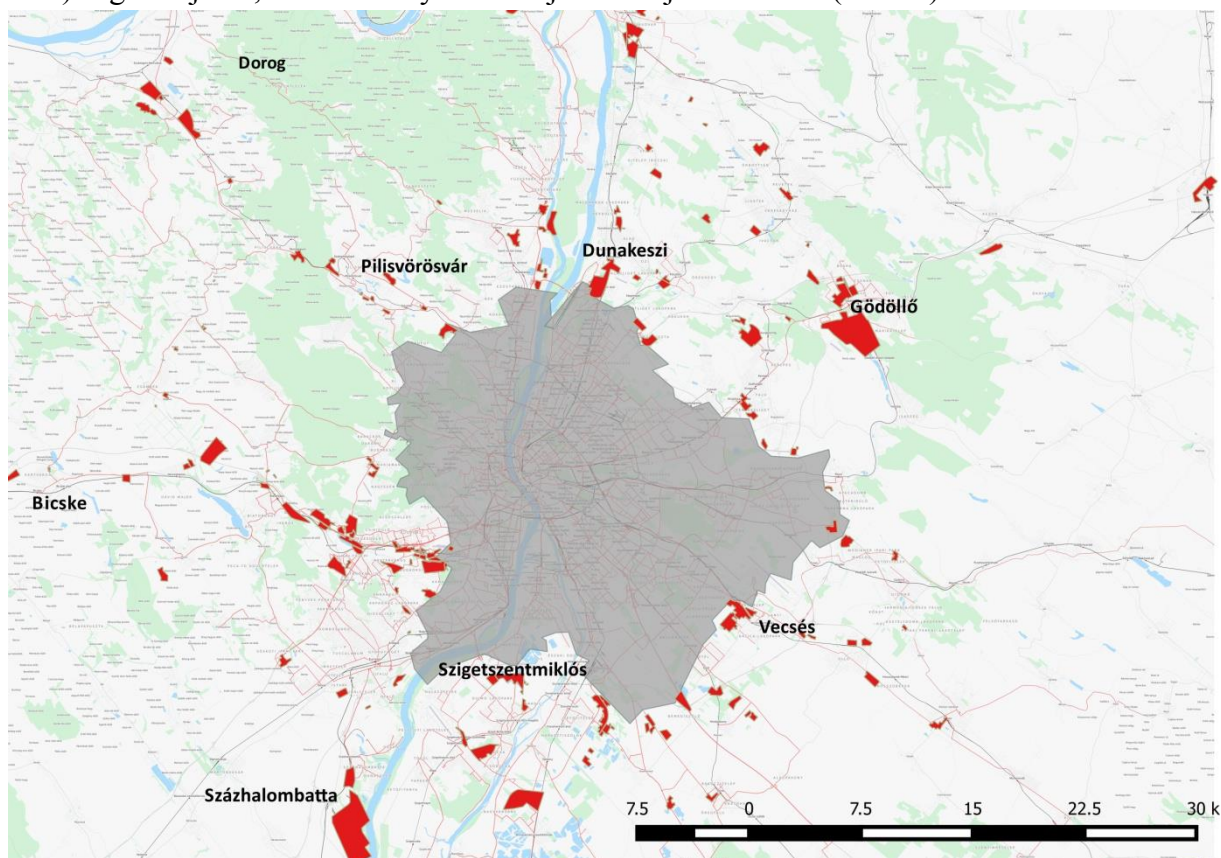
A cégek ágazati megoszlása jelentősen eltér attól a képtől, amely a nyugati városokról szóló szakirodalom alapján él bennünk. Az adatok nemcsak a nagy hozzáadott értékű cégek hiányát mutatják, de még az ipari termelést illetően is meglehetősen szegényes belső várostérséget jeleznek, jelentősebb termelés szinte csak a külső várostérségben (MR) folyik. A termelő ágazatokban – az építőipar, ezen belül is a lakásépítés mellett – egyedül a fémszerkezetek gyártása jellemző, Százhalombattán és Tatabányán. Érden és Gödöllőn a fémfeldolgozás, és fémmegmunkálás, míg Cegléden és Tatabányán az elektronikai termékek gyártása jellemző. Gödöllő gyógyszeripari cégeknek ad otthont, az élelmiszeriparban csak a húskészítményeket gyártó Cegléd jeleskedik. A vizsgált 56 település átlagát meghaladó arányban jellemző a lakó- és nem lakó épületek építése Dabason, Szentendrén és Gödöllőn.

Kevés kivétellel a vizsgált városokban mindenhol foglalkoznak nagykereskedelemmel, az összes vizsgált cég több mint 15%-a tevékenykedik ebben a szektorban. Jellemző a fogyasztási cikkek mellett az alapanyagok, szerelvények nagykereskedelme, csak ezek után következik az élelmiszerek vagy vegyi áruk nagykereskedelme. A legtöbb vállalkozásnak Budaörs, Törökbálint, Bátorbágy, Bicske és Dunaharaszti ad otthont. A kiskereskedelemben a személygépjárművek, valamint az üzemanyag-kereskedelem is megelőzi az élelmiszer jellegű kiskereskedelemmel

foglalkozó cégek arányát. Budaörs mellett Vácon és Érden található gépjármű- és üzemanyag kereskedelemmel foglalkozó vállalkozás nagyobb számban.

A szállításnak, raktározásnak és az azt kiszolgáló szolgáltatásoknak az egész térségben kiemelkedő szerepe van, a cégek 6,7%-a tevékenykedik ebben a szektorban. Vecsés, Gyál és Budaörs tömöríti a szektoron belül a legtöbb vállalkozást. Vecsés a légi közlekedés központja a várostérségben, de a három légi szállítással foglalkozó cég mellett még 15 (!) másik foglalkozik légi szállítást kiegészítő szolgáltatással. A közúti szállításban Biatorbágy, Szigetszentmiklós, Cegléd szerepe is kiemelkedő a cégek számát tekintve. Budaörs mellett Gyálon lelhetők fel raktározással foglalkozó cégek nagyobb számban. Az üzleti és termelést segítő szolgáltatások közül az ingatlanüzemeltetés – Törökbálinton négy nagy cég is foglalkozik ingatlanüzemeltetéssel –, illetve a mérnöki tevékenységben, tanácsadásban volt jelen nagyobb számú vállalkozás Budaörsön, Tatabányán és Budakeszin.

A cégbázis-építést az adatok értelmezése érdekében kiegészítettem helyszíni felméréssel. Ennek során rögzítettem a gazdasági tevékenység azon területeit, ahol a termelés/szolgáltatás koncentráltan volt jelen. „Koncentrált ipari-kereskedelmi területként” tekintettem azokra a termelési és kereskedelmi funkciójú területekre, ahol nagyobb számú (5-10 cégnél több) cég volt jelen, illetve amelynek kiterjedése is jelentős volt (6. ábra).



6. ábra: A koncentrált kereskedelmi-ipari telephelyek eloszlása a budapesti funkcionális várostérségben (FMA). Forrás: helyszíni adatfelvétel

A „koncentrációk” közé kerültek ipari parkok, vállalkozói területek, illetve más – pl. magánszemély – által üzemeltetett üzleti parkok is. A mintában szerepel kisszámú egyedi telephely

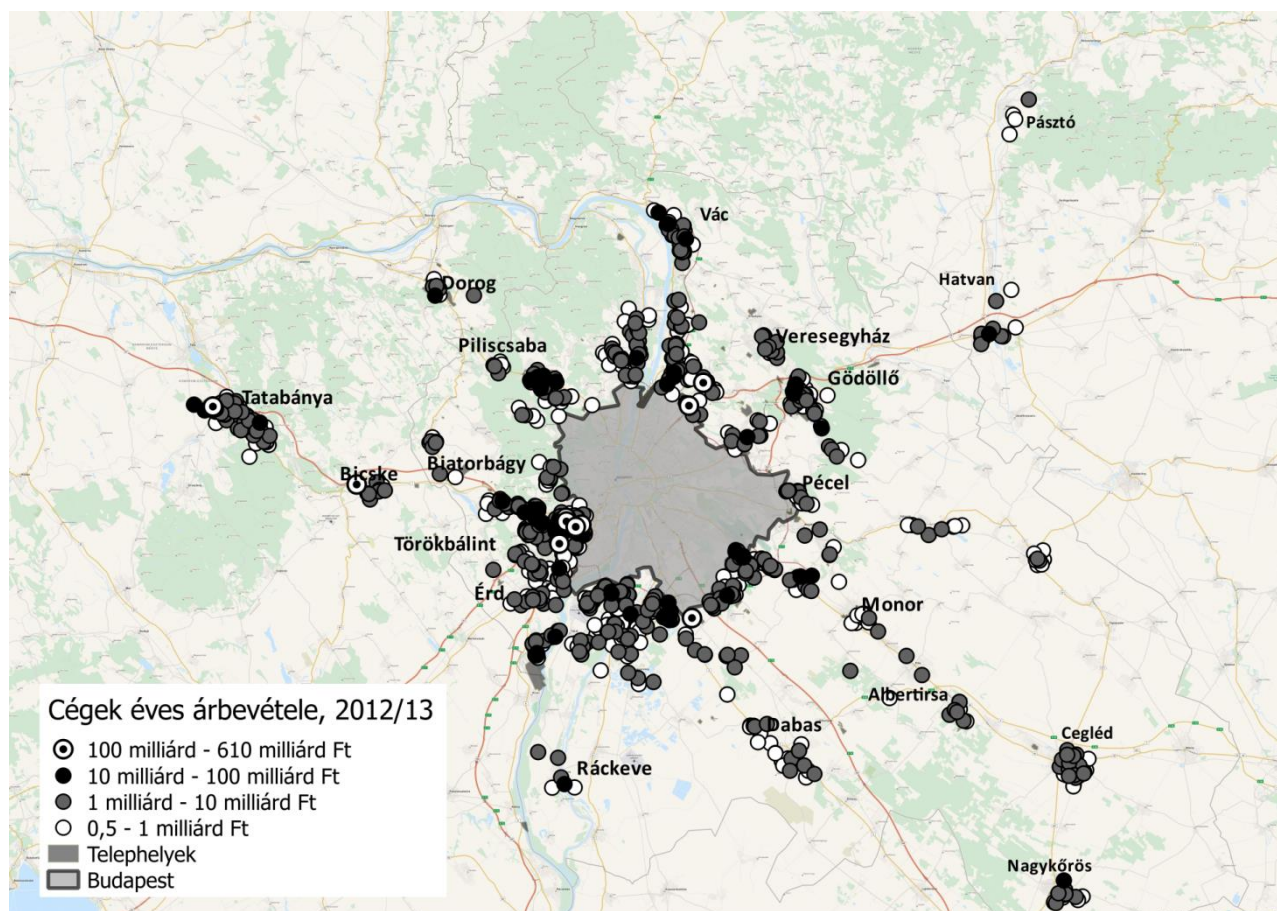
(pl. a törökbálinti Telenor-székház), amelyek a többi ipari területtől elkülönülten működnek, ám mégis jelentős árbevételű cégnek adnak helyet. Nem jelöltem ipari területként a települési bevezető utak mentén spontán kialakuló, szórta elhelyezkedő, vegyes funkciójú területeket, mivel ezt sem a cégek száma, sem a területi koncentrációjuk nem indokolta. Nem kerültek felvételre a tisztán szolgáltató funkciót végző vállalkozások koncentrált telephelyei, mint például szállodák, lovardák, fürdők, állatparksok. Az említett telephelyek felmérése ugyan megtörtént, mégis kikerültek a vizsgálat köréből, mivel egyrészt egyik esetben sem volt jellemző, hogy a vizsgált cégek valamelyike az említett funkciójú területre telepedjen, illetve a tapasztalatok alapján a rekreációs funkciók eleve nem vonzanak más, nem szolgáltató jellegű tevékenységeket. A vizsgált térségben 168 ipari-kereskedelmi koncentrációt határoltam le (7. sz. melléklet).

A vizsgált cégek 46%-a az 0,5-1 milliárd Ft közötti, 47%-a az 1-10 milliárd Ft közötti árbevételi kategóriába tartozik, míg 6%-uk a 10-100 milliárd Ft között tartományba esik, és kevesebb mint 1%-uk éves árbevétele haladta meg a 100 milliárd forintot (5. táblázat). A legnagyobb árbevételű vállalkozások kézenfekvő módon a kereskedelemmel foglalkozó cégek, kiemelkedő a kiterjedt üzlethálózatot fenntartó kiskereskedelmi szervezetek megjelenése (véltetően a német diszkontok megjelenése a vizsgált időszak óta átrendezte a legnagyobb árbevételű vállalkozások élvonalát). Egy termelő – a Grundfos szivattyúgyár Tatabánya-Környén –, illetve egy távközlési cég – a Telenor – képviselteti magát a toplistában. Hangsúlyozom, hogy amennyiben más mutatók alapján állítottam volna össze az adatbázist, a vállalkozások szektorális megoszlásában jelentős eltéréseket találhatnánk: többek között az exportteljesítmény alapján a termelő tevékenységek vélhetően messze felülmúlnák a jelenleg ismertett arányokat.

Cég rövid neve	Főtevékenység	Székhely	Létszám (2014)	Árbevétel, ezer Ft (2012/13)
Tesco-Global Zrt.	Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem	Budaörs	20446	608 286 000
Manutan Hungaria Kft.	Csomagküldő, internetes kiskereskedelem	Budaörs	9	539 417 000
Spar Magyarország Kft.	Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem	Bicske	13542	356 614 000
Auchan Magyarország Kft.	Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem	Budaörs	6667	252 889 000
Phoenix Pharma Zrt.	Gyógyszer, gyógyászati termék nagykereskedelme	Fót	613	210 259 173
Philip Morris Magyarország Kft.	Dohányáru nagykereskedelme	Fót	473	193 900 007
Telenor Magyarország Zrt.	Vezeték nélküli távközlés	Törökbálint	1072	159 224 000
Penny-Market Kereskedelmi Kft.	Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem	Alsónémedi	3099	153 050 538
Opel Southeast Europe Kft.	Személygépjármű-, könnyűgépjármű-kereskedelem	Budaörs	133	126 004 750
Grundfos Magyarország Kft.	Egyéb szivattyú, kompresszor gyártása	Tatabánya		122 515 274

5. táblázat: A budapesti nagyvárosi térség legnagyobb (100 milliárd forint feletti) árbevételű cégei, 2012/2013. Forrás: saját gyűjtés

A nagybevételű vállalkozások által kirajzolt gazdasági térszerkezet a vállalkozások sűrűsödését mutatja a főváros közvetlen közelében fekvő települések esetén, különösen az M1 és M5 autópályák közé eső területeken, a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtérhez kapcsolódóan Vecsésen és Gyálon, Gödöllőn, Fóton, a Pomáz-Budakalász-Szentendre településeggyüttesben, valamint Pilisvörösváron (7. ábra). Kiemelkedően magas a nyugati és déli szektorban összpontosuló cégek száma, amelyek elhelyezkedése a legfontosabb nemzetközi tranzitirányoknak megfelelően legkorábban kiépült gyorsforgalmi úthálózat nyomvonalát követik (1990-ig átadták az M1 és M7 agglomerációt feltáró szakaszait, valamint az M0 is elkészült Érd-Dunaharaszti között).



7. ábra: Cégek éves árbevétele a vizsgált 56 településen, 2012/2013 (részletes térképek a 12. sz. mellékletben). Forrás: saját adatgyűjtés és szerkesztés

A déli és keleti szektorokban több más fejlesztés is megvalósult még a rendszerváltozást megelőzően – többek között a Ferihegyi 2A terminál átadása, az M3 Budapest és Gyöngyös, az M5 Budapest és Kecskemét közötti szakaszának átadása – ami szintén az infrastruktúrafejlesztés és a gazdasági fejlődés térbeli szerkezeteinek összefüggését igazolja. Kiemelkedően sok vállalkozást tömörít a biatorbágyi Rozália Park, a Vendel Park, a budaörsi Terra Park, a BITEP, valamint a Kamaraerő-környéki vállalkozói koncentráció, a Gödöllői Ipari Park, valamint a jelenleg biotechnológiai cégeknek otthont adó régi iparterület, a törökbálinti DEPO, az Europolis Park és a Tópark, a vecsési Airport Business Park, a szigetszentmiklósi ipari park, valamint a Szigethalom területére eső ÁTI-Sziget Ipari Park. A külső metropoliszrégióban jóval kevésbé mutatható ki a nagy árbevételű vállalkozások térszerkezetformáló hatása, de Tatabánya, Vác, a Cegléd-Nagykőrös településkettős, valamint az 5. sz. főút mentén hosszán elnyúló Dabas ipari parkja mégis fontosabb sűrűsödési pontok a térben. A gazdasági térszerkezet kitüntetett csomópontjai és tengelyei nem meglepő módon az ingázási viszonyokhoz nagyon hasonló képet mutatnak, hiszen az ingaforgalom kiváltó ereje a várostérségi periféria cégei által kínált munkahely.

9.2. Specializáció a várostérségi periféria gazdaságában

A posztsuburbanizációs folyamatok új központokat hoznak létre a városrégióban, amelyek a beruházásokért és a lakosokért egyszerre versenyeznek a várostérségi központtal. Az átalakuló központrendszer oldja a várostérség koncentráltságát: a posztsuburbán várostérség már nem

emlékeztet a fordi agglomerációra, amelyben a központtól távolodva folyamatosan ritkul a beépítés. A posztsuburbán periféria egyenlőtlenül sűrűsödik és ritkul a várostérség egyes pontjaiban, a fejlődő központok környezetében urbanizáltabb, azoktól távolabb vidékiesebb jellegzetességeket mutatva. A várostudományi irodalom szerint az új térszerkezeten belül nem lehet egyértelműen környéket és központot lehatárolni, sokkal inkább klaszterek, magok, csomópontok halmazáról beszélhetünk (Danielzyk et al., 2010). Az újraközpontosodás legfőbb (a neomarxista értelmezés szerint egyik) hajtóereje a várostérség gazdaságának igazodása a globális termelés és fogyasztás igényeihez.

A várostérségi gazdaság térszerkezetére jellemző, hogy a magas hozzáadott értékű üzleti szolgáltatások a legszélesebb körű nemzetközi kapcsolatrendszerrel nyújtó központokat (edge city-eket) választják, míg a személyi, és az elosztó üzletágakat kiszolgáló (back office) szolgáltatások szétszóródnak a szuburbán térben, vagy a közepes méretű városokban találják meg a helyüket (Brake, 2001; Bose, 2001). Azaz a nagyvárosi perem átalakulásában elsősorban a termeléshez és elosztáshoz köthető szolgáltatások játszanak érdemi szerepet. Természetesen számos cég az olcsóbb telephely miatt választja a perifériára költözést, és továbbra is elsősorban a központi várost látja el (pl. személyi- és üzleti szolgáltatások esetén). Mások egyes tevékenységeiket szervezik ki vagy telepítik a perifériára, megtartva a központi székhelyet. Ez jobbra azokra a cégekre jellemző, amelyek árujukkal, szolgáltatásaikkal a várostérségen túli területeket is ellátnak (Danielzyk et al., 2010).

Az üzleti szolgáltatások bizonyos formáit a várostérségben megtelepedő tematikus parkok vonzzák magukhoz, ilyenek lehetnek például a nemzetközi repülőterekre, vagy más közlekedési csomópontokra települt „instant városok” (Brake et al., 2005). A várostérségi övezet új központjainak erősödése a policentrikus nagyvárosi térszerkezet felé tolja el a városi struktúrát (Hall-Pain, 2006). Az új központokban megtelepedett cégek között sajátos kapcsolat alakulhat ki. Ez a kapcsolat munkamegosztáson alapul: egyes központok a nagyvárosi gazdaság méreteit kihasználva specializálódnak bizonyos termelési vagy üzleti tevékenységekre, városi funkciókra. A szakosodás egyben a fokmérője is a várostérség globális termelési integrációjának (Burger-Meijers, 2012; De Goei et al., 2010; Meijers, 2005). Empirikus kutatások azonban mindeddig azt mutatták, hogy míg a nagyvárosi térségeken belül a városok közötti *ágazati specializáció* csökken (azaz minden város a gazdasági tevékenységek minél szélesebb tárházát igyekszik magához vonzani), a várostérséget alkotó központok egyre inkább *funkciók alapján szakosodnak*. Azaz, a várostérségen belül egy-egy helyre koncentrálnak a termelő, illetve cégirányítási funkciók, a magas hozzáadott értékű tevékenységek, illetve az alacsony képzettséget igénylő rutintevékenységek, az ügyfélkapcsolati, illetve a működtetési tevékenységek (Meijers, 2005).

Elsőként a budapesti nagyvárosi tér gazdasági szerkezetváltását vizsgálom. A gazdasági szervezetekre vonatkozó statisztikai adatközlés már korábban említett problémái miatt Budapestet és Pest megyét – mint egy erősen elnagyolt várostérségi perifériát – hasonlítom össze. Ennek a folyamatnak a mérőföldkövei a tevékenységi besorolások módosításai miatt nehezen követhetők.⁷ Nyugat-európai tapasztalatok alapján arra számíthatunk, hogy a piaci liberalizációt követően

⁷ A TEÁOR '03 és TEÁOR '08 statisztikai osztályozás közvetlenül nem megfeleltethető egymásnak az ágazatok szintjén. A hosszabbtávú folyamatok nyomon követhetősége érdekében ezért ágazat-csoportokba összegeztem az egyes ágazatokban működő cégeket. Mivel azonban az így képzett ágazatcsoportokban sem fedik tökéletesen egymást a kétféle osztályozás szerinti tevékenységek, az utolsó vizsgált évnél csak a növekedés vagy csökkenés trendje mérvadó.

megindult a fővárosi székhelyű cégek városhatáron kívülre települése, illetve új vállalkozások megtelepedése a nagyvárosi peremen. A nyugati tapasztalatokra alapozott elméleti következtetések szerint az a hipotézisem, hogy a központi város és a nagyvárosi perem gazdaság szerkezete között idővel arányeltolódás következik be a termeléshez, elosztáshoz köthető szolgáltatások, és általában, a kevésbé összetett szolgáltatások javára a peremen. A budapesti várostérség átalakulásának elmúlt bő tíz évét vizsgálva ezzel szemben a nagyvárosi peremtérségek gazdaságának általános diverzifikációját figyelhetjük meg (6. táblázat).

Ágazat-csoportok	Budapest			Pest megye		
	2001	2008	2012	2001	2008	2012
Feldolgozóipar	14 641	11 012	8 848	5 598	5 570	5 312
Kereskedelem és javítás	37 123	29 094	29 681	10 375	11 743	12 856
Szállítás, raktározás, távközlés	4 339	3 997	3161*	1 774	2 402	2345*
Gazdasági szolgáltatások**	63 046	62 406	73 008	11 057	18 251	22 471
Személyi és közösségi szolgáltatások***	13 814	15 759	14 942	3 423	5 303	5 724

* Távközlés nélkül

**TEÁOR '03: Pénzügyi, biztosítási tev.; Ingatlanügyletek, gazdasági szolgáltatások; TEÁOR '08: Információ, kommunikáció; Pénzügyi, biztosítási tev.; Ingatlanügyletek; Szakmai, tudományos, műszaki tev.; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tev.

***TEÁOR '03: Oktatás; Egészségügy, szociális ellátás; Egyéb közösségi személyi szolg.; Egyéb tev.; TEÁOR '08: Közigazgatás, védelem; Oktatás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő; Egyéb szolg.

6. táblázat: A működő társas vállalkozások számának változása az egyes ágazatcsoportokban, 2001, 2008, 2012. Forrás: KSH

Emellett valóban növekszik a kereskedelem valamint az elosztás ágazatainak aránya, míg ugyanezek a központi városban veszítenek jelentőségükből. Ugyanakkor a gazdasági szolgáltatásokban tevékenykedő cégek számának növekedése a peremen inkább a térségi gazdaság sokszínűbbé válását tükrözi, mintsem a központ-periféria viszonylatában várt specializációt. Úgy tűnik, hogy bár a kereskedelem és elosztás ágazatai egyre inkább előnyben részesítik a központi városon kívüli telephelyeket (ezzel egyfajta ágazati specializáció irányába tolva a központ-periféria különbségeket), mindezzel egy időben jóval kiegyensúlyozottabbá is válik a központi város és térségének gazdaság szerkezete. A statisztikai adatok tehát egyszerre jeleznek specializációt a peremen, és egyúttal a központi város gazdaság szerkezetéhez történő igazodást is.

A cégbázis a statisztikai adatok elemzésével ellentétben lehetővé teszi a periféria finomabb struktúráinak megismerését is. Ebben az esetben a specializáció nem a központi város és nagyvárosi perifériájának viszonylatában, hanem a perifériát alkotó települések között értelmezhető. Az adatokból egy kereskedelemre és elosztó szolgáltatásokra épülő, a várostérségen túl országos, sőt régiós piacok kiszolgálására szerveződő nagyvárosi gazdaság képe bontakozik ki (5. és 6. sz. melléklet). Az ipari hagyományokkal rendelkező városokban ugyan jelen van a termelés, de ezzel együtt a térség gazdaságát a kevésbé specializált szolgáltatások húzzák. A nagy- és kiskereskedelem, különösen a tömeges, kevésbé feldolgozott termékek (alapanyagok és szerelvények), illetve a gépek kereskedelme uralja a várostérség gazdaságát. Jelentős még a személygépjármű- és üzemanyag kereskedelem. A kereskedelem legjelentősebb központjai az M1 és M0 autópályák mentén találhatók. Meghatározó továbbá a szállítás, raktározás és a körük szerveződő szolgáltatások szerepe.

A települési bontású cégbázisban már kimutathatóvá válik az egyes települések szakosodása, *ágazati specializációja*. Az északnyugat-európai urbanizációs és térgazdasági

mintáknak megfelelően tehát esetenként kitapintható a budapesti várostérség gazdaságának települési szintű szakosodása. A termelő tevékenységek esetében ez nyilvánvaló: az elektronikai ipar és gépgyártás Tatabányán (2-2 cég), valamint Cegléden (2 cég), a gyógyszeripar Gödöllőn (2 cég) összpontosul. Az összetettebb tartalmú szolgáltatások viszont alig néhány települést érintenek. A mérnöki tevékenység és tanácsadás a legnagyobb cégközpontokban koncentrálódik (Tatabánya, Budaörs), az ingatlanforgalmazás, bérbeadás és üzemeltetés egyértelmű központja pedig Törökbálint, ahol összesen hét nagy cég tevékenykedik. Kiemelendő, hogy a cégek nagy számban választják a periféria telephelyeit cégvezetés és működtetés céljaira egyaránt.

A legnagyobb árbevételű cégek, mint a kiskereskedelmi láncok (Tesco, Spar, Penny Market), a gépipari (Carterpillar, Zollner, Ibiden), vagy akár az ingatlanbérlettel foglalkozó (Immochan) vállalkozások egyaránt, irányító- és termelő tevékenységeiket integráltan végzik egy-egy periférikus telephelyen. Nem mutatható ki Scott (1988) koncentrikusan szerveződő várostérségi funkcióinak, sem Meijers (2005) városhálózaton belüli funkcióinak megoszlása. Úgy tűnik tehát, hogy a fokozott disztribúció-igényű cégek megfelelő környezetet találnak a központi városon kívül is ahhoz, hogy az irányítás, termelés, illetve termelés-támogató funkcióikat ne telepítsék térben széttagolva, azaz a *funkcionális specializáció* jeleit nem figyelhetjük meg. A nyugat-európai szakirodalomban gyakran hangoztatott érvelés szerint azok a várostérségek képesek integrálódni a világgazdaságba, amelyek a tőkés termelési körök egy-egy részfolyamatára képesek szakosodni (Kunzmann, 2001; Hall-Hesse, 2013). Ennek lenyomata a nagyvárosi terekben a termelés, szolgáltatás egy-egy kiemelt ágazatához kötődő ágazati specializáció. Ahol ez a térben is szükségszerűen megjelenő szakosodás nem jellemző, ott a globális gazdaság jelenléte limitált. Ezek alapján a budapesti periféria egy, a világgazdaság termelési racionalitását kevésbé tükröző, azaz ahhoz gyengén kötődő gazdaságként tűnik fel. Milyennek látjuk a budapesti várostérséget a nagy árbevételű cégek térszerkezete alapján? Egy, a globális értéktermelés- és elosztás köreiből kevésbé integrált városi gazdaságnak, amely kevés speciális szolgáltatást és terméket képes nyújtani a külpiaconak számára. A várostérség gazdasági tere ugyanakkor jól láthatóan a neoliberalizációs folyamatoknak „kitett”, és számára „érdektelen” helyekre bomlik. A neoliberális átalakulás folyamata differenciálja a nagyvárosi tér egyes településeit. A cégek koncentráltága egy-egy településen közvetetten utal ennek a szelekciós folyamatnak a korlátok közé szorított, vagy éppen spontán jellegére.

9.3. A gazdaság térszerkezete – átöröklődés vagy szelektív megújulás?

A gazdasági térszerkezet a periféria egyes helyein a cégek koncentráltabb, máshol jóval szétszórtabb eloszlását mutatja. A vállalkozások szóródása a periférián a város szabályozatlan szétterülésének vizuálisan egyik legmeghatározóbb jelensége, hiszen elsősorban az autópályák környéki főutakat és alsóbb rendű utakat érinti. Kiemelkedően sok cég található szórt elrendeződésben, vállalkozói területeken kívül a 2-es főút Dunakeszi és Göd közötti, a 11-es főút Budapest és Szentendre közötti szakaszain, az 51-es és 510-es főút mentén Dunaharaszti és Dunavarsány határában, valamint a Csepelt Halásztelekkel összekötő út mentén. Milyen körülmények tömörítik, vagy szórják szét a vállalkozásokat a periféria egyes vidékein? Milyen összefüggés látható a gazdasági szervezetek koncentrációja és az átöröklött struktúrák (településszerkezet, a helyi gazdaság szerkezete, a helyi társadalmi viszonyok) között? A meglévő

viszonyrendszerek azok, amelyek érdemben befolyásolni képesek a várostérségi perem gazdasági térszerkezetét, vagy éppen a makrogazdasági környezet, a globális termelés szervezeti rendje az, ami nagyobb hatást gyakorol a helyi gazdaság térbeli szerveződésére? Távlabbról közelítve úgy is fogalmazhatnánk, hogy a helyi gazdaság kontextusfüggése, vagy a globális piaci nyomásnak való megfelelés hatása a jelentősebb?

Az első kérdésre egyszerű következtetéssel keresem a választ, támaszkodva a megelőző fejezet térképi adataira, illetve saját megfigyeléseimre. Annak érdekében, hogy az egyes településeken jelen lévő gazdasági szervezetek koncentráltasága könnyen összehasonlíthatóvá váljék, alkalmaztam a helyszíni adatfelvétel során rögzített koncentrált cégtelephelyek térképi adatbázisát, és azt összevettem a telephelyek adataival: azaz egyszerűen megszámláltam a vállalkozói övezetekben jelen lévő vállalkozásokat.⁸ Az ebből származó arányszám mutatja, hogy mennyire szétaprózott, vagy éppen folyamatos a cégek térbeli jelenléte. Az eltérés az egyes települések között számottevő. A nagy bevételű cégek leginkább ott tömörülnek üzleti parkokba, ahol a legtöbb lelhető fel belőlük, azaz a periféria legdinamikusabb gazdasági központjaiban. Figyelemre méltó, hogy ezek a központok a korai – rendszerváltozást megelőzően megvalósult vagy elkezdett – autópályák mentén fekvő településeken találhatók nagy számban. A szocialista ipari múlttal rendelkező központokban – ahol az ipari telephelyek adottak voltak – sem egyértelműen koncentráltan vannak jelen a cégek (7. táblázat, illetve 7. sz. melléklet).

Vác, Szigetszentmiklós, Tatabánya vagy Solymár a saját kategóriájukban kiterjedt ipari területekkel rendelkeztek 1990 előtt. A nagy árbevételű cégek viszont ritkán települtek az egykori nehézipar helyszíneire, jóval gyakrabban választották viszont az újonnan kialakított ipari parkokat. Előfordult ugyan, hogy az egykori telephelyen szakmai befektető vette át a termelés egy részét (pl. Solymáron a PEMÜ helyén a BASF), de gyakrabban megesett, hogy az egykori ipari telephelyeken kívül extenzív ipari park fejlesztésbe fogtak az önkormányzatok és a piaci szereplők.

A Tatabánya-Környei Ipari Park országos szinten is az egyik legjelentősebb ipari koncentráció, olyan stabil termelő vállalatokkal, mint a Grundfos szivattyúgyár, a Coloplast gyógyászati segédeszköz-gyár, vagy az ACG autóüveg-gyára. Emellett azonban az egykori nehézipar telephelyein is fennmaradtak utódcégek, és számos vállalkozás talált magának telephelyet a város más pontjain. Vác az előbbi példákkal szemben abban tűnik egyedinek, hogy minden jel szerint szakítani kíván ipari múltjával, erre utal, hogy csak későn, és magánkezdeményezésre alakult meg ipari parkja. A termelés politikai alulértékelése a cégek koordinálatlan telephelyszervezését vonta maga után a térképi adatbázis szerint, azaz a vállalkozások szétszóródtak a város területén.⁹

⁸ A vállalkozói koncentrációk megnevezés itt egyfajta kompromisszumos kifejezés. A vizsgálati területen ugyanis megjelennek olyan vállalkozói övezetek, amelyek ipari park címmel rendelkeznek, olyanok, amelyek ilyen címmel (és az ehhez tartozó szolgáltatásokkal) nem rendelkeznek, mégis alkalmazzák az ipari park megnevezést, és olyan cégkoncentrációk is, amelyek egyikkel sem büszkélkednek. Mivel vizsgálatom szempontjából semmilyen lényegi tartalommal nem bír, hogy ezek a telephelyek milyen üzleti modellben működnek, a legkisebb közös többszörös elvén alkalmazom a vállalati koncentráció elnevezést.

⁹ Mindemellett a hagyományos ipari zónában jelenleg is folyik termelés, itt működik például a General Electric, vagy a Zollner. Az egykori gumigyár-utód Michelin ugyanakkor már csak raktározást végez itt, a Forte pedig végleg bezárta a gyárat.

Település	Cégek száma	Cégek száma az üzleti parkokban	Üzleti parkokba tömörült cégek aránya
Budaörs	194	126	64,9%
Szigetszentmiklós	79	30	38,0%
Törökbálint	78	54	69,2%
Tatabánya	74	13	17,6%
Dunakeszi	63	17	27,0%
Vecsés	56	31	55,4%
Érd	51	7	13,7%
Gödöllő	51	28	54,9%
Biatorbágy	50	33	66,0%
Vác	48	15	31,3%
Dunaharaszti	45	27	60,0%
Cegléd	40	7	17,5%
Szentendre	28	8	28,6%
Dabas	27	4	14,8%
Százhalombatta	27	15	55,6%
Gyál	25	7	28,0%
Fót	20	6	30,0%

7. táblázat: A vállalkozói területeken koncentrálódó, 500 millió Ft-nál magasabb árbevételű cégek aránya a legnagyobb cégek központokban (2012/2013). További adatokat a 7. sz. melléklet tartalmaz.

Forrás: saját szerkesztés

Gödöllő vagy Százhalombatta az előzőektől eltérő pályát járt be, itt az ipari területek reorganizációja volt a jellemző. Mindkét városban továbbra is prosperál a hagyományos ipari terület, de mindkét helyszínen épült ipari park is, amelyet szintén nagyszámú cég választott telephelyéül. A vállalkozások koncentrált megjelenése, valamint a városok közúti elérhetősége között az előbbi példák alapján nem láthatunk közvetlen összefüggést. Annál több kapcsolat sejthető a rendszerváltozást megelőző ipari profil és a vállalkozások jelenlegi koncentráltasága között. A vegyipar Gödöllőn, illetve Százhalombattán vélhetően megalapozta a tőkés átalakulás sikerét, míg a nehézipari profil hagyományos telephelyeinek elégtelensége jobbra új ipari parkok felé irányította a cégeket, illetve szétszórta őket a város területén. Egy harmadik okot is feltételezhetünk a vállalkozások koncentrációja mögött, ez pedig az önkormányzat hathatós gazdaságszervező tevékenysége.

Vélhetően az önkormányzati koordináció jelentős szerepet játszik a települések egy másik csoportja esetében is. Ezek az agglomerációs externáliák következtében „felnőtt” új gazdasági koncentrációk, ahol az új vállalkozások a térben koncentráltan jelennek meg. Budaörs, Törökbálint,

Vecsés, Biatorbágy, Dunaharaszti, Alsónémedi esetében szükségszerűen fel kellett lépni valamilyen helyi kontrollnak ahhoz, hogy a nagyszámú cég koncentráltan oda települjön (elképzelhető lenne, hogy a cégek magánkezdeményezésű ipari parkokba tömörülése okozná a magas koncentrációt, ez azonban hazai viszonyok között nem reális).

Ellenpéldaként Érd, Dabas, Gyál említhető, ahol bár számos cég van jelen, de szétszórta települve. Halásztelken annak ellenére, hogy 15 nagy bevételű cég is található, sem önkormányzati, sem magánkezdeményezés hatására nem jött létre vállalkozási koncentráció: a cégeket egyetlen alsórendű útra felfűzve találhatjuk. Egyáltalán nem elhanyagolható, hogy ezen települések nagy része gyorsan és spontán nőtt város, amelyek nagy részét hatósági akaratra hoztak létre 1945 után.¹⁰ Érden zajlott a két világháború közötti időszak egyik legnagyobb ingatlanpanamája, ami kisemmizett telektulajdonosokat és elsíbolt kommunális beruházásokat hagyott maga után. Halásztelek a csepeli szocialista üzemek agráriumból átrétegződött, vidékről érkezett munkásai számára szolgált az önerős lakásépítkezések helyszínéül, miként Gyál is. Mindhárom településre jellemző, hogy főúri birtokok parcellázása során nagy tömegű, többnyire képzetlen, vidéki népesség jelent meg (Berkovits, 1976). Úgy tűnik tehát, hogy a tervezetlen módon, spontán nőtt települések közül azok, amelyek a rendszerváltozást megelőzően is robbanásszerű társadalmi átalakulást éltek át, netán közigazgatási jogállásuk is rendezetlen volt (ami gyakran vezetett az alapvető infrastruktúrafejlesztés elmaradásához, hiszen egy ilyen településen a „kijárás” sem működött hatékonyan), nagyobb arányban maradtak passzívak a tőkés átalakulás okozta gazdasági átalakulással szemben is.

Ami tehát azt a kérdést illeti, hogy milyen mértékben láthatjuk a helyi gazdaságban zajló folyamatokban a helyi társadalmi, politikai viszonyokkal fennálló függést, nem állíthatom, hogy ne lennének követhetők a termelés szocialista hagyományainak, illetve a Kádár-kor társadalompolitikájának nyomai a jelenleg formálódó térbeli gazdaságszerkezetben. Ahogy a korábbiakban bemutattam, a töredezett helyi társadalom és a gyenge lábakon álló intézményrendszer gyakrabban képtelen érdemi partnerként fellépni az üzleti szervezetekkel szemben, ami dekoncentrációhoz vezethet a helyi gazdaságban (Halásztelek, Gyál, Érd).

Hasonlóképpen, a nehézipar hagyományos települési logikája sem megfelelő a mai termelés számára: a szocialista méretgazdaságosság, a termékszerkezet, a termelés-fogyasztás irányítása és viszonya, és legfőképpen az ennek következtében kialakult térszerkezet nem találkozik a posztfordi gazdaság igényeivel. Mindez a gazdasági szervezetek szétszóródásához vezethet, vagy éppen a koncentráció felé viszi a rendszert, csak hogy ezúttal a települések külterületein, új területek használatba vonásával (Tatabánya, Dorog). Mindennek inverze az infrastrukturálisan jól ellátott települések köre, amelyek képesek voltak ezeket az előnyöket kihasználni (Törökbálint, Gödöllő). Ugyanakkor számos példát láthatunk arra is, hogy olyan települések voltak képesek kiemelkedni a környezetükből átgondolt vállalkozáspolitikával, a településrendezési eszközeik célszerű alkalmazásával, amelyek helyi kapacitásai és tőkéjük híján csakis saját alkalmazkodóképességükben, egy átgondolt gazdaságpolitikai gyakorlat kialakításban bízhattak (Alsónémedi, Vecsés). Tapasztalataim alapján a nagyvárosi periferián még egymáshoz rendkívül hasonló közlekedési kapcsolatok mellett is léteznek települések, amelyek előszeretettel válnak a

¹⁰ Az egykori főúri birtokok parcellázását követően (amely a két világháború között élte fénykorát a nagyvárosi periferián) az akkori nagyvárosi perem népessége rohamos növekedésnek indult, ugyanakkor jogállásuk rendezetlen maradt (Berkovits, 1976). Ezt a helyzetet konszolidálták 1945-öt követően, amikor gyakran pusztákból, majorokból önálló községeket hoztak létre (pl. Halásztelek, Gyál), vagy korábban önálló településeket vontak össze (pl. Dabas).

tőkebefektetések helyszínévé, és vannak, amelyek csak korlátozottan képesek a helyi üzemek számát gyarapítani. És hasonlóképpen, léteznek önkormányzatok és helyi vezetők, amelyek a helyi közösség vélt igényeiből építenek politikai stratégiát, ezzel vállaltan távolságot tartva a külső befektetői nyomástól. Túlnyomó többségben azonban az önkormányzatok elfogadták azt a helyzetet, hogy a globális gazdaság helyben ható erőinek gátat nem szabhatnak, mert az ahhoz való alkalmazkodással politikai tőkére tehetnek szert. Eszközök és hatáskörök híján, a központi állam külgazdasági stratégiájával szemben nem állíthatják meg a cégek betelepülését.

„Az X cég betelepüléséhez nem volt közöm, de az azóta zajló tárgyalásokon látszik, hogy nagyon sokat számít az emberi tényező! Az újabb betelepülő Y céggel folytatott tárgyalásokon már részt vettem, négy környező település között folyt a verseny. Meggyőződésem szerint a mi sikerünkben fontos szerepet játszott az a nexus, amit a befektetővel szemben sikerült teremteni. Ebben a környezetben már nem a szennyvízcsatorna átmérője a döntő, hanem a közös értékek. Ha valaki már kiválasztotta a térséget, nagyon hasonló helyzetű ipari parkokat találhat. Kész telepre akar menni a legtöbbször a befektető, hogy ne veszítsen időt. Az X cégnek például az tetszett, hogy nagyméretű telket találtak, és hogy egy üzemeltető cég menedzseli az ipari parkot. Ebben a helyzetben az állam bizonyos támogatásokkal tud módosítani a helyzetet, de a lehetőségeket helyben kell biztosítani.” (interjúrészlet, Interjúalany5)

9.4. Neoliberalizáció a nagyvárosi periferián

Korábban amellet érveltem, hogy a budapesti nagyvárosi periferián – az általam használt módszerekkel – nem bukkanhatunk nyomára a nyugat-európai városokban leírt funkcionális specializációnak, azaz a termelés/szolgáltatás különböző értéktermelési fázisainak zónák szerinti rendeződésének. Különösen a német szakirodalom ragaszkodik a termelés övezetes eloszlásának modelljéhez, mindannak ellenére, hogy a posztsuburbanizációs folyamatok itt sem feltétlenül igazolják ezt a vélekedést (Brake et al., 2005). Ehhez hasonlóan túlságosan leegyszerűsített térszervezési mintának tűnik a tengerentúli posztsuburbanizációs irodalomban gyakran hivatkozott „kenő-kapitalizmus”, amely az egyes városi funkciók véletlenszerű változatosságát hangsúlyozza a nagyvárosi periferián (Dear, 2005).

Az előzőekben bemutattam, hogy látható egyfajta rendezőelv a budapesti nagyvárosi periferián. A belső városrégió fokozódó mértékben urbanizálódik, és gazdasági szerepe drámai mértékben növekszik, emellett a külső városrégió kapcsolatai a várostérségen kívül eső területekkel fokozódnak, ahogy a raktározó-elosztó, valamint a termelő tevékenységek egyre inkább ebben a zónában telepednek meg. A specializációt – ágazati és funkcionális – cáfolja a cégadatbázis-elemzés eredménye, de ugyanakkor rámutat a várostérségi gazdaság önellátó-elosztó jellegére is. A budapesti várostérség gazdasága sokkal inkább a várostérségi lépték piacnagyságát (a skálahatást) használja ki, mintsem a globális vagy éppen európai piaci kapcsolataira épít. Bár jelen vannak a regionális elosztásban tevékeny ágazatok (szállítás, logisztika), és a termelés egyes szektorai is erősen export-orientáltak (pl. a biotechnológiával foglalkozó transznacionális vállalkozások Gödöllőn), a várostérségi gazdaság egésze megítélésem szerint önmaga fenntartására épül. Talán éppen azért nem látjuk a termelés zonális szerveződését, vagy éppen a „kenő-kapitalizmus” kiépülését, mert valójában a budapesti egy túlságosan is befelé forduló gazdasági tér, így a globális térszervező hatások viszonylagos alulreprezentáltságuk miatt nem képesek létrehozni a globális

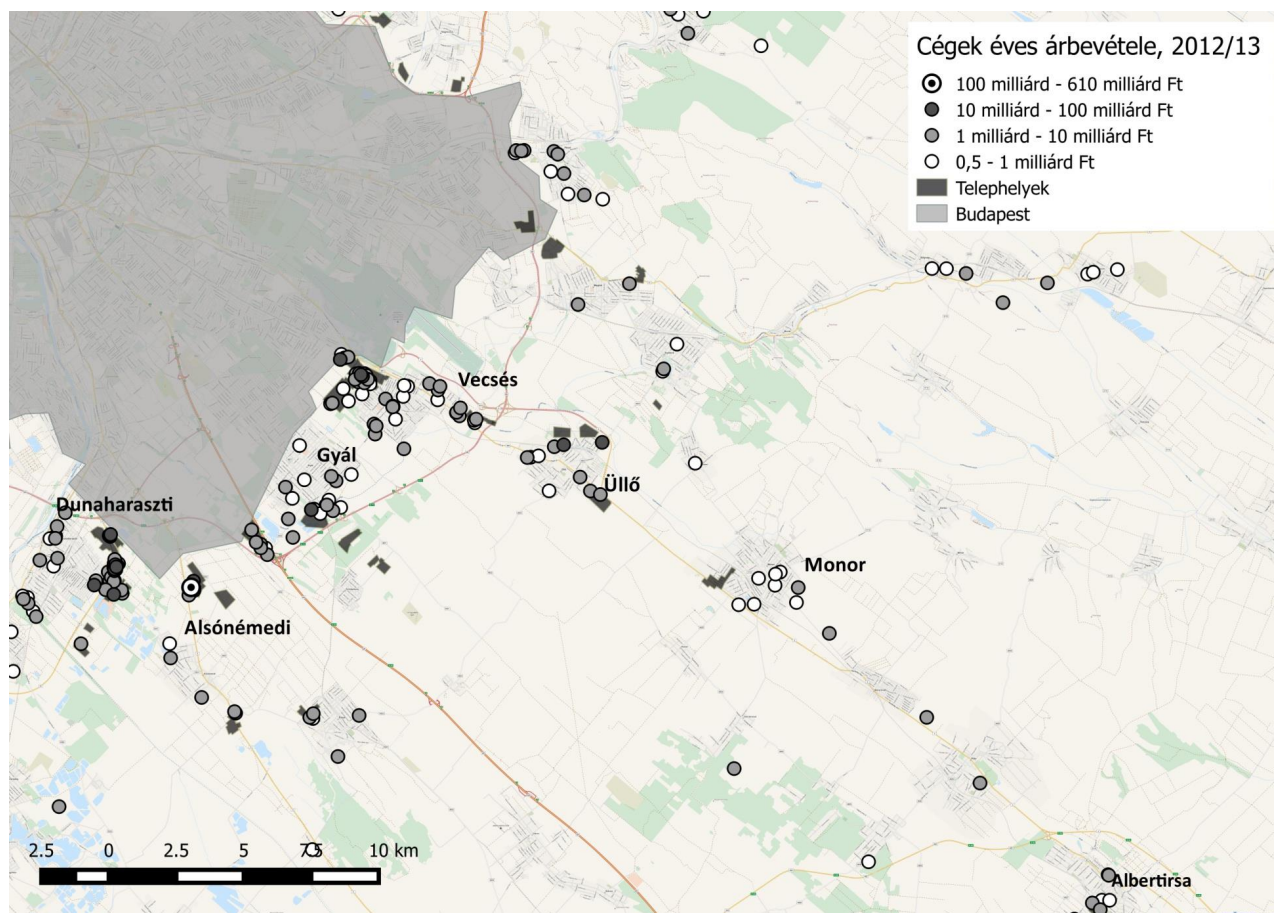
város helyi gazdasági terét és annak jellemző mintázatát? A budapesti periféria gazdasági térszervezése megítélésem szerint nem a globális városokra jellemző térszerkezetet mutatja, mert a globális értéktermelés jelen lévő tagjai máshogy működnek, mint a tipikusnak feltételezett európai városokban. Vajon ez a másság az egykori szocialista termelési rend és a tőkés átalakulás folyamánya, azaz egyfajta posztoszocialista sajátosság? Vagy a neoliberalizációs folyamat helyi megjelenése?

A tőkés átalakulás vizsgálata a városkutatásban a 2000-es években egyre kevesebbet alkalmazta a tranzitológiai (az államszocializmus örökségét kutató) szemléletet, és egyre inkább az átalakulás utáni politikai gazdaságtan útfüggő jellegének megragadására koncentrált (Degenkolb, 2010). Bohle és Greskovits szerint a közép-európai országokban a kapitalizmus különféle útfüggő típusai alakultak ki (Bohle-Greskovits, 2014). Sonia Hirt (2013) és Timár Judit (Timár, 2010, p. 125.) is felvetette korábban, hogy a tranzíciós szemlélet helyett – amely a szocialista hagyományokon kialakuló, egyedi sajátosságokkal bíró posztoszocialista várost, mint formát kutatta – a kapitalista hagyományokkal rendelkező város és a posztoszocialista város jelen állapotának összehasonlítása visz közelebb a városi szerveződés mechanizmusainak megértéséhez. Míg a tranzíciós elméletek a különböző társadalmi környezetben eltérő térszerkezetet eredményező társadalmi folyamatokra koncentrálnak, a strukturalizmusban gyökerező politikai gazdaságtani megközelítésű vizsgálatok ezzel szemben a területhasználatban, városképben jelentkező városi forma helyett az azokat létrehozó hatóerőkre, a részt vevő szereplőkre, a köztük lévő viszonyokra összpontosítanak (Hirt, 2013; Timár, 2010).

Mindezek alapján úgy vélem, hogy a budapesti várostérségi periféria működését két, egymástól eltérő módon is vizsgálhatjuk. Ha az a cél, hogy a budapesti várostérségi periféria átalakulását hasonlítsuk más városok környezetében végbemenő folyamatokhoz, hogy ezzel a neoliberalizációs folyamat előrehaladottságát vizsgáljuk, a közös gazdaságmorfológiai jegyek árulkodóak lehetnek. A periféria működési módjának megértéséhez, azaz a kevésbé kézzelfogható és nehezen kutatható hatalmi viszonyok felfedéséhez viszont nem visznek közelebb. A következőben a gazdaság morfológiai jellemzőire fogok koncentrálni, a strukturális tényezőket a 10. fejezetben tárgyalom.

Ahogy az előbbieken rámutattam, a posztsuburbanizáció lényegi jellemzője, a várostérségi periféria funkcionális gazdagodása a budapesti várostérség esetén is tetten érhető. Azt is gyaníthatjuk, hogy a periféria üzleti fellendülését nem az egykor a központi városban székhellyel rendelkező cégek kiköltözése – dekoncentrációja, vagy másképp a gazdaság szuburbanizációja – hozta létre: számos tevékenység számára eleve nem volt megfelelő a központi város elavult, vagy éppen szűkös kapacitású infrastruktúrája.¹¹ A globális termelés azon termelési körei, amelyek helyigényesek, komoly szállítási igényük van, vagy egyszerűen lényeges számukra a fizetőképes középosztály közelsége, eleve nagyobb arányban választották az elővárosi térségeket (Hirt, 2006, 2013). Ezek a szervezetek a budapesti nagyvárosi térben is a számukra legalkalmasabb területeket veszik igénybe, a legkedvezőbben megközelíthető helyeken (8., 9. és 10. ábra).

¹¹ Sági Zsolt (2000) az 1990-es évek végére vonatkozó elemzése megállapította, hogy elsősorban a kisvállalati szektorban érhetők tetten a gazdasági szuburbanizációt eredményező telephelyváltási stratégiák, de ott is csekély mértékben. Hasonló megállapításra jut Timár Judit és Váradi Monika Mária is (2001).

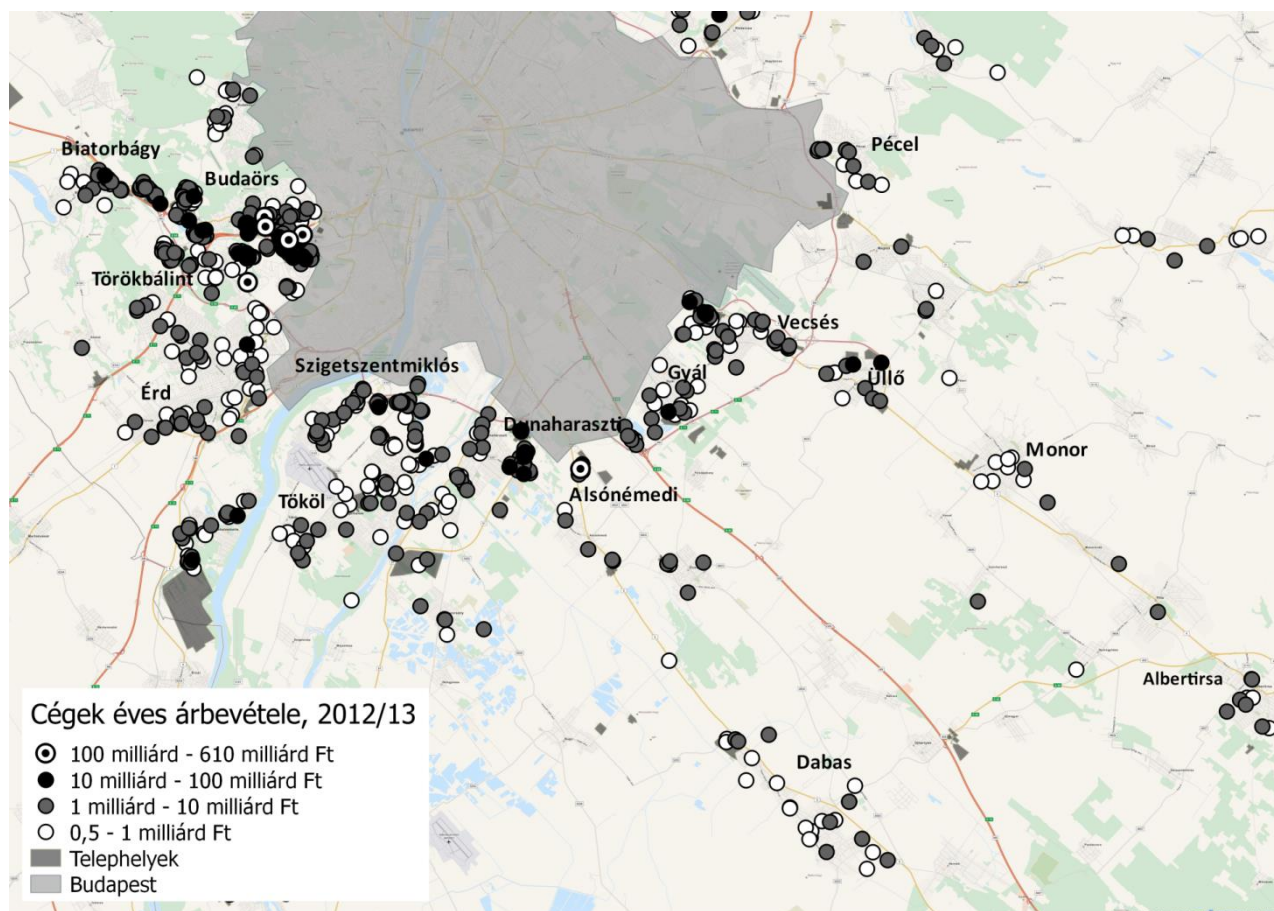


8. ábra: Cégek éves árbevétele és telephelyek, keleti várostérség, 2012/2013. Forrás: saját adatgyűjtés és szerkesztés

Így a periférikus települések nyomásnak vannak kitéve, hogy területhasználatukat minél alkalmasabbá tegyék a globális értéktermelés jelen lévő tagjai, illetve a várostérséget, esetleg régiós piacokat ellátó cégek számára. Az alkalmas ingatlanok, megfelelő telephelyek száma véges, és tapasztalhatóan ezek sem képesek az igények teljes körű kielégítésére. A legmegfelelőbb helyeken – az M1 mentén, az M0 déli szektorában, az M5 autópálya mentén, és kiemelkedő módon Vecsés és Gyál akár rosszabb adottságú helyein is – ingatlanfejlesztők kínálják jól ellátott irodáikat és raktáraikat.

Ezek mellett szigetszerűen emelkednek ki környezetükből a saját telephelyet fejlesztő cégek, például Gödöllő északi iparterületén, a főti East Gate Business parkban, de ilyen a dunaharaszti Coca-Cola-központ, a Zollner váci gyára, vagy (talán legszürreálisabb környezetben) a pilisszentiváni WET telephelye. A nagyvárosi periferián szinte minden településnek van ipari parkja, vállalkozói területe, a kedvező helyen fekvőknek – lakosságszámtól függetlenül – több is (Pilisszentiván, Maglód, Alsónémedi). Gyakori, hogy privát fejlesztők pusztán szántóföldeken nyitnak prosperáló ipari parkokat (Herceghalom – Agrogate, Páty – Europolis Park, Üllő – Viktória Ipari Park). Mégis, számos cég választja a közlekedési csomópontok, autópályák közelében fekvő, de nehezebben megközelíthető ingatlanokon zajló, magánereővel megvalósuló telephelyfejlesztést. Ez a spontán fejlesztés a város szabályozatlan szétterülésének vizuálisan legmeghatározóbb jelensége, hiszen elsősorban a főutak és az autópályák környéki alsóbb rendű utakat érinti. A 2-es főút Dunakeszi és Göd határában, a 11-es főút Budapest és Szentendre között, az 51-es és 510-es

Dunaharaszti és Taksony határában, a Csepelt Halásztelekkel összekötő út a neoliberalizálódó városi térség differenciálatlan, egymásba folyó, töredezett morfológiáját tükrözi.

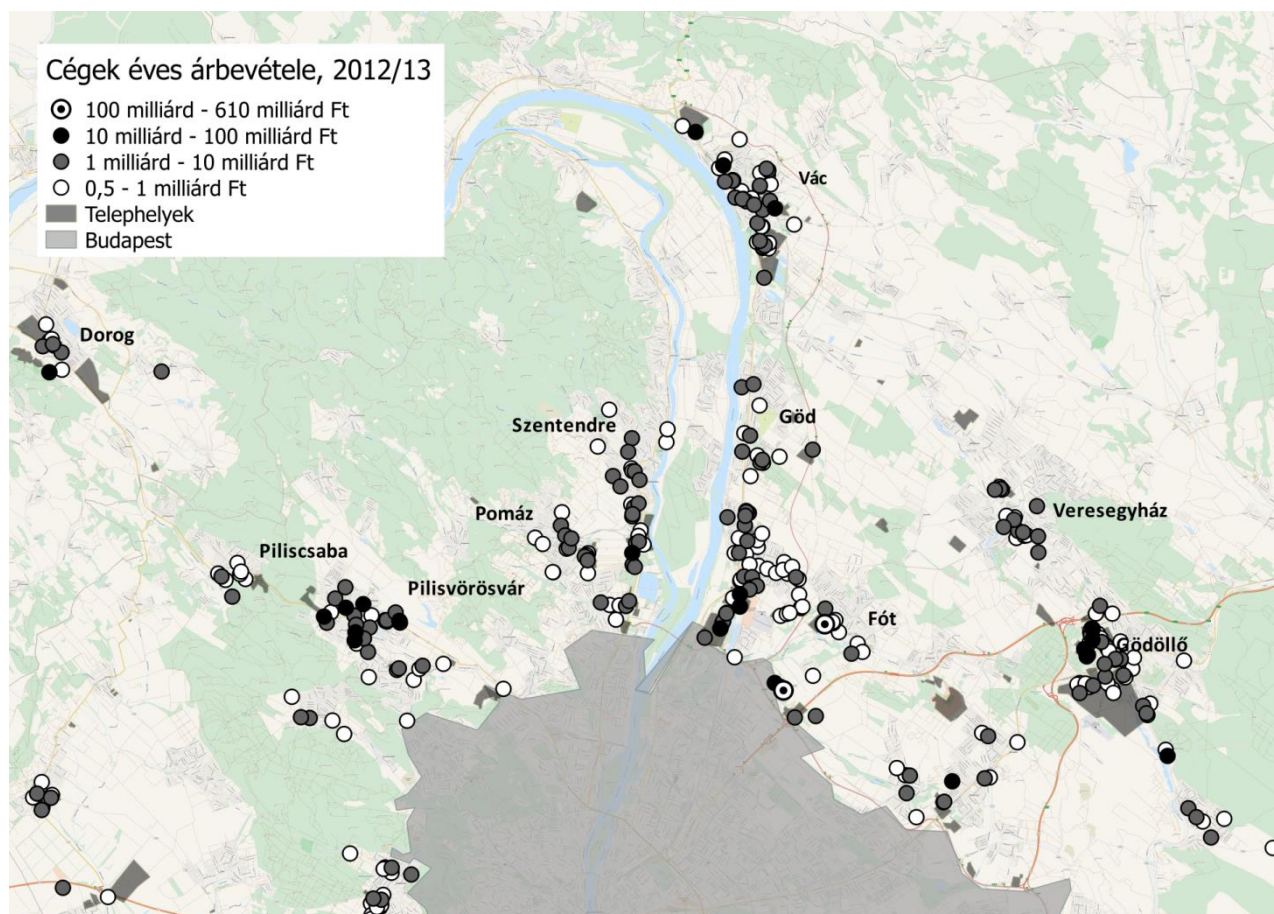


9. ábra: Cégek éves árbevétele és telephelyek, nyugati és déli várostérség, 2012/2013. Forrás: saját adatgyűjtés és szerkesztés

Az egyes helyek szemmel láthatóan eltérő módon kezelik a neoliberalizációs folyamat rájuk nehezedő nyomását (Golubchikov és Phelps (2011) szóhasználatával élve, más és más módon sajátítják el a neoliberális átalakulást). Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy, Gödöllő tervezett vállalkozói területeken, ipari parkokon belül tartja helyi gazdaságának jelentős részét, amelyeket a települések belterületén, vagy az összefüggő településtest közvetlen közelében jelölnek ki. Az „újonnan jövők”, gyakran az autópálya-fejlesztések, bővítések (M0, M2) miatt helyzetbe kerülő, vagy régóta gyorsforgalmi kapcsolatra váró települések (pl. Budakalász, Pomáz) területhasználata ezzel szemben végletesen töredezett.

A cégek a várostérség egészében a számukra legalkalmasabb területeket foglalják el. Ezek a telephelyek gyakran rendkívül távol esnek a belterületektől, így a területhasználat hozzáalakítása a gazdaság igényeihez nem okoz komolyabb társadalmi feszültségeket. Ugyanakkor a területhasználat átalakulásának üteme egyben fokmérője is a gazdasági szervezetek érdekérvényesítő képességének. Gyakran előfordul, különösen a leggyorsabban változó településeken, hogy a közterületek elnevezése, közigazgatási konszolidációja nem képes lépést tartani a használatba vonás sebességével. Úgy vélem, a neoliberalizáció folyamatának jellegzetesen Budapest környéki módozata pontosan ezekben az ipari hagyományokkal alig rendelkező, gyorsan idomuló terekben

érhető tetten, és nem a viszonylagos tervezettséget mutató, „nyugatias” Biatorbágy-Budaörs-Törökbálint tengelyen belül. Ha kutatni akarjuk a neoliberais átalakulás jellegzetesen posztzocialista mechanizmusait, azokat az érdekeket, feszültségeket és koalíciókat, amelyek létrehozták ezt a töredezett morfológiát, mindenképpen ezekben a térségekben érdemes azt elkezdni.



10. ábra: Cégek éves árbevétele és telephelyek, északi várostérség, 2012/2013. Forrás: saját adatgyűjtés és szerkesztés

10. A gazdasági átalakulás strukturalista értelmezése

A strukturalizmus, mint filozófiai irányzat kiindulópontja, hogy egy objektum létezése a kapcsolatai által meghatározott (Norris, 2005). A társadalomtudományokban alkalmazott strukturalizmus annak az alapelvnek a kifejeződése, hogy a megfigyelhető társadalmi folyamatok mögött egy rejtett rendezőelv, *alapstruktúra* áll, amely a társadalom minden tagjának viselkedését áthatja. Ez az általános rendezőelv közvetlen módon nem megismerhető, de a társadalom működésének megfigyelésével – empirikus módszerekkel – mégis felfedhetők a társadalom tagjait mozgató rejtett mechanizmusok. A felszínen tehát a megfigyelhető események, folyamatok és jelenségek vannak, amelyek elfedik a mélyben meghúzódó, közvetlen módon meg nem ismerhető

viszonyokat (Smith, 2009). Ebben a fejezetben az állam és tőke viszonyrendszerét szeretném részletesebben vizsgálni, különös tekintettel az állam különböző szintjeinek közreműködésére a tértermelés folyamatában. A következőkben tehát arra keresem a választ, hogy

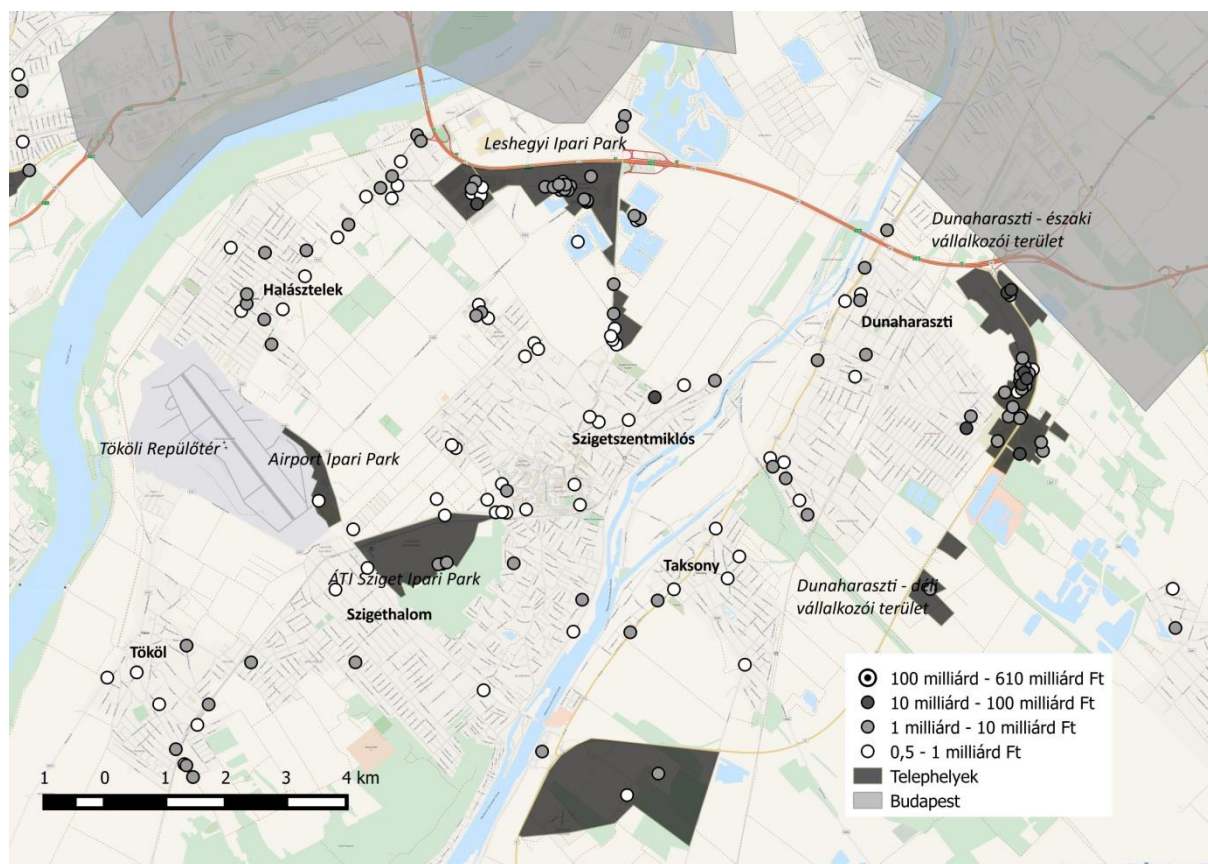
5. milyen mechanizmusok termelik újjá a budapesti várostérségi periféria tereit?

Visszatérve az előző fejezet felvetésére, azt állítom, hogy van valamilyen összefüggés a periféria gazdasági térszerkezete, valamint a települések társadalmi és gazdasági adottságai között. Korábban láttuk, hogy bár fontos a legnagyobb forgalmú úthálózat megközelíthetősége, ez önmagában nem eredményezi a vállalatok térben koncentráltabb megjelenését. A vizsgálatok alapján úgy találtam, hogy egy adott helyen akkor jelennek meg cégkoncentrációk nagy eséllyel, ha egy jól működő települési és közlekedési infrastruktúrával ellátott térben, nem-nehézipari hagyományokon nyugvó termelési örökségre az önkormányzat tudatos vállalkozás-orientáló tevékenysége mellett épül ki a tőkés termelés rendszere. Ezzel párhuzamosan, ott találhatunk kevesebb vállalkozói koncentrációt, ahol a közlekedési infrastruktúra újonnan épült ki, jelentős a szocialista nagyipar öröksége, és az önkormányzatok gazdaságszervező kapacitása is olyan gyenge és esetleges, hogy a fejlődésnek csak passzív szemlélői. Az előző fejezetben felvetett kérdésre – ti. milyen szervezőelvet láthatunk a gazdaság térbeli megjelenése mögött – korábban a megfigyelhető térstruktúrák felől közelítve igyekeztem választ találni. A gazdasági térszerkezet azonban nem sokat árul el azokról a politikai és gazdasági elit tagjai közötti viszonyokról, amelyek előmozdíthatják vagy hátráltathatják a letelepedési döntéseket. Ilyenformán ez a viszonyrendszer, mint helyi sajátosság, maga is térszerkezetformáló erőként lép fel. A következőkben a helyi gazdasági és politikai élet szereplői közötti kapcsolatokat helyeztem a vizsgálatom középpontjába.

A telephelyválasztás a felfogásomban nem egy lista a hely adottságairól és hiányairól, amelynek összegzésével a megfontolt vállalkozó döntést hoz. Sokkal inkább egy változó kapcsolatrendszer a központi és helyi állam, a vállalkozó/befektető és a közvélemény között, amely szereplők kölcsönösen hatnak egymásra, és befolyásolják egymás döntéseit, tevékenységét. Egy klasszikus értelemben vett politikai gazdaságtani arénának tekintem a nagyvárosi perifériát, ahol a viszonyrendszer településről településre változik a szereplők között. Kutatásaim alapján úgy vélem, hogy a várostérségi periféria egyes helyein azért is alakulhat ki eltérő gazdasági térszerkezet, mert a helyi gazdasági változásokat meghatározó szereplők között eltérő kapcsolatok és függőségi viszonyok jönnek létre (ennek a kijelentésnek az empirikus igazolását jelen fejezet tartalmazza). A meghatározó szereplők, intézmények közötti, akár településről településre eltérő viszonyok azt eredményezik, hogy az egyformának tekinthető keretfeltételek között is más és más cselekvési terveket, politikákat követnek az eltérő helyek, máshogy „sajátítják el” a helyre nehezedő makrogazdasági és politikai nyomást.

Vizsgálatom másik fontos elméleti kerete a „változékony kapitalizmusok” strukturalista szemlélete. Annak tudomásul vételével, hogy az intézményesült szereplők egymáshoz való viszonya meghatározó a tér alakulására nézve, feltételezhetjük, hogy nem feltétlenül csak országos, regionális léptékben jöhetnek létre a kapitalizmus eltérő módozatai, hanem egyedi eltérések kisebb térségi szinten is jelentkezhetnek. Ezzel a feltételezéssel vizsgáltam át a gazdaság morfológiáját leíró, korábban készült térképeket, ilyen eltérések után kutatva. Megfigyeléseim, valamint a gyűjtött adatok is arra mutatnak, hogy a budapesti nagyvárosi perifériának van (legalább) egy sajátos adottságú térsége, ahol a vállalkozások térbeli eloszlásának több változata is megtalálható. Így választottam az esettanulmányom helyszínéül az M0 déli szakasza közvetlen és valamivel tágabb

környezetében található településeket: Halásztelket, Szigetszentmiklóst, Tököl és Dunaharaszti (11. ábra).



11. ábra: A várostérségi periféria déli, belső zónája. A nagy árbevételű cégek településének mintázata. Forrás: Saját adatgyűjtés és szerkesztés

Vizsgálatom szempontjából nem lényeges, de ezek a települések javarészt fedik a 2013-ban létrejött Szigetszentmiklósi Járás közigazgatási területét, a járásközpont maga Szigetszentmiklós.

A vizsgálati terület kiválasztását több szempont is indokolja:

- A térségben egyaránt jelen vannak a szocialista nagyüzemek által érintett települések, egy egykori hadiipari komplexum, alvóvárosok, illetve a szocialista nagyüzemek munkásainak önerős házépítései által létrejött kiterjedt telepek. A városperemei települések főbb típusai mind megtalálhatók egy viszonylag szűk földrajzi térben.
- A térségben korán megépült az autópálya (az M0-t 1990-ben adták át az M7 és az 5-ös főút között) és a hozzá kapcsolódó főút (a Dunaharaszti elkerülő 51-es út, amely szintén az M0-lal egyidőben épült), ráadásul a közelmúltban további nagy infrastruktúrafejlesztések zajlottak itt (M0 bővítése, Csepeli-gerincút építése). Ezek új lehetőségeket teremtettek a térség települései számára. A változásokra reagáló politikai cselekvések alkalmat teremtenek a gazdasági szereplők döntéseinek elemzésére.
- A térképre vitt cégbázis szerint ebben a térségben viszonylag kis területen a vállalkozások telephelyválasztása is homlokegyenest eltérő mintázatokat mutat. Halásztelken 15 nagy árbevételű cég is jelen van, mégsem jött létre sem ipari park, sem vállalkozási koncentráció, a cégek az 5101. számú út mentén elszórva helyezkednek el. Szigetszentmiklóson és Tökölön a vállalkozások a várostól távol fekvő ipari parkokban és a

településen elszórtan egyaránt előfordulnak. Szigetszentmiklós telephelyei kaotikusan szóródnak a település bel- és külterületén egyaránt. Dunaharaszti mindezekkel szemben kimagasló mértékben tömörülnek a cégek a két vállalkozói területen.

A helyek politikai gazdaságtanának feltérképezése érdekében interjúkat folytattam a helyi gazdasági és politikai aréna képviselőivel. 2015 júliusában és augusztusában hét szakértői interjút készítettem. Az interjúalanyok háttéréről a 10. sz. melléklet közöl adatokat. Az eredeti elképzeléseim szerint Halásztelek is szerepelt volna a vizsgálatomban. Azonban kevéssel a megkeresésem előtt új főépítész vette át a hivatalt, aki csekély szolgálati ideje miatt nem vállalta az interjút (más döntéshozó nem reagált a megkereséseimre). A végső mintába egy válaszadó került be Tökölről, kettő-kettő Szigetszentmiklósról és Dunaharasztról, egy politikai szereplő a központi állami szint, és egy befektető a tőketulajdonosok körének képviselőjében. A vizsgálatban mindössze egy piaci szereplő vett részt, annak ellenére, hogy a térség több ipari parkját is megkerestem. Így a helyi állam felülreprezentált a vizsgálatban, ami az interjúk interpretálását megnehezíti.

10.1. A vizsgálati terület bemutatása

Választott területem a Szigetszentmiklósi Járás egy részét fedi le, magában foglalva a járásközpontot, illetve a járás két nagyobb városát, Dunaharaszti és Tököl. A Szigetszentmiklósi Járást 2013. január 1-ével hozták létre, leválasztva az egykori ráckevei kistérség északi részét.¹² Szigetszentmiklós és vidéke a budapesti agglomeráció járásai között is az egyik legdinamikusabb, mind demográfiai, mind gazdasági tekintetben. A korszerkezet Szigetszentmiklóson és Dunaharaszti kifejezetten fiatalos, a népesség természetes újratermelődése azonban csak Szigetszentmiklóson biztosított. Tököl kivételével a beköltözés továbbra is számottevő. A foglalkoztatási és munkanélküliségi adatok kedvezőek, az agglomerációs járásközpontok szintje körül alakulnak. Az agglomerációs járásközpontokban tapasztaltaknál valamelyest nagyobb elvándorlás jellemző: a foglalkoztatottak 60-64%-a más településeken talál munkát. A gazdasági szervezetek számában és létszám-kategória szerinti megoszlásában ismét Tököl tér el az átlagától. Azt mondhatjuk, hogy egy agglomerációs járásközpont átlagosan tíz közép és egy nagyvállalatnak ad otthont. Ezeket a számokat mind Dunaharaszti, mind Szigetszentmiklós „hozza”, és népességszámával arányosan Tököl sem marad el jelentősen (8. sz. melléklet; a települések térségi gazdaságban játszott szerepéről további részletek a 4. sz. mellékletben találhatók).

Budapestről két főforgalmi út vezet ki a Csepel-sziget területén, hétköznapi funkciójuk elsősorban összekötni a városi és városperemi iparterületeket, illetve összegyűjteni az M0 felé tartó teherforgalmat. A Halásztelekre vezető II. Rákóczi Ferenc út és az M0 metszéspontjába bevásárlóközpontok települtek (Auchan, illetve a Budapest-Csepelről kiköltöző Baumax). A másik főforgalmi úton közelíthető meg Szigetszentmiklós kiterjedt ipari parkja, a leshegyi (és azon túlnyúló) vállalkozói terület, amely az M0 nyomvonalát követve közel két kilométer hosszan terül el a város határában (saját számításaim szerint területe több mint 310 hektár). Mindkét főúton, az M0 felé közeledve egyre sűrűsödnek, majd válnak összefüggővé a kategória-besorolás nélküli iroda- és raktárépületek, lerakatok, szervizek, útmenti büfék, zöldszékes bódék.

¹² 218/2012. (VIII. 13.) Korm. rendelet a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról

A leshegyi területen sem eligazító táblák, sem az út szélessége nem utal arra, hogy a budapesti agglomeráció egyik legkiterjedtebb ipari parkjában jár a látogató. Az ipari parkot keleti és nyugati részre osztja a Csepeli-gerincút 2013-ban átadott halásztelki ága. Az út a Csepel-sziget forgalmát gyűjti össze és vezeti az M0-ra, illetve a Budapestre bevezető II. Rákóczi Ferenc útra, de egyben Halásztelek és Szigetszentmiklós belterületi forgalmát is csillapítja. Az ipari park keleti részében a budapesti telephelyről kiköltöző leányvállalatok és a magyar vállalkozók dominálnak. Itt található a Flora Hungaria 20 ezer négyzetméteres csarnoka, a csepeli virágkertész hagyományok tőkésített manifesztuma, egy magyar virágkertész szövetségnek a régióban is egyedülálló méretekkel rendelkező nagykereskedelmi központja. A könnyűszerkezetes épületek közé bányatavak ékelődnek, partjukon zsebkendőnyi telkekre felhúzott nyaralók állnak. Ezt leszámítva egységes a látkép: kisebb csarnokok sora, néhol irodaépületekkel tarkítva.

A nemzetközi cégcsoportok világa a Csepel-szigeti gerincúttól nyugatra fekvő terület. Itt épült fel a ProLogis 120 ezer négyzetméternyi bérbe vehető raktára, és itt található Szigetszentmiklós egyetlen jelentősebb termelőüzeme, a világ legnagyobb bankautomata gyáranak, az NCR-nek legnagyobb gyártócsarnoka is (a másik, a Samsung, évekkkel ezelőtt elköltöztette a termelést, alig egy-két évnyi működés után). Mindez azt is mutatja, hogy az „ipari park” megnevezés mennyire differenciálatlan ahhoz képest, hogy a várostérségi gazdaságnak milyen eltérő szegmenseit képes átfogni – legkevesbé talán a termelő tevékenységeket.

Szigetszentmiklós igazgatási központja falusias megjelenésű. A település 1986-ban kapott városi rangot, köszönhetően az Csepel Autógyár 1949-ben indult termelésének. A gyár 1955-ben már tízezer főt foglalkoztatott, akiknek alapvető lakáskörülményeit évtizedek beruházásaival tudták csak biztosítani (Kiss, 2007). Az autógyár mellé lakótelep épült, pontosabban lakótelepek különböző egymásra épülő generációiból áll össze ez a lakónegyed. A város új intézményi központja – a 2014-ben átadott, zenei általános iskolát és óvodát is magában foglaló gyönyörű sportcsarnok – azonban nem itt, és nem is a városházának, városi tulajdonú cégeknek helyt adó igazgatási központban, hanem a kertvárosi övezet és a szántóföldek találkozásánál, a városhatárban található. A Szigethalmot Tököllel összekötő út kilométer hosszan követi a HÉV és az egykori autógyár kidőlt-bedőlt bádogkerítését. Elhanyagoltságát magyarázza kirívóan rossz fekvése, ami gyakorlatilag alkalmatlanná teszi a gazdasági hasznosítás legtöbb jelenlegi formájára. A városi rendezési terv hosszú távon rekreációs funkciók megtelepedésével számol az egykori autógyár területén.

Nemcsak a fekvése, de infrastrukturális kialakítása is megnehezíti az autógyár központi épülettömbjének gazdasági szerkezetváltását. A kaotikus csomópontban, amelynek közvetlen közelében található az egykori irodaépületek Tököl, Szigethalom és Szigetszentmiklós, valamint a tököli és az ÁTI-Sziget ipari park forgalma halad keresztül. A káoszt időnként fokozza a Ráckevei HÉV szintbeli átkelője is. Szürreális helyszín ez a 2013-ban létrehozott új járás kormányhivatala, a járási adóiroda, valamint a Ráckevéről ide telepítendő bíróság számára, pedig egy részük már működik az autógyár egykori irodaépületében. Nemcsak a közúti forgalom óriási. A távolsági buszpályaudvarról emberek sietnek át az úton a vásárcsarnok és szolgáltató központ felé, vagy a számtalan útmenti kifőzde, lottózó, szaniterkereskedés, zöldséges irányába. Ebben a földszintes kivitelű intermodális központban nagyobb a nyüzsgés, mint a város lakó- és igazgatási-negyedeiben, és az ipari parkban összesen.

A csomópontot nyugati irányban elhagyó út a Tököli Repülőtér, és a mellette húzódó Airport Ipari Park felé halad. Az egykori katonai repülőteret 2005-ben vásárolta meg a TriGránit

csoport, elsődleges célja a fapados járatokat kiszolgáló repülőtér működtetése volt. A nyilvános repülőtérre történő átminősítést azonban megtámadták a környékbeli önkormányzatok és civilek, és új, részletes környezeti hatástanulmánnyal megtámogatott eljárásra kötelezték a tulajdonost. Az egykori repülőtér jövőbeni funkciója mindezek ellenére is jóval inkább függ a közép-európai térséget és Magyarországot érintő globális gazdasági változásoktól és az állami szabályozási környezettől. Akár versenytársa is lehet a leendő fejlesztéseknek a repülőtér és a Műút közé szoruló telkeken az egykori Dunai Repülőgépgyár utódjaként működő vagyongazdálkodó, az Airport Ipari Park. Az ipari park ingatlanok eladásával foglalkozik, a telekméretek és azok elhelyezkedése alapján a kisebb bérlők számára lehet alkalmas a helyszín. Jelenleg a Tesco tömbje határozza meg a tájképet. Az Airport Ipari Park mellett a repülőtér területén is elkészült a szabályozási terv egy 40 hektáros logisztikai központra, ám egyelőre a tervet nem követte a megvalósulás.

Innen, a Tököli Repülőtérrel indul a Csepel-szigeti gerincút, amelynek átadásával a Csepel-szigetiek évtizedes vágya vált valóra, hogy biztonságosan és gyorsan, a települések elkerülésével eljussanak a pesti belvárosba. Bár a gerincút csak a Kvassay-híd és Csepel-központ, valamint az M0 és a Tököli Reptér között épült meg, mégis, a helyiek számára hatásában az M0 bővítésével egy lapon emlegetett beruházás. A Gerincút torkolata a Csepel-sziget északi részének közlekedési csomópontja. Innen vezet tovább az út Tököl felé. Tököl egy Szigetszentmiklósnál jóval szerényebb méretű, kompakt, falusias megjelenésű város. Koncentrált településszerkezetével nem mutatja a jellegzetes agglomerációs települések strukturálatlan szétterülését. A viszonylag kevés számú cég szétszórtan települt a város belterületén. Egyetlen vállalkozói területe – az Airport Ipari Park – a kompakt településtesttől jókora távolságra helyezkedik el. Tököl országos jelentőségű intézményei, a Fiatalokért Bűntetés-végrehajtási Intézete és a mellette működő Bűntetés-végrehajtás Központi Kórháza a város déli peremén található. Közvetlen közelükben, a város belterületén fekszik az intézmények személyzetének lakhelyéül szolgáló lakótelep.

Halásztelek Tököllel szemben jellegzetes városkörnyéki település. Egykori majorság körüli földek parcellázásával vált faluvá a múlt század első évtizedeiben, amelyet a csepeli gyárak munkaerőigénye, és az ennek következtében fellépő lakásínség táplált (Berkovits, 1976). A Csepelre vezető út mentén nőtt település egy földszintes kivitelű szuburbán lakónegyed benyomását kelti. A településen valódi központ nem alakult ki, az intézmények és a lakosságot kiszolgáló üzletek a Csepelre vezető út mentén, elszórtan sorakoznak.

Végül, szigetszentmiklósi vizsgálati területem egyik egyedi, lakókörnyezetet érintő jelenségét szeretném bemutatni. Ez pedig az agglomerációs társasház lakástípusa, amellyel nemcsak a Csepel-szigeten, hanem a várostérség több településén is találkozhatunk. Ezek a többszintes lakóparkok megtalálhatók Dunakeszitől Piliscsabán át Gyömrőig. Jellemzőjük továbbá, hogy térben gyakran nem különülnek el a könnyűszerkezetes, egyedi építésű, új családi házak területeitől, inkább a diverz kínálat elvét követve igyekeznek minden piaci szegmenst lefedni. Egy tipikus agglomerációs társasházi projekt Szigetszentmiklóson is megtalálható, a „mediterrán hangulatú” Dujmó (hivatalos nevén Lakihegyi lakópark). Nevét az eredeti telektulajdonosról és építési vállalkozóról kapta, 2005 óta zajlik a betelepülés. Négyzetes tömbjei és kompakt megjelenése nehezen értelmezhető a szántóföldek és könnyűszerkezetes csarnokok között. A legtöbb lakásban laknak, láthatóan van kereslet erre a lakástípusra, pedig a 250 ezer Ft-tól induló négyzetméterár alaposan felülmúlja a szigetszentmiklósi átlag 150 ezer Ft-ot. A világítóan téglavörös és okkersárga, magas házak, a félig-meddig gondozott közterületekkel együtt éles kontrasztot adnak a közvetlenül mellettük álló fehér könnyűszerkezetes csarnokokkal, és a tarlóra vágott szántófölddel. Közel ezer

lakosa van jelenleg a Dujmónak. A lakóparkkal szemben, az út másik oldalán egy benzinkút és egy fellobogózott épület a puszta közepén: itt településrendezési szerződés keretében egy új óvoda épül, hogy a város krónikus intézményi kapacitáshiányát enyhítse.

Szigetszentmiklós és Dunaharaszti az egész nagyvárosi térség legdinamikusabban fejlődő városai között található. A 2000-es években az M0 menti befektetések létrehozta egy rendkívüli gazdasági és ipari koncentrációt. A CBRE 2014-es piaci jelentése szerint a budapesti agglomerációban található az ország teljes működő ipari és logisztikai területeinek 40%-a, azaz 2,4 millió négyzetméternyi kereskedelmi terület.¹³ Ennek kevesebb, mint felét használja saját tulajdonosa, főleg termelésre és raktározásra, a fennmaradó mintegy 55% kiadásra épült (8. táblázat). A kiadó területek nagy aránya miatt magas, 16% körüli az üresen álló ingatlanok aránya (könnyebb bérelni, mint eladni) (CBRE, 2014).

Tulajdonos	Helyszín	Kereskedelmi forgalomban lévő terület nagysága (m ²)	Ingatlan jellege
Logisztika, raktározás			
DHL	Üllő	110 ezer	kiadásra
Aldi	Biatorbágy	80 ezer	saját raktárbázis
East Gate Business Park	Fót	64 ezer	kiadásra
Geodis	Budaörs	50 ezer	kiadásra
HOPI	Gyál	50 ezer	kiadásra
Lidl	Szigetszentmiklós	46 ezer	saját raktárbázis
Auchan	Budaörs	37,5 ezer	kiadásra
Gebrüder-Weiss	Dunaharaszti	37 ezer	kiadásra és saját raktárbázis
Spar	Üllő	35 ezer	saját raktárbázis
ProLogis	Szigetszentmiklós	34 ezer	kiadásra
CBA	Alsónémedi	30 ezer	saját raktárbázis
Tulajdonos	Helyszín	Gyártócsarnok mérete (m ²)	Ágazat
Termelés*			
Bridgestone	Tatabánya-Környe	>110 ezer	abroncs gyártás
Ibiden	Dunavarsány	97 ezer	dízelmotor-szűrő gyártás
Zollner	Vác	92 ezer	mechatronika, indukciós technológia
Grundfos	Tatabánya-Környe	65 ezer (a székesfehérvári gyárral együtt)	szivattyú- és szivattyúmotor gyártása
AGC Glass	Tatabánya-Környe	63 ezer	autóüveg gyártás
Sanmina SCI	Tatabánya	42 ezer	autóipari elektronika
Delphi	Tatabánya-Környe	16 ezer	autóipari elektronika
*További jelentős gyártótevékenységet folytató cégek, amelyeknél a gyártóhely mérete nem elérhető: Coloplast gyógyászati segédeszköz gyár (Tatabánya-Környe), Bonduelle tartósító-üzem (Nagykörös), WET járműmotor alkatrészgyár (Pilisszentiván), Tetra Pak csomagolóeszköz gyár (Budaörs), Cemelog-BRS gyógyszerészeti logisztika (Budaörs), Schwarzmüller pótkocsigyár (Dunaharaszti), GlaxoSmithKline vakcinagyár (Gödöllő)			

8. táblázat: A várostérségi periféria legnagyobb területi igényű ipari és logisztikai létesítményei.

Forrás: CBRE, 2014, és saját gyűjtés

Az üresen álló raktárak jó része a válság hatására leépített, egykori tulajdonos által elfoglalt kapacitás. Az ipari ingatlanok piacát megviselte a válság. 2008 és 2011 között meredeken csökkent az újonnan átadott ingatlanok száma, azóta alacsony szinten stagnál. Főként a saját beruházás keretében megvalósuló, nagy volumenű fejlesztések (különösen az élelmiszer kiskereskedelem saját

¹³ A CBRE felmérése jól lefedi az általam alkalmazott városrégiós lehatárolást, közép-magyarországi alpiacnak nevezve azt. Egy kivétel azonban adódik: a tatabánya-környei ipari koncentrációt ez a jelentés egy másik alpiachoz sorolja. (CBRE, 2014)

raktárkapacitást működtető szereplői, pl. Spar, Aldi, CBA, Lidl, Penny Market) tették ki ezt a növekményt (CBRE, 2014). Az új kapacitásoknak egy jó része az M0 déli szektorában helyezkedik el, számos ezek közül a vizsgálati területelemen.

Dunaharaszti csak 2000-ben kapott városi rangot. Komolyabb ipari múlttal nem büszkélkedhet, a MAHART tartott fenn hajójavító üzemet, illetve kenyérgyár működött itt a szocializmus évtizedeiben. A város népességgyarapodását a Budapestre ingázók adták ezekben az időkben, akik annak ellenére érkeztek nagy számban, hogy a települési infrastruktúra – hasonlóan az agglomeráció más településeéhez – szegényes volt. Az alvófalujelleg a rendszerváltozásig meghatározta Dunaharaszti fejlődését. A város Budapest felől az M0-ás és az M51-es utakon (az M0 korábbi nyomvonalán) keresztül közelíthető meg. Az 511-es útra, azaz az egykori 51-es nyomvonalára, amely még keresztülhaladt Dunaharasztiin, nincs lejárata az elkerülőnek: az 51-es/M51 kereszteződésén keresztül lehet megközelíteni a várost. Az 51-es teherforgalma igen jelentős. Későbbi interjúalanyaim megerősítik, hogy ennek a forgalomnak a túlnyomó része tranzit, kisebb hányadát adja a város határában megtelepedett cégek célforgalma. A teherjárművek egyébként a lakott területre nem hajthatnak be.

Dunaharaszti szerencsés adottságú város. Részben azért, mert a rendszerváltozás hajnalán már a határában dübörgött a forgalom a frissen elkészült M0 autópályán, javarészt azonban annak okán, hogy az autópályával egyidőben megépült az 51-es várost elkerülő szakasza, közvetlen összeköttetésben az autópályával. Ez elvonzotta a befektetőket a település lakott területeitől, és egyben felfűzte a telephelyeket a tranzitút két oldalára. Közvetlen konfliktus a lakó- és gazdasági funkció között így nem alakulhatott ki, és manapság is elenyésző annak ellenére, hogy a termelés valamelyest közelebb húzódott a lakott területekhez. Dunaharasztiiban jóval nagyobb a termelő üzemek aránya, mint Szigetszentmiklóson vagy Tökölön. Itt található a Schwarzmüller hatalmas kiterjedésű utánfutó gyára (itt 500 főt foglalkoztatnak), a Coca Cola palackozó üzeme, és számtalan kisebb, javarészt a járműgyártáshoz kapcsolódó cég (többek között a Schwarzmüllerrel frissen beszállítói kapcsolatra lépett magyar abroncsszerelő vállalkozás). A telephelyek az út mentén sorakoznak. Egyetlen régebbi telephely-koncentráció ékelődik a lakóterületbe, a Duna-Tisza csatorna vonalát követve az 511-es úttól az 51-es irányába tartva.

Konfliktushelyzetet leginkább csak a forgalom okoz. Amikor a Tesco megépítette dunaharaszti áruházát, az önkormányzat településrendezési szerződésben kötelezte a céget az 51-es úton lámpás kereszteződés kiépítésére.¹⁴ Ez javította valamelyest dunaharasztiak reggeli kijutási lehetőségeit a városból, bár a kibővített M0 átadásával az autópályára való fölhajtást lehetővé tevő körforgalom miatt gyakran visszatörlődik a kocsisor a közlekedési lámpáig (mintegy 2,5 km-re), és lehetetlenné teszi a kihajtást. Dunaharaszti azon kevés települések között van, ahol nincs szükség azonnali infrastrukturális beavatkozásra a lakosság jóléte érdekében, és nem kell futni a befektetni szándékozók után. Az intézmények, a szennyvízhálózat és a burkolt belterületi utak kiépültek, javarészt az iparüzési adóbevételekből, a főútvonalak állapota jó, vagy egyenesen újszerű, a vállalkozások közül kevesen torpantak meg a 2007-ben kezdődő pénzügyi válság hatására,

¹⁴ A településrendezési szerződés, mint az önkormányzat eszköze a településszerkezet és területhasználat befolyásolására, többször is előkerült az interjúk folyamán. Beszélgetőtársaim egyöntetűen kedvezően tekintettek rá, mint a településrendezési eszközök célirányos felhasználására. A beszélgetésekből az derült ki, hogy a cégek számára ez a szerződéstípus jelenti a „VIP-eljárást”. Egy átlagos vállalkozás ebben nem reménykedhet. Kiemelendő ugyanakkor, hogy a szerződés megkötése nem jelenti a hatósági engedélyek automatikus megadását, mégis, a vállalkozások szempontjából fontos kockázatsökkentő, eljárást gyorsító hatása miatt a hatalmi aréna minden szereplője számára egyaránt kedvelt eszköz.

visszaesés nem volt, halasztott beruházás igen. Szigetszentmiklóssal ellentétben – ahol a vállalkozások profilja az ipari park benépesülésének kezdete óta nem változott jelentősen – érzékelhető az ágazati diverzifikáció: szállítmányozással, raktározással, logisztikával foglalkozó vállalatok jelentek meg (többek között a Gebrüder-Weiss, a Reining Transport, illetve a válság miatt kútba esett – korábban említett – beruházás is a logisztikai szektorban valósult volna meg), és az itt gyártott vagy forgalmazott nehézgépjárművek karbantartásához kapcsolódóan különböző szervízszolgáltatásokat nyújtó cégek.

A térségben az 1960-as évektől kezdődően folyik a homok- és kavicsbányászat, amely az 1990-es évek óta fokozódó területhasználati- és környezeti terhelést jelent a helyi közösségek számára. A bányászat mára számtalan visszamaradt bányatavat eredményezett, amelyeknek rekreációs hasznosításával a cégek gyakran érvelnek a tevékenységük további folytatása és bővítése mellett. A horgászat mellett vízisportokat és üdülési lehetőséget is kínálnak a hátramaradt tavak. Ugyanakkor a bányászat a termő talajréteg (és ökoszisztémája) megsemmisülésével jár, amelynek részleges visszaállítását az egyébként visszafogott eredményekkel járó rekultiváció nem érinti. A kitermelt kavics és homok elszállítása folyamatos, forgalom-, zaj-, rezgés- és szállópor-terheléssel jár.¹⁵ Emiatt az akkor bányanyitási ügyekben illetékes hatóság (a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség) 2011-ben megtagadta a Dunaharaszti külterületét érintő további kitermelést.¹⁶

Vizsgálati területemen tehát jelentős társadalmi-gazdasági változások zajlottak le a tőkés átalakulás elmúlt két és fél évtizedében. Ezek alapvetően változtatták meg a helyi közösségek társadalmi összetételét, a helyi gazdaság szerkezetét, illetve a területhasználat jellemző térbeli rendszerét. Az átalakulás üteme és az okozott változás olykor megdöbbentő. A tájkép leginkább kaotikus, annak ellenére is, hogy a települések aktívan alkalmazzák a helyi fejlődés szabályozására településrendezési eszközeiket. A közszolgáltatások színvonala változó, a végrehajtott beruházások (pl. oktatási intézmények bővítése, a közúti elérhetőség javítása, közműfejlesztés) következtében a javulás egyértelmű, de például a tömegközlekedési kapcsolatok így is messze alulmúlják az elvárható minimumot.

10.2. A helyi állam és a tőke viszonyai a tértermelés elemzési keretébe illesztve

Abból a megfigyelésből kiindulva, hogy a gazdaság térszerkezetében milyen mértékű változékonyság lehetséges még egy viszonylag kis kiterjedésű területen is, arra következtetek, hogy a korábban azonosított okok – azaz az elhelyezkedés, a gazdaság helyi hagyományai, illetve a helyi gazdaság politikai arénájának – összejátszása okozza a változékonyságot. Mivel az előbb felsoroltak közül az első két tényezőt korábban már érintettem, ebben az alfejezetben a helyi politika szereplői közötti viszonyrendszerrel szeretnék foglalkozni. A készített interjúk alapján ugyanis meggyőződésem, hogy a súlyánál jóval kisebb figyelmet kap a központi és helyi állam abban a folyamatban, amely kialakítja a gazdaság helyben jellemző szerkezetét. Más megfogalmazásban, a tér termelésében részt vevő szereplők közül az állam az, amelynek a szerepét több ponton hajlamosak vagyunk félreértelmezni. Brenner és Theodore (2002) szerint a hely politikai gazdasági

¹⁵ http://www.dravaszovetseg.hu/downloads.php?cat_id=2&download_id=17

¹⁶ <http://kdvktf.zoldhatosag.hu/dokumentumok/hirek/2647/460/31190-24.pdf>

értelmezésében meghatározó szerep jut az államnak azzal, hogy a magántőke legfőbb partnerévé válik (Timár, 2010; Pfeil, 2014).

Golubchikov és Phelps (2011) kiemeli, hogy a posztszovjet viszonyok között az elővárosi tér termelésének folyamata elsősorban politikailag (és nem üzleti vállalkozások, vagy éppen városfejlesztési stratégiák által) meghatározott, ahol a „politika” a *hatóságok közötti patronális kapcsolatok bürokratizált rendszerét* jelenti (Golubchikov-Phelps, 2011, p. 438.).

Magyar példákra hivatkozva Kulcsár és Domokos (2005) szintén a politikai szereplők kulcshelyzetét hangsúlyozzák. A magyar önkormányzatoknak érdemi szerepük van a helyi növekedési koalíciók („rezsimek”) összeállításában és fenntartásában, ezért a gazdasági elitnek sincs kizárólagos ellenőrző szerepe a helyi politika fölött (fordított jellegű kapcsolat inkább jellemző). Az állami újraelosztást felpörgető, nagy tömegű fejlesztési források pedig nemcsak a helyi, de az állami szintet is újra megerősítették. Az állami forrásokért történő versengés, illetve fordítva, az önkormányzatok „kézből etetése” szintén az állam saját intézményrendszerén keresztül gyakorolt hatalmának konszolidációját eredményezi (Kulcsár-Domokos, 2005). Az állam tehát az uralkodó narratíva által sugalltnál mindig is nagyobb mértékben nyúlt bele a szavak szintjén egyre szabadabbá váló piaci folyamatokba, legfeljebb az erre szolgáló eszközei változtak. Mára stabil intézményrendszer és még professzionálisabb informális hálózatok gondoskodnak a rég nem látott arányú társadalmi újraelosztás megfelelő irányításáról.

Szigetszentmiklós, Dunaharaszti és Tököl vonatkozásában a hatalmi aréna szereplői közül elsősorban az állami hatalom működését volt lehetőségem vizsgálni. Sajnos a piaci (termelő vagy tőketulajdonos) szereplőket nem sikerült bevonnom kellő mértékben a vizsgálatba: több ipari parkot is megkerestem, de mindössze egy szereplővel sikerült interjút készítenem. Interjúalanyaim rendkívüli tájékozottságról tettek tanúbizonyságot a piaci viszonyok alakulása, a tőkeállomány változása, vagy a makrogazdasági feltételek helyi hatásait illetően. Amint azonban az állami beavatkozás és szabályozás hatásaira került a szó, kétféle reakció volt jellemző. Beszélgetőtársaim egy része a központi állam minden kérdésen, kétkedésen és kritikán felül álló szerepét hangsúlyozták, amelynek alapja nem a bizalom, hanem a változtatás lehetetlensége az intakt államhatalommal szemben. Ez a fásultság, az állam működésének valódi hatásai iránti érzéketlenség vezethetett oda, hogy interjúalanyaim egy része a hatalmi viszonyokra vonatkozó kérdéseknél kitérő válaszokat adott, érdektelenséggel, passzivitással reagált. Ezzel szemben több interjúalanyom megosztotta velem értékes megfigyeléseit az állam és a helyi gazdaság viszonyáról, nyitottan, érdeklődve reagált a kérdésekre. Ők gyakrabban fogalmaztak meg kritikus véleményt a jogszabályokon, kormányrendeleteken keresztül történő hatalomgyakorlás, és a hatósági intézmények működésének helyi hatásaival kapcsolatban. Interjúalanyaim számos egyedi folyamatra világítottak rá a helyi gazdaság működését illetően.¹⁷

A gazdasági átalakulás és annak dinamikája egy fontos pont, amelyről a hatalmi aréna különböző szereplői eltérő módon vélekednek és nyilatkoznak. Szigetszentmiklós, mint vállalkozási telephely fejlődése viszonylag későn, a 2000-es évek első felében következett be. Ez volt a robbanás időszaka, amikor

¹⁷ A „helyi gazdaság” terminusból az interjúk folyamán is több félreértés származott. Több interjúalany a helyi kötődésű termelő- és szolgáltató szervezetek tevékenységét értette elsődlegesen ez alatt. Éppen ezért szeretném világossá tenni, hogy helyi gazdaságon itt az adott településen székhellyel rendelkező, elsősorban nagy árbevételű cégek tevékenységét értem. Emiatt belátható, hogy ebben a vizsgálatban különösen az erősebb érdekérvényesítő képességű gazdasági szervezetek képviselik a hatalmi aréna piaci oldalát.

„80-100 hektár egyszerre telt be. ... Az Auchan például a boom idején 80 hektárt vásárolt az autópálya északi oldalán. A felívelő szakaszban jövő cégek többszörösen túlvásárolták magukat, az akkor megszerzett földek később a másodlagos piacon jelentek meg.” Interjúalany1

Dunaharaszti gazdaságára ezzel szemben a fokozatos felfutás volt a jellemző, amely már a rendszerváltozást követő években elkezdődött. Interjúalanyaim szerint ebben nagy szerepe volt az M0-ra a város határában csatlakozó, a várost elkerülő 51-es útnak. Másrésről, Dunaharasztiin a termelő vállalkozások súlya mindig is viszonylag magas volt (a Schwarzmüller és a Coca-Cola az 1990-es évek közepére megtelepedett). Szigetszentmiklóson ezzel szemben a logisztikai beruházások nagy aránya jóval több lehetőséget adott a spekulációra. A CBRE tanulmányában kiemeli, hogy az új logisztikai parkok egy jó része spekulatív beruházás eredményeként létesült, mindössze öt év alatt (2005 és 2010 között) felépült az agglomerációs logisztikai kapacitás mintegy 61%-a. Szigetszentmiklóson pontosan erre az időszakra esik a felfutás: több újságíró is beszámol az M0 menti területek túlépítéséről. A 2005 és 2009 közötti időszakot több interjúalanyom is aranykorként jellemezte, amelynek a beruházási feltételek ellehetetlenülése és a piaci pangás vetett véget.

„2009-től leálltak a spekulatív fejlesztések, csak a build-to-suit fejlesztések voltak jellemzők, de még ezek sem nagyon” Interjúalany7

Az interjúk tanulsága szerint az, hogy a reálgazdaságba, vagy a spekulatív beruházásokba áramlott-e a tőke a felfutás idején, meghatározta a későbbiekben az egyes telephelyek válságtűrőképességét is. A Szigetszentmiklóson érdekeltségeket szerző cégeket megviselte a válság:

„... megakasztotta a beruházásokat, azóta 2015 az első év, hogy a telephelyengedély-kérelmek érkezni kezdenek. Ez lehet egyszerűen a lejáró engedélyek meghosszabbítása is, de új befektetéseket is jelenthet. Az élénkülés másik oka lehet a meredeken eső ár is a Leshegyi ipari parkban. Mivel tömeges új igény nincs, az árak pedig sokat estek, az ipari parkok egymás elől veszi el a bérlőket: azaz ami máshol stagnálásként jelentkezik, az itt éppenséggel élénkülés is lehet.” Interjúalany 1

Ezzel szemben Dunaharasztit nem rázta meg számottevően a válság, bár egy nagyobb logisztikai beruházás elmaradt:

„A visszaesés elkerülésének oka az lehetett, hogy az a kevés vállalkozás, akit nem viselt meg a válság, előre felé menekült. Sokan úgy gondolkodnak, hogy addig kell eszközöket, mondjuk földet vásárolni, amíg pang a piac. Ezek szerint, akik meg tudják fizetni a kurrens helyeket, azoknak nem okozott gondot a válság.” Interjúalany4

A hely, mint tőke, nemcsak ezen a ponton merült fel a beszélgetések során. A megközelíthetőség, az elhelyezkedés az interjúalanyaim mindegyike számára a sikertényezőt jelenti az üzleti vállalkozások számára. Az állam éppen ezért igyekszik a hely feletti rendelkezés jogait – legyen az tulajdon, vagy bérleti jog, vagy éppen az földhasználat közjogi feltételeinek alakítása – minél erősebben szabályozni.

A 2013-ban elfogadott földforgalmi törvény pontosan az állam tulajdonosi, illetve a tulajdonosi szerkezetet befolyásoló szerepének egyik állomása. Kutatásom tárgya szempontjából ennek egyik legfontosabb rendelkezése, hogy művelésre alkalmas külterületi földet (ez leggyakrabban a szántó művelési ágba sorolt területeket takarja) nem vehet sem külföldi, sem hazai illetőségű jogi személy, azt művelés alatt kell tartani, minden természetű változást pedig jóvá kell

hagynia a törvényben létrehozni rendelt helyi földbizottságoknak.¹⁸ Azaz a földtulajdonszerzés korlátozása a periférián a gazdasági hasznosítást is ellehetetleníti, de legalább az óriási alapterületű beruházások – ebben az esetben leginkább a logisztikai projekteket értve ez alatt – elé jelentős akadályokat állít.

A törvény egyik interjúalanyom megfogalmazásában kedvezőtlen hatással bír, mivel nem kezeli kellően differenciáltan a nagyváros hatókörzetében található területeket, amelyek a termelésből származó értéknél jóval magasabb hozamokra képesek. Éppen ezért nem meglepetés, hogy a törvényt az érintettek kijátsszák – az annál inkább, hogy nem a nemzetközi vállalatok, hanem a magyar vállalkozók keresik a kiskapukat.

„A földtörvény például nem segíti elő a vállalkozások fejlődését, mert rosszul alkalmazza. ... itt feleslegesen bonyolítja az életet. Ki tudják játszani, például hogy felosztják kisebb darabokra, esetleg építenek rá valamit, és ezzel megszűnik a „szántósága”. ” Interjúalany4

Egy másik fontos csomópont az állam hatalomgyakorló szerepének értékelése. Az egyes politikai rezsimek eltérő elveket alkalmaznak céljaik megvalósítása érdekében a politikai, gazdasági és kulturális élet területein egyaránt, a gyakorlatban mindez az állam és piaci szerepének folytonosan változó felfogásában és hatalomgyakorlásában jelenik meg (Bockman, 2012). Ebből adódóan az állam közhatalmát megtestesítő intézmények, és az általános gazdasági fejlődés környezetét meghatározó szabályozórendszerek szerepe is változik. Ebben a környezetben az állam olyan helyeken is megjelenik, ahol korábban kevésbé explicit módon volt jelen. Így a központi állam és az üzleti szereplők kapcsolata is közvetlenebbé válik: az állam a piac aktív szereplőjévé válva koordinálja a vállalkozásokat saját érdekei mentén.

„... a politika is abba az irányba nyom mindenkit, hogy a kínai és orosz nyitásra támaszkodva, nagy léptékű projekteket kezdjenek.” Interjúalany7

A piaci szereplőként viselkedő állam áthatja a közigazgatási intézményrendszer egészét, így a helyi állam szintjét is. Több interjúalanyom kiemelte, hogy az önkormányzat kezében az építéshatósági eljárás a legütőképesebb eszköz, hiszen így közvetlen ráhatásuk van arra, hogy illetékességi területükön mi épülhet. Ebben az eljárásban nyomonozható a helyi állam és a befektetők közötti kapcsolat a leginkább lényegre hatóan. Éppen ezért fontos, hogy ezt a jogkört hogyan látják az önkormányzatnál, miként értelmezik ennek a viszonynak a mibenlétét. Ahogy az egyik interjúalanyom beszámolt róla:

„A cégek által végzett tevékenység alapján igyekszünk szűrni, hogy a kapnak-e engedélyt, vagy sem. Korábban például lebeszéltünk egy inert hulladékot feldolgozó és egy autóbontó céget arról, hogy hozzánk jöjjön. Az építési hatósággal való személyes kapcsolatot a cégek fontosnak tartják, eljönnek bemutatkozni, és ekkor már kiderül, hogy ki mire számíthat.” Interjúalany1

Máshol interjúalanyom mintha önellentmondásba keveredne magával, az önkormányzat kívülállását hangsúlyozza.

„Jellemzőbb, hogy a magántulajdonosok beszélnek a befektetőkkel.” (t.i. nem az önkormányzatot keresik meg először az elképzeléseikkel, hanem a telek tulajdonosát) Interjúalany1

¹⁸ Az állam hatalmi pozícióinak erősítését szolgálja a földbizottságok létrehozása is. Ennek tagjait a helyi termelők közössége adná. A földbizottságok helyi választott testületként felügyelnék a helyben zajló adásvételeket és földhasználati változásokat. Az Európai Unió kifogást emelt a földbizottságok hatáskörével kapcsolatban, mert nem látta biztosítottak, hogy a tagok nem befolyásolhatják a saját érdekeltségükbe tartozó földek ügyét. Áthidaló megoldásként a Nemzeti Agrárkamara megyei tagozatai lettek kijelölve a vitás kérdések kezelésére, ezeknek legitimációját azonban többen vitatják. A földforgalmi törvény például szolgál arra, hogy az állam milyen módon használja jogalkotási hatalmát az (egyébiránt neutrális „árúként” korántsem kezelhető) magántulajdonú földvagyon felett.

Ezzel szemben egy másik felfogás szerint az önkormányzat hatósági jogköre mindösszesen az állam szabályozó tevékenységének végrehajtása.

„A szabályokat be kell tartani, ez az alapvető hozzáállása az önkormányzatnak. ... Ha már az építési szabályzat, területrendezési terv kijelölte az adott területet ipari hasznosításra, akkor ott az önkormányzatnak annyi a dolga, hogy segítse a vállalkozót megfelelni az engedélyezési előírásoknak. A gazsulálás nem jellemző itt, előfordult már viszont, hogy az önkormányzatnál nyüzsgő vállalkozó jutalma az volt, hogy kapott egy kis extra feladatot.Nem kezeli kiemelten a vállalkozóit a város, pedig lenne néhány elmaradt állagmegóvási, fejlesztési munka, ha már annyi adót fizetnek.” Interjúalany4

Ez a helyzet azonban több kormányrendelet hatására 2013. óta folyamatos átalakulásban van. Az elsőfokú építési hatósági jogkörök a járásközponti jegyzőhöz kerültek át, míg egyes sajátos létesítményekkel kapcsolatos engedélyezési eljárások a megyei kormányhivatalok felelősségi körébe tartoznak. Ezzel a korábban minden önkormányzatot megillető jogkör kevesek kiváltsága lett. A kormányzati centralizáció a korábbi jogok visszavételével bizonyos csorbát ejt a korábbi viszonylagos autonómián, ezért sérelmes az önkormányzat számára. Más szempontból viszont morális olvasata is van az állami hatalom centralizációjának.

„Azzal, hogy az építéshatóság a járáshoz került, ezzel a „hangulati faktor” is átkerült a járáshoz” Interjúalany4

Itt a hangulati faktor megnevezés egy eufemizmus volt interjúalanyom részéről, aki a továbbiakban utalt rá, hogy az engedélyek kiadása az önkormányzati döntéshozásban zajló korrupció melegágya. Innentől kezdve egyáltalán nem lényegtelen, hogy milyen az állam és állam viszonya, hiszen ebben az esetben egymással konkuráló félként jelenik meg a helyi önkormányzat, illetve a járási hivatal a hatalmi arénában. A harc tárgya pedig a fizikai környezet alakítása feletti kontroll gyakorlása, illetve az engedélyhez jutni kívánó vállalkozások megsarcolása.

„A város NAV-irodát, bíróságot kapott, és a járási hivatalokat is ide telepítik. ... Ez utóbbi fontos, hiszen az önkormányzat nem járhat el hatóságként saját ügyeiben, ezt a járási hivatal látja el, és amennyiben jó a kapcsolat a járás és az önkormányzat között, az nagyban könnyíti a saját beruházásokat. Ilyenkor a hivatal intéz ügyet a hivatalban. Az állam felé működő informális csatornákat jelzi egy-egy „véletlen”. Például, az iskolafejlesztés második üteméhez a város piaci hitelt kívánt felvenni, de ennek ügye nehezen haladt, ekkor egyik napról a másikra megjelent a Magyar Közlönyben, hogy az állam pontosan a hiányzó összeg nagyságáig vissza nem térítendő támogatásban részesíti a várost. A Csepeli gerincút terve is éppen most valósult meg, pedig az út a semmiből a semmibe vezet. Ott van ugyanakkor az M0 szélesítésének ügye, ott kevésbé van beleszólása a helyi potentátoknak.” Interjúalany2

Az állam a hatalmi arénában tehát korántsem csupán passzív fél, kiszolgáltatva a tőketulajdonosok érdekeinek. Egy hatásos eszköze – az építéshatósági jogkör – mindenképpen van a gazdasági folyamatok kontrolljára, amelynek használatával késleltetheti a beruházásokat. A befektető mindebből annyit érzékel, hogy miután az ingatlanszerzés, majd az üzleti és műszaki tervezés minden, az állam által rá testált feladatát elvégezte piaci szereplők bevonásával, a hatóság még mindig akadályozhatja a megvalósulást.¹⁹ A késlekedés, az időtényező pedig a megtérülés

¹⁹ A fenti példában egy átlagos termelő beruházás engedélyezési sémáját ismertetem. Kiemelt jelentőségű projekt esetén számos egyéb, más állami szinteken zajló hatósági eljárást is le kell folytatni.

mellett a legfontosabb faktor egy beruházási programban, így az építhetőség akár a mérleg nyelve is lehet.

A negyedik, és talán legfontosabb pont az önkormányzat saját magáról, mint hatalmi tényezőről alkotott explicit véleménye. Az interjúk során közvetlen módon is rákérdeztem erre. Egyetlen interjúalany sem támasztotta alá a mainstream szakirodalom azon vélekedését, hogy a neoliberális piaci viszonyok között az önkormányzatok valamiféle passzív, sőt, kiszolgáltatott helyzetben lennének. A válaszok spektruma az üzleti vállalkozásokat segítő önkormányzat képétől a helyi közösségi érdekeket minden ellenérdeken keresztül győzelemre vivő helyi államon át egészen a gazdaságot meghatározó, felettes hatalmi pozícióban lévő önkormányzat képéig terjedt. Magáról a helyi állam tehát a neutrálistól (de nem kiszolgáltatottól) a szupresszívig sok mindent gondol, és ez a változékonyság akkor is figyelemre méltó, hogy tudatában vagyunk: az egyes szereplők véleménye az eleve politikai nyomás alatt álló intézmények által meghatározott.

„... (a korábban megvalósult beruházások tárgyalásánál) semmiképp nem volt az önkormányzat alárendelt pozícióban, de nem volt diktáló fél sem. Ma már nagy előnyöket kell ígérnie a befektetőnek ahhoz, hogy valóban szívesen fogadjuk, mert nem szeretnénk plusz terheket a nyakunkba venni. Jelenleg az a helyzet, hogy ha betelepül egy vállalkozás, az nem feltétlenül előny, mivel az adóerőszámítás miatt kevesebb az szja-visszaosztás...” Interjúalany1

„Mindig az önkormányzat terelgeti a beruházót. ... A beruházások tárgyalása mindig néhány helyi potentáton múlik: ezeknek az embereknek a korrumpálhatósága dönti el aztán, hogy ki az, aki bekerülhet egy személyes gyarapodást is hozó belső körbe. Itt még a személyes benyomás és ízlés is szempont. Emellett több olyan eset is van, hogy az önkormányzat meg akar felelni a választói érdekeinek (vagy amit azokról gondol), és ezért küld el cégeket. Ezzel azt akarom hangsúlyozni, hogy a versenynél számos magasabb rendű szempont létezik.” Interjúalany2

Jelen alfejezet elején három megállapításból indultam ki. Egyrészt abból a tételből, hogy a tőkés termelés neoliberális rendszerében az államnak kitüntetett szerepe van a tértermelés szabályozásában, például a makrogazdasági keretek felállításán, a jövedelem egyes társadalmi csoportok közötti szétosztásán, vagy éppen a hatósági intézményrendszeren keresztül. A vizsgálati területen készített interjúk folyamán számtalan utalás történt az állam piaci folyamatokat befolyásoló működésére. Ezek közül jónéhány az állam hagyományos eszközei közé tartozik, mint például a helyi adók megállapításának szabályozása, a földtulajdonszerzés közjogi körülményei, az építési és területrendezési szabályozás, stb. Emellett azonban egyes esetekben az állam közvetlen piaci beavatkozását is megfigyelhetjük, amellyel a várostérségi periféria közüzemi (csatornázási) piacának centralizációját, és ezen keresztül az állam hatalmi szerepének további erősödését segíti elő.²⁰

²⁰ A központi állam 2011-ben kezdte meg a vízi közművek államosítását, az év utolsó napjaiban hatályba lépő Víziközmű törvénnyel. A törvény a víziközmű díjak emelését a 2011. év végén hatályos árakhoz kötötte. Pár héttel az üzleti év lezárása (és a törvény hatályba lépése) előtt mintegy 15-20%-os tarifaemelés hajtottak végre a regionális közműcégeknél. Ebből – jól értesültség híján – a települési víziközművek üzemeltetői kimaradtak, ez pedig a későbbiekben bevételeik fájlagos csökkenéséhez vezetett a regionális közműcégekkel szemben. Mindezek mellett a Víziközmű törvény az önkormányzatok társulását kényszeríti ki az ún. „felhasználói ellenérték” nevű eszközzel, annak érdekében, hogy azok az időközben államosított regionális közműcégektől szerezzék be a szolgáltatást. Szigetszentmiklós esetében ez a közmű – „felsőbb politikai akaratra” – a Fővárosi Vízművek, mindez pedig a helyi víziközmű cég ellehetetlenülését vonja maga után. A szolgáltatóváltás eredményeként a rákötések díjai többszörösére nőttek. A Fővárosi Vízművek agresszív agglomerációs terjeszkedésének kiváltó oka interjúalanyom szerint a Fővárosi Vízművek szakmai befektetőjének kivásárlása, illetve a kapacitások kihasználása, az üzemeltetés költségeinek csökkentése lehetett.

Másodikként azt a megállapítást idéztem, hogy a tér termelése posztszocialista viszonyok között *az államigazgatás különböző szintjei közötti hatalmi játszmák függvényében alakul*. A vizsgálati területen csupán néhány esetben találkoztam a központi állam érdekeinek előtérbe helyezésével, amely leginkább a helyi állam és a helyi közösségek kárára történt. A közműpiac átalakítása például a központi állam számára kiemelkedő előnyökkel jár, ugyanakkor a helyi önkormányzati feladatok szűkülnek általa, illetve a költségek a fogyasztóknál jelentkeznek. Egy másik esetben egy tervezett nagyberuházás engedélyezési ügyei körüli bizonytalanságok engednek arra következtetni, hogy a hatósági eljárásrend nemcsak helyi, illetve járási szinten, de a központi állam szintjén is rugalmasan kezelhető, akár manipulálható.²¹ Ebben az esetben az eljáró hatóságok hibájából adódóan a szóban forgó beruházás engedélyét – civil szervezetek fellépésének hatására – hatályon kívül helyezte a Kúria. A központi állam ezen a ponton közvetlen beavatkozással módosította a magánberuházás engedélyezési szabályait: egy, a Kúria döntését követő hetekben életbe lépett kormányrendelet hatására a projekt az újabb engedélyezési eljárás lefolytatásáig visszakapta az engedélyét. Bár a leírt esetben nem a helyi és a központi állam, hanem a központi állam egyes, hatalommal felruházott intézményei között keletkezett súrlódás, az ügy kimenetele tisztán tükrözi aényt, hogy a központi állam apparátusa hadrendbe állítható egy magánberuházás sikere (pontosabban fogalmazva: sikertelenségének elkerülése) érdekében.

Harmadjára azt a magyar viszonyokra vonatkoztatott tézist vettem alapul, hogy *a helyi gazdasági elit és a politikai vezetés között egymást kölcsönösen legitimáló kapcsolat jön létre*, amelyben a politika és a gazdaság szereplőinek érdekei meglehetősen közel állnak egymáshoz, ezért erős szövetségi rendszerbe képesek szerveződni. A stabil helyi rezsimek rendszere egy pontig kedvező a központi állam politikai vezetése számára is, ezért az bizonyos (településrendezési, hatósági) eszközökkel segíti a kölcsönös függés helyi viszonyainak kialakítását. Az utóbbi években azonban az állami hatalom centralizációjának vagyunk tanúi, amely a döntéshozás minél nagyobb hányadát a központi állam szintjére helyezte át. Ennek következtében a társadalmi újraelosztást a politikai és menedzseri vezető rétegnek egy korábbinál jóval szűkebb csoportja ellenőrzi. A közhatalom koncentrációja és annak felhasználása a tőketulajdonosok érdekében a neoliberális rendszerek sajátossága. Mindennek hatására a hely termelése feletti kontroll távolabb kerül a konkrét földrajzi helytől. A tőke számára értékes helyeket kiemelt figyelemben részesíti a központi állam, míg a „nem piacosítható” helyek – hatalommal bíró szószólók híján – másodlagos jelentőségűekké válnak.

10.3. Tértermelés az intézményi korrupción keresztül: egy jövőbeni elemzési keret

Az állami kontroll a helyi gazdasági folyamatok felett névlegesen korlátozott. Mindössze az építéshatósági, illetve a telephely engedélyezési eljárás, valamint a működési engedélyek kiadása van jelenleg elsősorban a helyi járási székhely jegyzőjének fennhatósága alatt. Mindhárom eljárás során a jegyző mérlegeli a helyi építési szabályzat, településszerkezeti terv előírásaink érvényre jutását az engedély kiadása során. A helyi hatóságnál – jegyzőnél – bejelentési

²¹ A tulajdonos kifejezett kérésére a konkrét beruházás beazonosíthatóságát igyekszem elkerülni, ezért részleteket nem közlök.

kötelezettség, illetve engedély-kérelem terheli a legtöbb ipari tevékenység végzőjét²², illetve a kereskedelmi tevékenységek számára működési engedély kiadása szükséges, amely szintén a helyi jegyző hatáskörében történik²³. A telephelyengedélyek ügye mindössze egyszer merült fel az interjúk során (mint a gazdasági élénkülés egyik jele, jelezve, hogy 2015-ben újabb vállalkozások folyamodtak telephelyengedélyért). Az építésügyi ügyek ezzel szemben minden beszélgetés során előtérbe kerültek, mint a gazdasági életet érdemben befolyásoló keretek. Az előbbieken találkozhatunk ennek a pragmatikus felfogásával, azaz hogy az építési előírás abszolút, mérnöki teljesítményen nyugvó jogi szabályozás, amelyeket betartani vagy be nem tartani lehet, önálló értelmezésnek helye nincs. Emellett léteznek kritikus álláspontok is, eszerint a helyi építésügyi eszközök kizárólag az alkalmazásuk során nyerik el értelmüket, a bennük foglaltakkal meg nem egyező beruházások is megvalósulhatnak (és ezzel párhuzamosan, az azt maradéktalanul teljesítők sem kapnak feltétlenül engedélyt), amennyiben a jogszabály-alkalmazó erről dönt. A jogorvoslat menete bonyolult, gyakran a hatóságok sem tartják be saját protokolljaikat. Az utóbbi években számottevő centralizáció zajlott ezen a téren a járási szint javára, másrészt a különböző eljárásokat más és más területi szintekre helyezték. A felelősségi körök szétszórása önmagában utalhat korrupciós mechanizmusok megjelenésére, mindezt pedig az interjúkban megfogalmazott ellentmondásos állítások is alátámasztják.

Nagyon kevés kutatás foglalkozik az állami intézményekben fellépő korrupcióval, amely politikai és piaci folyamatokon keresztül érdemben befolyásolja a tér termelésének folyamatát. Amiért ezt a kutatási témát mégis különösen fontosnak tartom saját kutatásom szempontjából, az pontosan annak elterjedtsége, a közigazgatási rendszer egészét átható volta (Transparency International, 2012). A szervezeti korrupciót felfoghatjuk a hatalmi viszonyok leképeződéseként is (Jávor-Jancsics, 2013). Márpedig amennyiben az állam döntéseit átjárja a korrupció, annak nyomozhatónak kell lennie a tértermelés folyamatában is. Jávor István (2014) tanulmányában a szervezeti korrupciót írja le, amelynek lényegi eleme a szervezeti hatalommal való visszaélés, ezeknek az erőforrásoknak a tranzakciója. Sarkalatos folyamat maga a tranzakció, azaz a szervezeti, ebben az esetben intézményi hatalomból származó döntési jogok anyagi vagy hálózati előnyökké való átváltása, esetleg mások hátrányos helyzetbe hozása során.

A másik fontos pont a szervezeti erőforrások és szervezeti hatalom kérdése (Jávor, 2014). A szervezeti hatalom nemcsak anyagi előnnyé transzformálható. Megvalósulhat például a kiválasztási folyamatok befolyásolása által (például egy pályázat esetében), nem nyilvános információk átadásával bizonyos szereplő vagy szereplők előnyös helyzetbe hozása érdekében (mondjuk egy megbízásos munka esetén), közigazgatási eljárások ügymenete feletti ellenőrzés által, vagy a szervezeti ügymenet legitimálása feletti rendelkezési joggal való visszaéléssel (Jávor-Jancsics, 2013). Ameddig az állam makroszintű gazdasági szabályozórendszere a teljes vállalati szektort érinti, a vállalkozások mindegyike függ az állam szervezeti erőforrásaitól. Itt ebben az esetben leginkább a hatósági engedélyezésre gondolhatunk, de a szakhatósági eljárások, a

²² 57/2013. (II. 27.) Korm. rendelet a telepengedély, illetve a telep létesítésének bejelentése alapján gyakorolható egyes termelő és egyes szolgáltató tevékenységekről, valamint a telepengedélyezés rendjéről és a bejelentés szabályairól

²³ 210/2009. (IX. 29.) Korm. rendelet a kereskedelmi tevékenységek végzésének feltételeiről

regisztrációs rendszerek és az adózás széles eszköztárán keresztül az államnak rendkívül komoly fegyvertár áll rendelkezésre a gazdaság szabályozására. Így az állam befolyása alatt tartja gazdasági szervezeteket, mivel olyan erőforrással rendelkezik, amelyek nélkül azok nem folytathatnák tevékenységüket. Jávor érvelése szerint, mivel az intézményi korrupciót mérni szinte lehetetlen, a korrupciót lehetővé tevő mechanizmusokat szükséges vizsgálnunk. Amennyiben megfigyelhetünk korrupciós mechanizmusokat a szervezeten belül, és amennyiben feltételezhető, hogy a szervezet egyes tagjainak érdekében állhat szervezeti hatalmuk „értékesítése”, ott a korrupció bekövetkezésének nagy a valószínűsége. A szervezeti korrupciónak egy sajátos esete a legális korrupció, azaz „az adott cselekménysorozat mind céljában, mind eszközeiben legális, a résztvevők (vagy közülük néhányan) mégis úgy használják ki a törvényes eljárásokat, hogy a rendszerből saját hasznukra erőforrások legyenek kivonhatók” (Jávor 2014, p. 205). A hatósági eljárások rendszerében mindez a jogalkalmazó egyedi szabályértelmezését, és a megismert tények elfogult értékelését jelentheti.

A szervezeti korrupció – bár a szervezeti erőforrások eltérítését, átjátszását jelenti alapvetően – nem minden esetben tekinthető egyértelműen kedvezőtlen folyamatnak. Jávor kiemeli, hogy amennyiben a gazdálkodó szervezetek vagy intézmények egész szervezetrendszerét, annak minden szintjét áthatja a szervezeti pozícióból származó hatalmi viszonyok érvényesítésén keresztül az erőforrások egyéni célú tranzakciója, akkor a rendszeren belül tulajdonképpen nem, vagy csak kevés számú vesztes lesz. Azaz, a korrupciós mechanizmus mindenki számára biztosít annyi előnyt, hogy a szervezet egészének fenntartásában mindenki érdekelt lesz. Jávor szerint ez az oka, hogy olyan kevés intézményi korrupciós ügy jut el akár a feljelentés szakaszába is.

Vizsgálati területem egyik fejlesztési területén egy ilyen, a felek számára kölcsönös előnyökkel járó mechanizmus körvonalai sejthetők. A „happy korrupcióként” is jellemzett eset érdekessége, hogy a folyamat károsultjai sem szenvednek érdemi állapotromlást, sérelmeik felnagyítva akár eszközül is szolgálnak más szereplők banális – önpromotáló – érdekeinek elősegítésében. A korrupciós mechanizmus itt a fejlesztő és a fejlesztés engedélyezési eljárásában részt vevő hatóságok együttműködése feltételezhető. Feltehető továbbá, hogy az eljáró felek nem az egyéni (anyagi) érdekeik szolgálatában álltak a fejlesztés mögé, jóval inkább a fejlesztés ténye, és a központi állam támogató attitűdje, a hivatalos diskurzusba illő beruházási program rendezte érdekk koalícióba a szereplőket. Ebben az esetben megalapozottan feltételezhető, hogy a korrupciós mechanizmusban érintett felek azért támogatták a fejlesztést intézményi erőforrásaik bevetésével, mivel számukra a mechanizmus működése önmagában előnyökkel jár.

Az interjúk során többször felmerült a földforgalmi törvény kijátszása. Bár korrupciós mechanizmusra utaló közvetlen bizonyítékokról nincs tudomásom, szabályozási, intézményi diszfunkciók gyaníthatók. A földforgalmi törvény interjúalanyom szerint káros a várostérségi perifériagazdasági fejlődésére nézve. A törvény ugyanis nem képes elérni a célját, azaz korlátozni a szántó művelési ágból történő átsorolással felértékelődést elérni célzott ingatlanügyleteket. Tehát egy tulajdonképpeni spekulációs ingatlanügylet kivitelezését a törvény legfeljebb hátráltatni tudja. Az ilyen jellegű ügyletek egy korábbi korszak – az extenzív, zöldmezős beruházásokkal jellemzett 2000-es évek – tőkeakkumulációs technikái voltak, amelyek ma már tömegével nem fordulnak elő a piacon. Ugyanakkor van egy piaci szegmens, elsősorban a magyar vállalkozói réteg, amely – vélhetően a korábbi telephelyhez, beszállítóhoz, piachoz való kapcsolatai miatt – érdekelt a földforgalmi törvény kijátszásában. A technika a következő: a vevő és a telektulajdonos megegyeznek a törvényesen értékesíthető teleknagyság feletti ingatlan akvizíciójáról. Az ingatlan

besorolása szükségszerűen szántó. A tulajdonos, hogy eladhassa a kiszemelt földterületet, kisebb telkekre bontja azt, esetleg az egyik telkekre felhúz egy építményt, amelyre fennmaradási engedélyt kér. A fennmaradási engedélyezés építéshatósági eljárás, ami, ahogy korábbiakban szó volt róla, magában hordoz számos egyedi értelmezési, mérlegelési helyzetet, azaz nem elvethető a korrupciós mechanizmus esetleges jelenléte.²⁴ A megfelelően felaprózott, és fennmaradási engedéllyel „szántótlanított” telkek ezt követően gazdát cserélnek. Ezen a ponton gyakran belép egy stróman, aki névleg teljesíti a törvényi szabályozásban szabott feltételeket. Ennek technikájáról bár nem kaptam pontos részleteket, a Jávor Istvánhoz és Jancsics Dávidhoz köthető írások, újságcikkek számos lehetséges forgatókönyvet felsorolnak.²⁵ A stróman lehet átmenetileg a földterület tulajdonosa, amíg a valódi tulajdonos kezébe nem kerül a tulajdonjog, de névlegesen tulajdonos is maradhat, hogy az akvizíció mögött álló személy kilétét leplezze. A strómanok különösen nagy szerepet játszottak a szántóföldek külföldi, vagy Magyarországon földtulajdont szerezni nem tudó tulajdonosnak átjátszó zsebszerződések során. A 2000-es évek extenzív fejlesztései idején gyakran stróman tárgyalt tőkeerős vállalatok nevében az önkormányzatokkal, magántulajdonosokkal, nehogy a fizetőképes vevőt megneszelve azok felhajtsák az árakat. A használati ág átsorolása a mi szempontunkból a leginkább lényeges momentum, hiszen ezen a ponton az illetékes építéshatóság a döntő fél.

Kétségtelen ugyanakkor, hogy magasabb szintű szabályozással lehetséges korlátozni az építéshatósági jogköröket, mivel az eljáró jegyzőnek az összes vonatkozó jogszabály teljesülését vizsgálnia kell. Így a Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Tervének 2011. évi módosítása a 2008. évi eredeti tervben bőségesen kijelölt fejlesztésre alkalmas területek kisebb részét „új beépítésre szánt terület kijelölését korlátozó övezetbe” sorolta.²⁶

Ezek a területek – az önkormányzatok korábban kinyilvánított akaratával szemben – nem történhet beépítés. Egy közelebbi pillantást vetve a vizsgálati területemen hatályos állapotokra, Szigetszentmiklós környékén ez a gyakorlatban semmilyen megkötést nem jelent, hiszen a város és az M0 közé eső területek túlnyomó része települési – azaz fejleszthető – terület. Hasonlóképpen, a déli, délkeleti és keleti agglomerációs szektorokban mindössze a települések összenövését megakadályozó minimális beépítési korlátozást képes felállítani az agglomerációs rendezési törvény módosítása. Azaz pontosan a legnagyobb kihasználatlan kapacitásokat mutató térségben nem működik megfelelően a magasabb szintű szabályozási kontroll.

Az ügyletek sorozata tehát névlegesen megfelel minden törvényi előírásnak, mégsem zárható ki, hogy a hatósági eljárás során a határozatokat manipulálják. Jávor érveit megfontolandónak gondolom, amikor a periférikus tér termeléséről beszélünk. Vizsgálhatjuk

²⁴ Az eljárásban érintett interjúalanyom ugyanakkor az interjú során végig ragaszkodott ahhoz az olvasathoz, hogy az építéshatósági eljárásban a benyújtott alátámasztó dokumentumok elégségesége esetén engedélyt megtagadni a hatóságnak nem áll módjában. Véleménye szerint a hatóság munkáját az eljáró munkatársak eltéríteni nem tudják, és nem is áll érdekükben. Interjúalanyom véleményét tiszteletben tartva nem állítom, hogy az építéshatóság működése szükséges felveti a korrupció gyanúját. Ehelyett azt kívánom hangsúlyozni, hogy az építéshatóságnak szükségszerűen részt kell vennie a törvényes eljárások határára mozgó ügyek engedélyezésében is, amely kifejezetten nagy kockázatát hordozza a korrupciós mechanizmus kiépülésének.

²⁵ Lásd a HVG cikksorozatát a témában. A cikkek listája megtalálható a forrásjegyzékben.

²⁶ 2005. évi LXIV. törvény a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről

empirikusan, milyen térstruktúrát alakítanak ki a térben a piaci folyamatok, tehetünk fel kérdéseket arról, milyen mechanizmusok határozzák meg a periféria gazdasági terét, milyen az a hatalmi erőter, amelyet a szereplők létrehoznak, és amelyben mozognak. Ugyanakkor nem tekinthetünk el az intézményi környezet és a szabályozási keretek meghatározó hatásaitól sem, amely a jelenleg vizsgált folyamatok esetén rendszerszintű önkorrekciót mutat, a fejlődés, a gazdasági növekedés szolgálatában.

Az intézményi korrupciós folyamatok tudományos szempontú vizsgálata rendkívül nehéz terep a társadalomtudományi kutatások számára. A folyamat kedvezményezettei viszonylag elszigetelten működhetnek egymástól, mégis rendszerbe szervezeten, hiszen éppen az intézményrendszer az, amely számukra a korrupciós előnyöket biztosítja. Ebből adódóan a „józan ész” számára nyilvánvaló jelenségekről adatközlés hiányában nem tudhat a tudományos kutatás. A korrupcióval átitatott államigazgatás gyenge pontjai azonban – könnyen beláthatóan – nem a kedvezményezettek, hanem a technicizálásban részt vevő, annak mechanizmusait ismerő, ám annak hasznából nem részesülő ügykezelő hivatalnokok. Mivel pozíciójuk jóval kevésbé beágyazott (hiszen a kölcsönös „segítségnyújtáshoz” nem rendelkeznek erőforrásokkal), ezért sérülékenyebb, a technicizáló hivatalnokok könnyebben elmozdíthatók. Az államigazgatási centralizáció, az intézményrendszer átalakítása (pl. a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség feldarabolása és minisztériumok alá szervezése) maga is hozzájárulhat az érintett hivatalnokréteg csalódottságához, lojalitásuk gyengüléséhez. Egy tértermelés koncepciója köré épített kutatás során az elsődleges adatközlők az államigazgatáson belül elmozdított, vagy azt elhagyó ügykezelő hivatalnokok lehetnének.

11. Összegzés: a várostérségi periféria térszerkezete és rejtett struktúrája

A neoliberalizáció folyamata a budapesti periférián a helyi állam fokozódó vállalkozói attitűdjében, a piacnak kedvező szabályozás kialakításában, illetve a befektetésre kedvező fizikai környezet kialakításában való aktív szerepvállalásában jelenik meg. A neoliberális tértermelésben kitüntetett szerepet játszik az állam: a helyi állam a csökkenő számú hatósági jogköreinek alkalmazásával, a központi állam a hatósági eljáráson, a regisztrációs rendszerek működtetésén, az általános gazdasági környezet megteremtésén (monetáris politika, adó- és vámszabályozás, kereskedelmi hitelezés feltételei, újraelosztás, stb.) és a külgazdasági politikán keresztül gyakorol befolyást a tértermelés folyamatára. A befektetői környezetet, ezáltal a piaci szereplők stratégiáit a központi állam érdemben képes meghatározni. Ugyanakkor a vállalkozások is számíthatnak az állam szolidaritására. A jelentős tőkeerőt képviselő cégek érdekében az állami szabályozás egyedi „eltérítése” is lehetséges: rendeletalkotással akár egy teljes szakterület szabályozását is a kedvezményezett gazdasági szervezetre szabják. Az állam és a piac interakciója formálja a gazdaság térbeli viszonyait. Ennek eredményeként a rendkívül gyorsan változó budapesti nagyvárosi periférián is látható egyfajta rendezőelv érvényesülése. A belső városrégió fokozódó mértékben urbanizálódik, és gazdasági ereje növekszik. Emellett a külső városrégió kapcsolatai a várostérségen kívül eső területekkel fokozódnak, ahogy a raktározó-elosztó, valamint a termelő tevékenységek egyre inkább ebben a zónában telepednek meg. Kutatásaim tapasztalatai alapján a budapesti várostérség gazdasága sokkal inkább a skálahatásokat használja ki, mintsem a globális

vagy éppen európai piaci kapcsolataira épít. A globális térszervező hatások jelen vannak, hiszen a globális városrégiókra jellemző specializált terek körvonalazódnak a budapesti nagyvárosi periférián („airport city”, termelési-logisztikai központok térbeli koncentrációja). Ugyanakkor túlnyomó részben még mindig a várostérség fizikai infrastruktúrájának létrehozásában közreműködő vállalkozások (alapanyagipar és -kereskedelem, szerelvények és építőipari eszközök kereskedelme, gépkereskedelem és -kölcsonzés) határozzák meg a periféria gazdaságának tájképét.

A rendszerváltozás előtti foglalkoztatási szerkezet központjai részben megmaradtak: az ipari jellegű központok egy része szerkezetváltáson ment keresztül, más városokban a szocialista telephelyektől távol, zöldmezős beruházások keretében indult meg a termelés. A belső várostérség városaiban az elosztó- és a termeléshez kapcsolódó szolgáltatások, valamint a nagy- és kiskereskedelem okozott felfutást.

A *közvetlen várostérség* (FMA) jelentősége a rendszerváltozást követően töretlenül növekszik. A foglalkoztatottak száma robbanásszerűen növekedett, 2011-ben már 59 ezerrel több munkavállaló dolgozott a funkcionális várostérségben, mint a tőkés átalakulás hajnalán. Közülük még mindig egyre többen járnak a funkcionális várostérségen kívül dolgozni, de ezt meghaladó mértékben vált a térség maga is a beingázók célterületévé. Két elingázóra jut egy övezetbe beingázó, míg ez az arány 1990-ben csak három az egyhez volt. A funkcionális várostérségen belül is intenzív mozgásfolyamatok zajlanak, több mint 56 ezren kelnek útra naponta munkavállalási céllal az övezeten belül. Budapest monopol foglalkoztatási központ szerepének oldódására utal a tény, hogy 2011-ig a közvetlen városi térség népessége közel 40%-kal növekedett, de a Budapestre irányuló beingázás mindössze 12%-kal múlta felül az 1990. évit.

A *városrégió övezete* (MR) ezzel szemben nehézkesen és részlegesen képes bekapcsolódni a gazdasági újrastrukturálódás folyamatába. Foglalkoztatási központjai egyre gyengülnek, 2011-re felére csökkent a munkahelyek száma. A foglalkoztatottak elingázása folyamatosan növekszik. Sokan a munkavállalók közül a funkcionális várostérségben találnak munkát, de a Budapestre induló ingaforgalom már nem éri el a rendszerváltozás időszakában tapasztalt szintet. A posztuszuburbán városfejlődés plurális mozgásfolyamatainak jeleit láthatjuk a városrégió terében. A külső várostérség lakói a teljes várostérségben vállalnak munkát, szétszóródva az egyes övezetekben. Ugyanakkor a budapesti várostérségen kívülről érkező munkavállalók sem kizárólag a központi városba tartanak, hanem növekvő mértékben ingáznak a közvetlen és tágabb városrégió munkahelyeire. A gazdaság szerveződését érintő posztuszurbanizációs folyamatok nemcsak a közvetlen, de a tágabb városrégióban (MR) is új központok megjelenéséhez és a hagyományos központok megerősödéséhez vezetnek. Ezek alapján a termelés-szervezés átalakulása az, ami újrastrukturálja a nagyvárosi térség foglalkoztatási központjait, és nem a központi város gazdasági vonzereje. A külső városi térben (MR) zajló gazdasági folyamatok egyfajta leszakadást vetítenek előre a központi várostól, ám a városrégió lendületét változatlanul a kiterjedő központi város gazdasági erejéből, a fejlődés kiszolgálásából nyeri.

A településhálózatban egyre fontosabb szerepet játszanak a közvetlen városi tér (FMA) kisvárosai, amelyek gyakran mindenféle ipari múlt nélkül váltak a várostérségi gazdaság csomópontjaivá (pl. Fót, Gyál, Törökbálint). Ennek a városi gyűrűnek a gazdaságszerkezete tükrözi leginkább a globális értéktermelés helyben tárgyiasuló ésszerűségét. A déli várostérség jellegzetessége az ipari hagyományokat nélkülöző, alapvetően falusias jellegű központok telephellyé válása. Alsónémedi, Üllő, Gyál vagy éppen Halásztelek ma a periféria termelési,

elosztási és egyéb szolgáltatásainak kitüntetett központjai, ahol a cégek a helyi társadalom tereitől elkülönülten vannak jelen.

A nagyvárosi régió gazdaság szerkezetét részben a globális termelési láncok helyi körei alakítják. A termelés, az elosztás, a termeléshez köthető, és az egyszerűbb üzleti szolgáltatások előnyben részesítik a periféria telephelyeit. Az értékelőállítás módja átalakítja a foglalkoztatás központjait, ami az ingázási kapcsolatokat is módosítja. Növekszik az egyes foglalkoztatotti központok közötti átingázás, kölcsönös ingázás jelentősége, amely szintén a posztszuburbán urbanizációs folyamatok egyik sajátossága. 2011-re minden korábbit meghaladott az egymással intenzív, kölcsönös ingaforgalmat bonyolító települési kapcsolatok száma a budapesti nagyvárosi periférián. Míg korábban a hierarchikus kapcsolatok domináltak, 2011-ben egyértelműen többoldalúvá, vagy kölcsönössé váltak a településközi ingakapcsolatok. Az egyoldalúan Budapest munkaerőpiacától függő települések számának stagnálása mellett jelentősen növekedett a többirányú kapcsolatok száma, és ezekben a relációkban az ingaforgalom mértéke is jelentősen emelkedett. Az egykori ipari jellegű központok közül jónéhánynak sikerült megerősíteni foglalkoztatási központi szerepét, és a környező kisebb centrumokkal városhálózatokat alakítottak ki, amelyen belül az ingaforgalom kölcsönös volt. A várostérség egy-egy nagyobb központja körül már az ezredfordulóra is kialakultak olyan, a policentrikus térszerveződést előre vetítő tömörülések, ahol az ingaforgalom túlnyomó része kölcsönös volt, bár kis volumenű. Budaörs és Törökbálint edge city-ként, a Bécs és Észak-Olaszország felé haladó autópályák kereszteződésében megkerülhetetlen szereplőjévé vált a várostérségi gazdaság újjáépülésének. Ehhez hasonlóan a Gödöllő-Veresegyház, a Vác-Göd-Dunakeszi-Fót, a Szentendre-Pomáz-Budakalász, vagy a Dunaharaszti-Szigetszentmiklós-Százhalombatta-Érd településegységek összekapcsolódásának gyökerei is felfedezhetők az ezredfordulón, azóta pedig hálózatosodásuk fokozódott. A lassan záródó közúti körgyűrű a korábban egyoldalúan Budapest munkaerőpiacától függő déli városrégióban újabb foglalkoztatási központok felemelkedését eredményezte.

A budapesti nagyvárosi térség központjai között az elmúlt húsz évben mérhető módon intenzívebbé és kölcsönösebbé váltak a foglalkozási célú ingakapcsolatok. A városrégió monocentrikussága oldódott, központrendszer kiegészült többirányúvá. A népesség áramlási folyamatai utalnak a nyugati urbanizációs mintákhoz való közeledésre. A nyugati elemzések a policentrikusság bizonyításában továbbmennek, és meglehetősen gyenge elméleti és empirikus megalapozottsággal feltételezik, hogy a mozgásfolyamatok többoldalúvá válásával párhuzamosan a városrégió cégei közötti kapcsolatok is fokozódnak. Ezek a kapcsolatok hozzák létre a kreatív város ideájában felmagasztalt hálózatos települési viszonyokat, illetve a globális értéktermelési lánc egy-egy munkafolyamatára szakosodott cégek számára specializált edge city-k hálózatát. Ahogy a korábbiakban láttuk, a budapesti nagyvárosi gazdaság alapvető hajtóereje a léptékgazdaságosság, és kevésbé a globális termeléshez kapcsolódó szektorok. A nagyvárosi gazdaság többközpontúvá válása látványosan átalakítja a periféria térszerkezetét, ugyanakkor policentrikus városrendszerrel beszélünk a budapesti nagyvárosi térségben korai lenne.

A periféria 56 településére vonatkozó cégalapítási előállítása lehetővé tette az 500 millió Ft feletti árbevételű cégek ágazati megoszlásának elemzését. A cégek ágazati megoszlása jelentősen eltér attól a képtől, amely a nyugati városokról szóló szakirodalom alapján él bennünk a városrégiók gazdasági térszerkezetéről. Az adatbázis nemcsak a nagy hozzáadott értékű cégek hiányát mutatja, de még az ipari termelést illetően is meglehetősen szegényes belső városterületet jelez: itt jóval kevesebb termelő cég van jelen, mint külső zónában (MR). A termelő ágazatokban – az építőipar,

ezen belül is a lakásépítés mellett – a fém szerkezetek gyártása jellemző (Százhalombattán és Tatabányán). Érden és Gödöllőn fémfeldolgozással, és fém megmunkálással, míg Cegléden és Tatabányán az elektronikai termékek gyártásával foglalkozik több nagyobb cég. Gödöllő gyógyszeripari vállalatoknak ad otthont, az élelmiszeriparban csak a húskészítményeket gyártó Cegléd jeleskedik. A periféria ágazati megoszlása szerint a legtöbb gazdasági szervezet a nagykereskedelemben található, az összes vizsgált cég több mint 15%-a tevékenykedik ebben a szektorban. Szinte minden vizsgált központban van jónéhány nagykereskedő szervezet: a fogyasztási cikkek mellett az alapanyagok, szerelvények nagykereskedelme a legnagyobb arányú, csak ezek után következik az élelmiszerek vagy vegyi áruk nagykereskedelme. A legtöbb cégnek Budaörs, Törökbálint, Bátorbágy, Bicske és Dunaharaszti ad otthont. A kiskereskedelemben a személygépjárművek, valamint az üzemanyag-kereskedelem is megelőzi az élelmiszer jellegű kiskereskedelemmel foglalkozó vállalkozások arányát. A kereskedelem mellett a szállításnak, raktározásnak és az azt kiszolgáló szolgáltatásoknak van az egész térségben kiemelkedő szerepe, a cégek 6,7%-a tevékenykedik ebben a szektorban, és Vecsés, Gyál és Budaörs tömöríti a legtöbb gazdasági szervezetet. Vecsés a légi közlekedés központja a várostérségben, de a három légi szállítással foglalkozó cég mellett még 15, a légiközlekedés számára kiegészítő szolgáltatást nyújtó vállalkozás tart itt fenn székhelyet. A közúti szállításban Bátorbágy, Szigetszentmiklós, Cegléd szerepe is kiemelkedő. Budaörs mellett Gyálban lelhetők fel raktározással foglalkozó cégek nagyobb számban. Az üzleti és termelést segítő szolgáltatások közül az ingatlanüzemeltetésben – Törökbálinton négy nagy vállalkozás is foglalkozik ezzel –, illetve a mérnöki tevékenység, tanácsadásban volt jelen nagyobb számú szervezet Budaörsön, Törökbálinton, Tatabányán és Budakeszin. A budapesti várostérségi periféria gazdaságának szerkezete tehát nem hasonlít a nyugati várostérségekhez: nem jellemző a magas hozzáadott értékű termelés, szolgáltatások, a kreatív vagy az IT ipar jelenléte (legalább is a magas árbevételű cégeket tekintve). Ezzel szemben egy részben önellátó, részben elosztó gazdaság képe bontakozik ki az adatok elemzése során.

Szembevető a Kádár-korszakban stabilizálódott központrendszer újjáéledése. Mindez felveti a várostérségi gazdaság kontextusfüggésének kérdését, azaz, hogy milyen mértékben meghatározó a helyi gazdaságban zajló folyamatokban a helyi társadalmi, politikai viszonyokkal fennálló kapcsolat. Kutatási tapasztalataim Golubchikov és szerzőtársainak (2014) vélekedését támasztják alá a posztszocialista gazdaság térszerkezetének látszólagos útfüggéséről. Ezt a tétel bizonyítva látom abban, hogy a budapesti várostérségi periféria ipari múlttal rendelkező városainak gazdaság szerkezete jelentősen átalakult, és a telephelyek csak abban az esetben újultak meg, ha azok a gazdasági tevékenységek számára megfelelő lehetőséget kínáltak. Ha a kapitalista termelés, szolgáltatás körülményei nem voltak biztosítva a szocialista ipar egykori területein, a telephelyeket felhagyták. Golubchikov és társai ezzel a neoliberalis gazdasági átalakulás térszerkezet alakító hatásainak minden korábbi struktúrát elsöprő erejét hangsúlyozzák, ami kétségbe vonja a fokozatos „idomulás” (tranzíció) elméleteit.

A dezintegrált helyi társadalom és a gyenge lábakon álló intézményrendszer gyakran képtelen volt érdemi partnerként fellépni az üzleti szervezetekkel szemben, ami dekoncentrációhoz vezetett a helyi gazdaságban (pl. Halásztelek, Gyál, Érd). Hasonlóképpen a nehézipar (bányászat, gépgyártás, pl. Tatabánya, Pilisvörösvár, Vác esetében) hagyományos települési logikája sem volt megfelelő a mai termelés számára. Ez részben a gazdasági szervezetek szétszóródását hozta, vagy éppen a koncentráció felé vitte a rendszert, ezúttal a települések külterületein, új területek használatba vonásával (Tatabánya, Dorog). Mindennek inverze az infrastrukturálisan jól ellátott

települések köre, amelyek képesek voltak ezeket az előnyöket kihasználni (Törökbálint, Gödöllő). Ugyanakkor számos példát láthatunk arra nézve is, hogy olyan települések voltak képesek kiemelkedni a környezetükből átgondolt vállalkozáspolitikával, a településrendezési eszközeik célszerű alkalmazásával, amelyek helyi kapacitásai és tőkéjük híján csakis saját alkalmazkodóképességükben, egy átgondolt gazdaságpolitikai gyakorlat kialakításban bízhattak (Alsónémedi, Vecsés).

Nyugat-európai tapasztalatok alapján arra számítanánk, hogy a piaci liberalizációt követően, a globális termelési láncok helyi tevékenységeinek megtelepedésével megindult a fővárosi székhelyű cégek városhatáron kívülre települése, illetve új vállalkozások jelentek meg a nagyvárosi peremen. A központi város és a nagyvárosi perem gazdaság szerkezete között idővel arányeltolódás következik be a termeléshez, elosztáshoz köthető szolgáltatások, és általában a kevésbé összetett szolgáltatások javára a peremen. A budapesti várostérség elmúlt bő tíz évét vizsgálva ezzel szemben a nagyvárosi peremtérségek gazdaságának általános diverzifikációját figyelhetjük meg. Emellett valóban növekszik a kereskedelem, valamint az elosztás ágazatainak aránya, míg ugyanezek a központi városban veszítenek jelentőségükből. Ugyanakkor a gazdasági szolgáltatásokban tevékenykedő cégek számának növekedése a peremen inkább a térségi gazdaság sokszínűbbé válását tükrözi, mintsem a központ-periféria viszonylatában várt specializációt. Úgy tűnik, hogy bár a kereskedelem és elosztás ágazatai egyre inkább előnyben részesítik a központi városon kívüli telephelyeket (ezzel egyfajta ágazati specializáció irányában tolva a központ-periféria különbségeket), mindezzel egyidőben jóval kiegyensúlyozottabbá is válik a központi város és térségének gazdaság szerkezete. A statisztikai adatok tehát egyszerre jeleznek specializációt a peremen, és egyúttal a központi város gazdaság szerkezetéhez történő igazodást.

A települési bontású cégszámok lehetőséget adnak az ágazati specializáció, azaz a budapesti várostérség gazdaságának települési szintű szakosodásának vizsgálatára. Az adatok alapján csak egy-egy ágazatban lelhető fel a cégek koncentrációja egy-egy központban. Így az elektronikai ipar, és gépgyártás Tatabányán, valamint Cegléden, a gyógyszeripar Gödöllőn összpontosul. Az összetettebb tartalmú szolgáltatások viszont alig néhány települést érintenek. A mérnöki tevékenység és tanácsadás a legnagyobb cégek központokban koncentrálódik (Tatabánya, Budaörs), az ingatlanforgalmazás, bérbeadás és üzemeltetés egyértelmű központja pedig Törökbálint. Kiemelendő, hogy a cégek nagy számban választják a periféria telephelyeit cégvezetés és működtetés céljaira egyaránt. A legnagyobb árbevételű cégek, mint a kiskereskedelmi láncok (Tesco, Spar, Penny Market), a gépipari (Carterpillar, Zollner, Ibiden), vagy akár az ingatlanbérlettel foglalkozó (Immochan) cégek egyaránt, irányító- és termelőtevékenységeiket integráltan végzik egy-egy periférikus telephelyen. Úgy tűnik tehát, hogy a fokozott elosztás-igényű cégek megfelelő környezetet találnak a központi városon kívül is ahhoz, hogy az irányítás, termelés, illetve termelés-támogató funkcióikat ne telepítsék térben széttagolva. Az ágazati specializáció egyes térségekben megfigyelhetők a periférián. A nemzetközi repülőtér körül koncentrálódó gazdasági szervezetek egyfajta „airport city” kialakítását vetítik előre. Más vállalkozói koncentrációkban a logisztika, raktározás és az ezeket kiszolgáló ágazatok, ismét máshol a kereskedelem, kölcsönzés, üzleti szolgáltatások összpontosulnak. Ezek azonban inkább az értéktermelési láncok helyi szereplőinek kiszolgálását végző cégek térbeli csomópontjai, mintsem egy-egy ágazatra, munkafolyamatára specializálódó tömörülések. Mindezek alapján a budapesti nagyvárosi tér perifériája egy, a globális értéktermelés- és elosztás körébe kevésbé integrált városi gazdaságnak tűnik, amely kevés speciális szolgáltatást és terméket képes nyújtani a külföldi piacok

számára. A globális gazdaságba való betagozódásnak egy másik olvasata azonban éppen a globalizációnak „kitett”, és számára „érdektelen” helyek megkülönböztetése. A neoliberais átalakulás folyamata differenciálja a nagyvárosi tér egyes településeit aszerint, hogy az milyen mértékben képes részt venni a globális értékelőállítás folyamatában. A cégek koncentrálttsága egy-egy településen közvetetten utal ennek a szelekciós folyamatnak a korlátok közé szorított, vagy éppen spontán jellegére.

A cégadatbázis lehetővé tette a cégek térbeli eloszlásának települési szintű vizsgálatát. A periféria egyes helyein koncentráltabb, máshol jóval szétszórtabb mintázatát látjuk a cégeknek. A cégek szétszóródása a periferián a város szabályozatlan szétterülésének vizuálisan egyik legmeghatározóbb jelensége, hiszen elsősorban az autópályák környéki főutakat és alsóbb rendű utakat érinti. Kiemelkedően sok gazdasági szervezet található szórt elrendeződésben, vállalkozói területeken kívül a 2-es főút Dunakeszi és Göd közötti szakasza mentén, a 11-es főút Budapest és Szentendre közötti szakaszán, az 51-es és 510-es mentén Dunaharaszti és Dunavarsány határában, valamint a Csepelt Halásztelekkel összekötő út mentén. Annak okait kerestem, hogy milyen hatások következtében szóródnak szét a periféria egyes településein a cégek, míg máshol vállalkozói zónákba tömörülnek. Az eltérés az egyes települések között ugyanis számottevő.

A térképi adatbázis szerint a cégek koncentrálttságát nem kizárólag a telephelyek megközelíthetősége határozza meg. Ennek egyik oka lehet, hogy a periféria adottságaiban nincsenek eget rengető különbségek: a funkcionális várostérség és a metropoliszrégió ellátottsága közel hasonló. A nagy árbevételű cégek leginkább a periféria legdinamikusabb gazdasági központjaiban tömörülnek vállalkozói zónákba. Figyelemre méltó, hogy ezek a központok a korai – rendszerváltozást megelőzően megvalósult vagy elkezdett – autópályák mentén fekvő településeken találhatók nagy számban. Egyes szocialista ipari múlttal rendelkező központokban – Vác, Szigetszentmiklós, Tatabánya, Solymár – a nagy árbevételű cégek nem újították meg a korábbi telephelyeket, jóval gyakrabban választották az újonnan kialakított ipari parkokat. Előfordult ugyan, hogy az egykori telephelyen szakmai befektető vette át a termelés egy részét, de gyakrabban megesett, hogy az egykori ipari telephelyeken kívül extenzív ipari park fejlesztésbe fogtak az önkormányzatok és a piaci szereplők.

Vác az előbbi példákkal szemben szakítani kívánt ipari múltjával. A termelés politikai alulértékelése a vállalkozások koordinálatlan telephelyszervezését vonta maga után, azaz a cégek szétszóródtak a város területén. Gödöllő vagy Százhalombatta az előzőektől eltérő pályát járt be, itt az ipari területek reorganizációja volt a jellemző. Mindkét városban továbbra is prosperál a hagyományos ipari terület, de mindemellett mindkét helyszínen épült ipari park, amelyet szintén nagyszámú cég választott telephelyéül. Ebből következően a vállalkozások koncentrált megjelenése, valamint a rendszerváltozást megelőző ipari profil között sejthetünk összefüggést. A vegyipar Gödöllőn, illetve Százhalombattán vélhetően megalapozta a tőkés átalakulás sikerét, míg a nehézipari profil hagyományos telephelyeinek elégtelensége jobbra új ipari parkok felé irányította a cégeket, illetve szétszórta őket a város területén.

Feltételezhetően az önkormányzati koordináció sem játszott és játszik jelentéktelen szerepet a települések egy másik csoportja esetén sem. Ezek az agglomerációs externáliák következtében „felnőtt” gazdasági koncentrációk, amelyeknek túlnyomó többségében a vállalkozások a térben koncentráltan jelennek meg. Budaörs, Törökbálint, Vecsés, Biatorbágy, Dunaharaszti, Alsónémedi esetében szükségszerűen fel kellett lépni valamilyen helyi kontrollnak ahhoz, hogy a nagyszámú cég koncentráltan települjön. Ellenpéldaként Érd, Dabas, Gyál, Halásztelek említhető, ahol bár

számos cég van jelen, de szétszórta. Ezen települések nagy része gyorsan és spontán nőtt város, amelyek nagy részét hatósági akaratra hoztak létre a 20. század folyamán. Úgy tűnik tehát, hogy a tervezetlen módon nőtt települések közül azok, amelyek a rendszerváltozást megelőzően is robbanásszerű társadalmi átalakulást éltek át, nagyobb arányban maradtak passzívok a tőkés átalakulás okozta gazdasági átalakulással szemben is. Ugyanakkor számos példát láthatunk arra nézve, hogy egyes települések képesek voltak kiemelkedni a környezetükből átgondolt vállalkozáspolitikával, a településrendezési eszközeik célszerű alkalmazásával (Alsónémedi, Vecsés). Tapasztalataim alapján, a nagyvárosi periférián még egymáshoz rendkívül hasonló közlekedési kapcsolatok mellett is léteznek települések, amelyek előszeretettel válnak a tőkebefektetések helyszínévé, és vannak, amelyek csak korlátozottan képesek a helyi vállalkozások számát gyarapítani. És hasonlóképpen, léteznek önkormányzatok és helyi vezetők, amelyek a helyi közösség vélt igényeiből építenek politikai stratégiát, ezzel vállaltan távolságot tartva a külső befektetői nyomástól.

Az egyes helyek szemmel láthatóan eltérő módon kezelik a neoliberalizációs folyamat rájuk nehezedő nyomását, más és más módon sajátítják el a neoliberális városi fejlődést. Ebből arra következtethetünk, hogy – a társadalom helyi viszonyain túl – az állam és a tőke viszonyában helyi eltérések is lehetnek. A kiválasztott térben mozgó, főként állami szereplőkkel készült interjúk arra kívántak rávilágítani, hogy melyek a tér termelésének mechanizmusai, milyen viszonyt ápol a helyi állam a tőkével, hogyan és milyen célok mentén használja az állami kontrollt a piaci folyamatok felett (vagy éppen fordítva, a tőke az állam felett). Négy fő téma köré összpontosultak a beszélgetések:

Gazdasági átalakulás dinamikája: A vizsgált települések közül Szigetszentmiklós és Dunaharaszti kifejezetten keresett telephellyé vált a kétezres évek közepére, míg Tököl visszafogottabb érdeklődésre tarthatott számot. A főként logisztikára, termelésre és kereskedelemre épülő felfutás (2005-2008/9 között) idején, főként az M0 közvetlen közelében fekvő városokban számos befektető jelent meg. A konjunktúrát főként Szigetszentmiklóson követte stagnálás, enyhe visszaesés, amelyet a piaci igényekkel nem találkozó spekulatív logisztikai kapacitásoknak tulajdonítottak. Dunaharaszti a hitelpiaci válságot követően sem veszített lendületéből, a városban mindvégig zajlottak beruházások. Ennek okát az ipar nagyobb arányában látták, a tőkeerős vállalatok jelenlétében, amelyek dekonjunktúra idején is húzták magukkal a helyi beszállítókat.

A hely mint tőke: A megközelíthetőség, az elhelyezkedés az interjúalanyaim mindegyike számára a sikertényezőt jelenti az üzleti vállalkozások számára. Az állam éppen ezért igyekszik a hely feletti rendelkezés jogait – legyen az tulajdon, vagy bérleti jog, vagy éppen az földhasználat közjogi feltételeinek alakítása – minél erősebben szabályozni. Ennek egyik fontos lépése volt a 2013-ban elfogadott földforgalmi törvény, amely pontosan az állam tulajdonosi szerkezetet befolyásoló szerepének egyik állomása. A földtulajdonszerzés korlátozása a periférián a gazdasági hasznosítást is ellehetetleníti, de legalább az óriási alapterületű beruházások – ebben az esetben leginkább a logisztikai projekteket értve ez alatt – elé jelentős akadályokat állít. A törvény egyik interjúalanyom megfogalmazásában kedvezőtlen hatással bír, mivel nem kezeli kellően differenciáltan a nagyváros hatókörzetében található területeket, amelyek a termelésből származó értéknél jóval magasabb hozamokra képesek.

Az állam hatalomgyakorlása és szerepe a gazdasági fejlődésben: Az állam és a tőke neoliberális viszonyai sajátos hatalomgyakorlási mechanizmusokat eredményeznek. Az állam olyan helyeken is megjelenik, ahol korábban kevésbé explicit módon volt észrevehető. Így a központi

állam és az üzleti szereplők kapcsolata is közvetlenebb lesz: az állam a piac aktív szereplőjévé válva koordinálja a vállalkozásokat saját érdekei mentén. A piaci szereplőként viselkedő állam áthatja a közigazgatási intézményrendszer egészét, így a helyi állam szintjét is. A helyi hatalom kezében – a településrendezési eszközökön túl – az építéshatósági eljárás a legütőképesebb eszköz, hiszen így közvetlen ráhatásuk van arra, hogy illetékességi területükön mi épülhet. Ebben az eljárásban nyomozható a helyi állam és a befektetők közötti kapcsolat a leginkább lényegre tapintóan. A kormányzati centralizáció a korábbi jogok visszavételével csorbát ejt az önkormányzatok korábbi viszonylagos autonómiáján, ezért sérelmes azok számára. Egymással konkuráló félként jelenik meg a helyi önkormányzat, illetve a járási hivatal a hatalmi arénában. A harc tárgya pedig a fizikai környezet alakítása feletti kontroll gyakorlása.

Az önkormányzat mint hatalmi tényező: Egyetlen interjúalany sem támasztotta alá a mainstream szakirodalom azon vélekedését, hogy a neoliberális piaci viszonyok között az önkormányzatok valamiféle passzív, sőt, kiszolgáltatott helyzetben lennének. A válaszok spektruma az üzleti vállalkozásokat segítő önkormányzat képétől a helyi közösségi érdekeket minden ellenérdeken keresztül győzelemre vivő helyi államon át egészen a gazdaságot meghatározó, felettes hatalmi pozícióban lévő önkormányzat képéig terjedt. Magáról a helyi állam tehát a neutrálistól (de nem kiszolgáltatottól) a szuppresszívig sok mindent gondol, és ez a változékonyság akkor is figyelemre méltó, hogy tudatában vagyunk: az egyes szereplők véleménye az eleve politikai nyomás alatt álló intézmények által meghatározott.

Egy jövőbeni kutatás lehetséges és alkalmas elemzési kerete lehet az intézményi korrupció elvének alkalmazása a tértermelés folyamatára. Érvelésem szerint az állami újraelosztás magas aránya intézményi korrupciót okoz, ami a tér alakításának egy sajátos módjában ölt testet. A helyi önkormányzat és a tőke viszonyában korrupciós mechanizmusokra utaló jelek láthatók. Azonban az intézményi korrupció csak tünet. Az elkészült interjúk alapján úgy tűnik, hogy a társadalmi cselekvést egy, a fejlődés ideáját hajszoló, önkorrigáló alapstruktúra irányítja, amelynek jele a stabil, kölcsönösen előnyös, de ennek ellenére korrupt intézményi működés. A hit a tőkés befektetések előnyösségében – mégha kritikus hangok meg is jelennek – olyannyira átjárja az állam és a tőke képviselőinek döntési preferenciáit, hogy valójában nem szükséges sem piaci, sem állami hatalom gyakorlása, hiszen a rendszer önmagát igazítja ki, korrigálja. Vizsgálhatjuk empirikusan, milyen térstruktúrát alakítanak ki a térben a piaci folyamatok, tehetünk fel kérdéseket arról, milyen mechanizmusok határozzák meg a periféria gazdasági terét, milyen az a hatalmi erőter, amelyet a szereplők létrehoznak, és amelyben mozognak. Ugyanakkor nem tekinthetünk el az intézményi környezet és a szabályozási keretek determináló hatásaitól sem, ami a jelenleg vizsgált folyamatok esetén rendszerszintű önkorrakciót mutat, a fejlődés, a gazdasági növekedés szolgálatában.

Köszönetnyilvánítás

Köszönetemet fejezem ki Kovács Zoltán tanár úrnak, akihez a disszertáció megírása során mindig fordulhattam tanácsért, és aki most is, mint annyiszor korábbi tudományos jellegű földrajzi vállalkozásaim során sohasem habozott megadni a kért támogatást. Köszönöm a Földtudományok Doktori Iskola nagyszerű tanári karának, hogy a képzés három éve alatt az ő iránymutatásuk szerint

ismerkedhettem a földrajz számomra addig ismeretlen felfogásával, amely érdemben megváltoztatta a térről alkotott elképzeléseimet. Türelmük és megértésük nélkül ez a munka nem készült volna el. Köszönöm az opponenseim munkáját, és a házi védésen kapott számos javaslatot, amelyek nagyban hozzájárultak a dolgozat színvonalának növeléséhez.

Különösen köszönöm férjem, Kondor Attila Csaba támogatását, amellyel nem ritkán saját munkáját hátráltatta. Köszönöm az időt és a fáradságot, amellyel közvetlenül, vagy éppen gyerekeinket felügyelve közvetve hozzájárult a disszertáció elkészítéséhez. Az ő gondolataira, kérdéseire, kritikájára születő válaszok kivétel nélkül mind előnyére váltak a dolgozatomnak. Köszönöm a szüleimnek, hogy stabil háttérrel nyújtottak ahhoz, hogy a saját utamat járjam. Végül köszönöm Vincének és Lőrincnek, hogy fiatal koruk ellenére ilyen megértéssel és elfogadással, nemegyszer érdeklődéssel viseltetnek a földrajz iránt.

Irodalomjegyzék

Albrechts, L. (2001) How to proceed from image and discourse to action: as applied to the Flemish Diamond. *Urban Studies*, 4. pp. 733–745.

Allmendinger, P. (2002) *Planning theory*. Palgrave. London. 239 p.

Anas, A., Arnott, R., Small, K. (1998): Urban Spatial Structure. *Journal of Economic Literature*, 3. pp. 1426-1464.

Axenov, K., Brade, I., Bondarchuk, E. (2006) *The transformation of urban space in post-soviet Russia*, Routledge. Oxford. 196 p.

Babbie, E. (2008) *A társadalomtudományi kutatás gyakorlata*, Balassi Kiadó. Budapest. 564 p.

Bachmann, M. (2005) Raus aus der Innenstadt? – Standortwettbewerb von Dienstleistungsunternehmen in europäischen Metropolen. In: Kujath, H. J. (Hrsg.): *Knoten im Netz. Zur neuen Rolle der Metropolregionen in der Dienstleistungswirtschaft und Wissensökonomie*, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung. 4. Erkner. pp. 343-367

Bahrenberg, G. (2004) Zur Räumlichen Orientierung suburbaner Haushalte. In: Gestring, N., Glasauer, H., Hannemann, C., Petrowsky, W., Pohlen, J. (Hrsg.): *Jahrbuch Stadtregion*, Opladen. pp. 79-91.

Bajmócy P. (2000) A „vidéki” szuburbanizáció Magyarországon, Pécs példáján. *Tér és Társadalom*, 2-3. pp. 323-330.

Barthel, H., Glückler, J. (2002) *Wirtschaftsgeographie*, Eugen Ulmer. Stuttgart. 319 p.

Beluszky P. (2003) *Magyarország településföldrajza. Általános rész: 2. javított és bővített kiadás*. Dialóg Campus. Budapest. 568 p.

- Berki, M. (2014) Return to the road of capitalism: recapitulating the post-socialist urban transition. *Hungarian Geographical Bulletin*, 3. pp. 319-334.
- Berkovits, Gy. (1976) *Világváros határában*, Szépirodalmi Könyvkiadó. 341 p.
- Blotevogel, H. (1998) The Rhine-Ruhr metropolitan region: reality and discourse. *European Planning Studies*, 4. pp. 395-410.
- Blotevogel, H. (2002) Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 6/7. Bonn 345 p.
- Bodnár J. (2013a) Bevezetés: A kritikai városkutatás kritikája. In: Jelinek Cs., Bodnár, J., Czirfusz M., Gyimesi Z. (szerk.): *Kritikai városkutatás*, TEK Társadalomelméleti Könyvtár. L'Harmattan. digitális kiadás. pp. 10-21.
- Bodnár J. (2013b) A különbség megalkotása. A nyugati és nem nyugati, a kapitalista és a szocialista városlogika szembeállítása. In: Jelinek Cs., Bodnár, J., Czirfusz M., Gyimesi Z. (szerk.): *Kritikai városkutatás*, TEK Társadalomelméleti Könyvtár. L'Harmattan. digitális kiadás. pp. 455-479.
- Letöltés: 2015. június 22.
http://tek.bke.hu/kritikai_varos/sites/default/files/Jelinek%20Cs.%2C%20Bodn%C3%A1r%20J.%2C%20Czirfusz%20M.%2C%20Gyimesi%20Z.%20%282013%29%20Kritikai%20v%C3%A1roskutat%C3%A1s.pdf#overlay-context=kotet
- Bohle, D., Greskovits, B. (2012) *Capitalist diversity on Europe's periphery*, Cornell University Press, London. 287 p.
- Bontje, M. (2001) Dealing with deconcentration: population deconcentration and planning response in polynucleated urban regions in North-west Europe. *Urban Studie*, 4. pp. 769–785.
- Bontje, M., Burdack, J. (2011) Post-suburbia in continental Europe. In: Phelps, N., Wu, F. (ed.): *International perspectives on suburbanization. A post-suburban world*, Palgrave, pp. 143-162.
- Boros L., Hegedűs G., Pál, V. (2007) A neoliberális településpolitika konfliktusai. In: Orosz, Z., Fazekas, I. (szerk.): *Települési Környezet Konferencia*, Debreceni Egyetemi és Nemzeti Könyvtár Kossuth Egyetemi Kiadója. Debrecen. pp. 196–204.
- Bose, M. (2001) Raumstrukturelle Konzepte für Stadtregionen. In: Brake, K., Dangschat, J. S., Herfert, G. (Hrsg.) *Suburbanisierung in Deutschland*, Aktuelle Tendenzen. Leske+Budrich. Opladen. pp. 247-260
- Brake, K. (2001) Neue Akzente der Suburbanisierung – Suburbaner Raum und Kernsatdt: eigene Profile und neuer Verbund. In: Brake, K., Dangschat, J. S., Herfert, G. (Hrsg.) *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*, Leske+Budrich. Opladen. pp. 15-26
- Brake, K., Einacker, I., Mäding, H. (2005) *Kräfte, Prozesse, Akteure – zur Empirie der Zwischenstadt*, Verlag Müller + Busmann, Wuppertal. 144 p.

Brenner, N., Theodore, N. (2002) Cities and the geographies of “Actually Existing Neoliberalism”. *Antipode*, 3. pp. 349-379.

Bridge, G. (2009) Urbanism. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.): *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 106-111

Burdack, J. (2005) Die metropolitane Peripherie zwischen suburbanen und postsuburbanen Entwicklungen. Diskurse und Methodik der Untersuchung. In: Burdack, J. (Hrsg.) *Europäische metropolitane Peripheri*, Leibnitz-Institut für Länderkunde. Beiträge zur regionalen Geographie. 61. Leipzig. pp. 8-25

Burger, M. J., de Goei, B., van der Laan, L., Huisman, F. (2011) Heterogeneous development of metropolitan spatial structure: Evidence from commuting patterns in English and Welsh city-regions, 1981–2001. *Cities*, 2. pp. 160–170.

Burger, M., Meijers, E. (2012) Form follows function? Linking morphological and functional polycentricity. *Urban Studies*, 5. pp. 1127–1149

Castells, M. (1977) *The urban question*, MIT Press. Cambridge. 502 p.

Caves, R. W. (2005) *Encyclopedia of the city*, Routledge. London-New York. 564 p.

CBRE (2014) *Industrial destination Hungary, 2014*, CBRE Research Hungary. 27 p.

Champion, T. (2001) Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. In: Paddison, R. (ed.): *Handbook of urban studies*, Sage. London-Thousand Oaks-New Delhi. pp. 143-161

Christophers, B. (2009) Uneven development. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.): *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 12-17.

Ciccone, A. (2002) Agglomeration effects in Europe. *European Economic Review*, 46. pp. 213-227

Crilly, D. (1993) Megastructures and urban change: aesthetics, ideology and design. In: Knox, P. L. (ed.): *The restless urban landscape*, Prentice Hall. New Jersey. pp. 131-164.

Csanádi G., Csizmady A. (2002) Szuburbanizáció és társadalom. *Tér és Társadalom*, 3. pp. 27-55.

Csurgó B. (2013) *Vidéken lakni és vidéken élni. A városból vidékre költözők hatása a vidék átalakulására: a város környéki vidék*, MTA TKSZI – Argumentum. Budapest. 291 p.

Danielzyk, R., Schulze, K.; Knapp, W.; Osterhage, F. (2010) *Neue ökonomische Wertschöpfungszentren in Nordrhein-Westfalen*, Nicht veröffentlichter Endbericht für das MWME NRW – Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. 75 p.

Davoudi, S. (2009) City-region. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.): *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 125-135.

De Goei, B., Burger M., Van Oort, F., Kitson, M. (2010) Functional polycentrism and urban network development in the Greater South East, United Kingdom: evidence from commuting patterns, 1981–2001. *Regional Studies*, 9. pp. 1149–1170

Dear, M. (2005) Los Angeles and the Chicago School: Invitation to a Debate. In: Kleniewski, N. (ed.) *Cities and society*, Blackwell Publishing. pp. 54-71.

Degenkolb, N. (2010) *Varieties of capitalism in Central Eastern Europe – coordinated, liberal, or dependent market economies. The institutional impact of german foreign direct investment in Hungary*, Central European University. Department of International Relations and European Studies. MA dolgozat. (témavezető: Greskovits Béla). Budapest. 85 p. Letöltés: 2015. augusztus 5. <http://goya.ceu.hu/record=b1145624~S0>

Dieleman, F., Faludi, A. (1998) Polynucleated metropolitan regions in Northwest Europe: theme of the special issue. *European Planning Studies*, 4. pp. 365-377

Dövényi Z., Kovács Z. (1999) A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*, 1-2. pp. 33-57.

Dövényi Z., Kovács Z. (2006) Budapest: the post-socialist metropolitan periphery between 'catching up' and individual development path. *European Spatial Research and Policy*, 2. pp. 23-41.

Duncan, N. (2009) Social class. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed): *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 179-184.

Duranton, G., Puga, D. (2004) Micro-foundation of urban agglomeration economics. In: Henderson, V. J., Thisse J-F. (ed.): *Handbook of Regional and Urban Economics*, Volume 4. Cities and Geography. Elsevier. pp. 2063-2118.

Enyedi Gy. (1989) Van-e szocialista urbanizáció? *Tér és Társadalom*, 2. pp. 92-103

Enyedi Gy. (2011) The stages of urban growth. In: Szirmai V. (ed.) *Urban sprawl in Europe. Similarities or differences?*, Aula Kiadó. Budapest. pp. 45-62

Enyedi Gy. (2012) *Városi világ*, Akadémia Kiadó. Budapest. 186 p.

Enyedi, Gy. (1998) Transformation in Central European postsocialist cities. In: Enyedi, Gy. (ed): *Social change and urban restructuring in Central Europe*, Akadémia Kiadó. Budapest. pp. 9-34.

ESPON POLYCE (2012) *Final report – Scientific report*. Letöltés: 2014. november 12. http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/TargetedAnalyses/POLYCE/FR/POLYCE_FINAL_SCIENTIFICREPORT.pdf

Fainstein, S. (2001) Inequality in global city-regions. In: Scott, A. (ed.): *Global city-regions*, Oxford University Press. New York. pp. 283-298.

Fujita, M., Krugman, P., Venables, A. J. (2000) *The spatial economy – cities, regions and international trade*, MIT Press. Cambridge-London. 367 p.

- Garreau, J. (1992) *Edge city. Life on the new frontier*, Anchor. New York. 548 p.
- Gentile, M., Tammaru, T., van Kempen, R. (2012) Heteropolitization: Social and spatial change in Central and East European Cities. *Cities*, 5. pp. 291–299
- Golubchikov, O., Badyina, A., Makhrova, A. (2014) The hybrid spatialities of transition: capitalism, legacy and uneven urban economic restructuring. *Urban Studies*, 4. pp. 617–633
- Golubchikov, O., Phelps, N. (2011) The political economy of place at the post-socialist urban periphery: governing growth on the edge of Moscow. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 3. pp. 425–440.
- Hackworth, J. R. (2007) *The neoliberal city: governance, ideology, and development in American urbanism*, Cornell University Press. Ithaka. 225 p.
- Hadjimichalis, C., Hudson, R. (2014) Contemporary Crisis Across Europe and the Crisis of Regional Development Theories. *Regional Studies*, 1. pp. 208–218.
- Hall, P. (2009) Polycentricity. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.) *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 260–264.
- Hall, P., Hesse, M. (2013) Reconciling cities and flows in geography and regional studies. In: Hall, P., Hesse, M. (ed.) *Cities, regions and flows*, Routledge. pp. 3–20.
- Hall, P., Pain, K. (2006) *The polycentric metropolis – learning from mega-city regions in Europe*, Earthscan. London. 228 p.
- Hall, P., Soskice, D. (2001) An introduction to varieties of capitalism. In: Hall, D. A., Soskice, D. (ed.): *Varieties of capitalism. The institutional foundations of comparative advantage*, Oxford University Press. Oxford. pp. 1–70.
- Hamilton, F. E. I. (2005) The external forces: towards globalization and European integration. In: Hamilton, F. E. I., Dimitrovska Andrews, K., Pichler-Milanovic, N. (ed.) *Transformation of cities in Central and Eastern Europe towards globalisation*, United Nations University Press. pp. 79–115.
- Hamilton, F. E. I., Carter, F. W. (2005) Foreign direct investment and city restructuring In: Hamilton, F. E. I., Dimitrovska Andrews, K., Pichler-Milanovic, N. (ed.) *Transformation of cities in Central and Eastern Europe towards globalisation*, United Nations University Press. pp. 116–152.
- Harvey, D. (1973) *Social justice and the city*, Blackwell. Oxford. 336 p.
- Harvey, D. (1990) *The condition of postmodernity. An inquiry into the origins of cultural change*, Blackwell. 378 p.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of capital. Towards a critical geography*, Edinburgh University Press. 429 p.
- Harvey, D. (2009) A városhoz való jog. *Fordulat*, 7. pp. 116–133.

- Harvey, D. (2014) *Seventeen contradictions and the end of the capitalism*, Profile Books. London. 338 p.
- Healey, P. (2006) *Collaborative planning. Shaping places in fragmented societies*, Palgrave Macmillan. 366 p.
- Hesse, M. (2010) Reurbanisierung oder Metropolisierung. Entwicklungspfade, Kontexte, Interpretationsmuster zum aktuellen Wandel der Grossstadregionen. *disP – The planning review*, 180. pp. 36-46.
- Hirt, S. (2006) Post-socialist urban forms: notes from Sofia. *Urban Geography*, 5. pp. 464–488.
- Hirt, S. (2013) Whatever happened to the (post)socialist cities? *Cities*, 32. pp. S29–S38
- Hoyler, M., Kloosterman, R., Sokol, M. (2008) Polycentric puzzles – emerging mega-city regions seen through the lens of advanced producer services. *Regional Studies*, 8. pp. 1055–1064.
- Jávor, I. (2014) Korruptió az állam csapdájában. Felelőtlen szervezetek – korrupciós mechanizmusok. *Társadalomkutatás*, 3. pp. 201-234.
- Jávor, I., Jancsics, D. (2013) The role of power in organizational corruption: an empirical study. *Administration & Society*, published online, 11 December 2013
- Johnston, R., J., Gregory, D., Smith, S., M. (1986) *The dictionary of human geography*, 2. kiadás. Blackwell. Oxford. p. 576.
- Kaminer, T., Robles-Durán, M., Sohn, H. (2011) *Urban asymetries. Studies and projects of neoliberal urbanization*, 010 Publishers. Rotterdam. 288 p.
- Keil, R., Young, D. (2011) Post-suburbia and the city-region politics. In: Phelps, N. A., Wu, F. (ed.) *International perspectives of suburbanization. A post-suburban world?*, Palgrave-Macmillan. pp. 54-78
- Keserű I. (2013) Commuting patterns of secondary school students in the functional urban region of Budapest. *Hungarian Geographical Bulletin*, 2. pp. 197-219
- Kiss A. (2007) A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk*, 2. pp. 50-65.
- Kiss, V. (2014) „Tudják, de mégis teszik”. Slavoj Žižek és a kapitalizmus mint ideológia. *Replika*, 5. pp. 129-150
- Knapp, W., Schmitt, P. (2008) Discourse on ‘metropolitan driving forces’ and ‘uneven development’: Germany and the RhineRuhr Conurbation. *Regional Studies*, 8. pp. 1187–1204
- Kocsis J. B. (2000) A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései a városszociológia és más rokon tudományterületek irodalmában. *Tér és Társadalom*, 2-3. pp. 311-321.

- Kondor A. (2013) *Iparpolitika és Budapest a Kádár-korszakban: „A mechanizmus fojtogat bennünket”*, Napvilág Kiadó. 254 p.
- Koós B. (2004) Adalékok a gazdasági szuburbanizáció kérdésköréhez. *Tér és Társadalom*, 1. pp. 59-71.
- Koós B. (2007a) A szuburbanizációs folyamat a magyar gazdaságban. *Közgazdasági Szemle*, 4. pp. 334-349.
- Koós, B. (2007b) A Közép-magyarországi régió „vidéki” térségének gazdasága. A Kárpár-medence régiói. Közép-Magyarország. MTA RKK – Dialóg Campus. Pécs-Budapest. pp. 304-366
- Kovács Z. (1999) A szuburbanizáció jellemzői a budapesti agglomerációban. (Esettanulmányok). *Földrajzi Értesítő*, 1-2. pp. 93-126.
- Kovács Z. (2000) A szocialista és poszt-szocialista urbanizáció értelmezése. In: Barta Gy., Beluszky P., Földi Zs., Kovács K. (szerk.) *A területi kutatások csomópontjai*, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, Pécs, pp. 141-157
- Kovács Z. (2001) *A poszt-szocialista urbanizáció és városi átalakulás jellemzői Kelet-Európában*, MTA Doktori Disszertáció. 193 p.
- Kovács, Z. (2005) Budapest funkcionális átalakulásának főbb vonásai a rendszerváltozás után. *Földrajzi Közlemények*, 1-2. pp. 83-102.
- Kovács, Z. (2007) A régió népessége a rendszerváltozás után; Közép-Magyarország térszerkezete. In: Beluszky, P. (szerk.) *Közép-Magyarország (A Kárpát-medence régiói)*, MTA RKK – Dialóg Campus. Pécs-Budapest. pp. 209-235, 541-558
- Kovács, Z., Szabó, T. (2013) A policentrikus városfejlődés térfolyamatai Közép-Európában. *Településtudományi Tanulmányok*, 2/1. pp. 6-19
- Kovács Z., Egedy T., Szabó B. (2015) Az ingázás területi jellemzőinek változása Magyarországon a rendszerváltozás után. *Területi Statisztika*, 3. pp. 233-253
- Krätke, S. (2007a) *Europas Stadtsystem zwischen Metropolisierung und Globalisierung – Profile und Entwicklungspfade der Großstadregionen Europas im Strukturwandel zur wissensintensiven Wirtschaft*, Beiträge zur Europäischen Stadt- und Regionalforschung. LIT Verlag. Berlin. p. 165
- Krätke, S. (2007b) Metropolisation of the European Economic Territory as a consequence of increasing specialisation of urban agglomerations in the knowledge economy. *European Planning Studies*, 1. pp. 1-27.
- Krugman P. (2000) Where in the world is the new economic geography. in: Clark, G. L., Fedman M. P., Gertler M. S. (ed) *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford University Press. pp. 49-60.
- Kujath, H. J. (2005) Einleitung Metropolregionen – die Bedeutung von Metropolregionen für die Wissensökonomie. In: Kujath, H. J. (Hrsg.) *Knoten im Netz. Zur neuen Rolle der Metropolregionen*

in der Dienstleistungswirtschaft und Wissensökonomie, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung. 4. Erkner. pp. 9-20.

Kujath, H. J., Dybe, G., Fichter, H. (2002) *Europäische Verflechtungen deutscher Metropolräume und Auswirkungen auf die Raumstruktur des Bundesgebietes*, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 109. Bonn. 144 p.

Kukely, Gy. (2006) A nagyvárosok felértékelődése a külföldi működőtőke-beruházások telephelyválasztásában. *Tér és Társadalom*, 4. pp. 111-125.

Kulcsár L, Domokos T. (2005) The post-socialist growth machine: the case of Hungary. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3. pp. 550-563.

Kunzmann, K. R. (2001) Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: Brake, K., Dangschat, J. S., Herfert, G. (Hrsg.) *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*, Leske+Budrich. Opladen. pp. 213-221.

Lambooy, J. (1998) Polynucleation and economic development: the Randstad. *European Planning Studies*, 6. 4. pp. 457-466.

Lane, D. (2007) Post-state socialism: a diversity of capitalism? In: Lane, D., Myant, M. (ed.) *Varieties of capitalism in post-communist countries*, pp. 13-39

Läpple, D. (2004) Thesen zur Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft. In: Gestring, N., Glasauer, H., Hannemann, C., Petrowsky, W., Pohlen, J. (Hrsg.) *Jahrbuch Stadtregion*, Opladen. pp. 61-77

Läpple, D., Soyka, A. (2007) *Stadt-Zwischenstadt-Stadtregion. Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main*, Müller+Busmann. Wuppertal. 152 p.

Le Heron, R. (2009) Political economy, geographical. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.) *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 234-242.

Lefebvre, H. (1991) *The production of space*, Blackwell. Malden. 454 p.

Lefebvre, H. (2003) *The urban revolution*, University of Minnesota Press. 196 p.

Lippuner, R., Werlen, B. (2009) Structuration theory. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.) *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 39-49.

Logan, J., Molotch, H. (1987) *Urban fortunes. The political economy of place*, University of California Press. Los Angeles. 383 p.

Logan, J., Molotch, H. (2005) The city as a growth machine. In: Lin, J., Mele, C. (ed.) *The urban sociology reader*, Routledge. London-New York. pp. 97-105.

Lucy, W. H., Philips, D. L. (1997) The post-suburban era comes to Richmond? City decline, suburban transition and exurban growth. *Landscape and Urban Planning*, 36. pp. 259-275

Ludwig, J., Mandel, K., Schwieger, C., Terizakis, G. (2009) *Metropolregionen in Deutschland. 11 Beispiele für Regional Governance*, Nomos. 193 p.

Maier, G., Tödtling, F. (2001) *Regional- und Stadtökonomik I. Standorttheorie und Raumstruktur*, Springer. Wien-New York. 199 p.

Malmberg, A. (2009) Agglomeration. In Kitchin, R., Thrift, N. (ed) *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. pp. 48-53.

Meijers, E. (2005) Polycentric urban regions and the quest for synergy: is a network of cities more than the sum of the parts? *Urban Studies*, 4. pp. 765–781.

Münter, A., Volgmann, K. (2014) The metropolisation and regionalisation of the knowledge economy in the multi-core Rhine-Ruhr metropolitan region. *European Planning Studies*, 12. pp. 2542-2560

Norris, C. (2005) Structuralism. In: Honderich, T. (ed.) *The Oxford Companion to Philosophy*, 2nd edition. Oxford University Press. pp. 898.

Nölke, A., Vliegenthart, A. (2009) Enlarging the varieties of capitalism the emergence of dependent market economies in East Central Europe. *World Politics*, 4. pp. 670 – 702.

Peet, R., Hartwick, E. (2009) *Theories of Development: Contentions, Arguments, Alternatives. 2nd edition*, Guilford Press. New York. 324 p.

Phelps, N., Wu, F. (2011) Introduction. In: Phelps, N. A., Wu, F. (eds.) *International perspectives of suburbanization. A post-suburban world?*, Palgrave Macmillan. Houndmills, Basingstoke, Hampshire. pp. 1–12.

Pichler-Milanovic, N., Dimitrovska Andrews, K. (2005) Conclusion. In: Hamilton, F. E. I., Dimitrovska Andrews, K., Pichler-Milanovic, N. (ed.) *Transformation of cities in Central and Eastern Europe towards globalisation*, United Nations University Press. pp. 465-487

Rosenthal, S. S., Strange, W. (2004) Evidence on the nature and sources of agglomeration economies. In: Henderson, V. J., Thisse J-F. (ed.) *Handbook of Regional and Urban Economics*, Volume 4. Cities and Geography. Elsevier. pp. 2119-2172

Rudolph, R., Brade, I. (2005) Moscow: processes of restructuring in the post-soviet metropolitan periphery. *Cities*, 2. p. 135–150.

Sági, Zs. (2000) A külföldi működőtőke szerepe a budapesti agglomerációs övezet feldolgozó-ipari térszerkezetének kialakításában. *Tér és Társadalom*, 2-3. pp. 73-87.

Sassen, S. (1996) *Metropolen des Weltmarkts – die neue Rolle der Global Cities*, Campus Verlag. Frankfurt-New York. 188 p.

Sassen, S. (2001) Global cities and global city-regions. In: Scott, A. (ed.) *Global city-regions*, Oxford University Press. New York. pp.78-95.

- Sassen, S. (2002) Introduction. Locating cities on global circuits. In: Sassen, S. (ed.) *Global networks, linked cities*, Routledge. New York-London. pp. 1-36
- Scott, A. J. (1988) *Metropolis – From the division of labor to urban form*, University of California Press. Berkeley 260 p.
- Scott, A. J. (2000) *The cultural economy of cities. Essays on the geography of image-producing industries*, Sage. London-Thousand Oaks-New Delhi. 245 p.
- Scott, A. J., Agnew, J., Soja, E., Storper, M. (2001) Global city-regions. In: Scott, A. (ed.) *Global city-regions*, Oxford University Press. New York. pp. 11-30.
- Sieverts, T. (1999) *Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Vieweg. 191 p.
- Sieverts, T. (2004) *Cities without cities – an interpretation of the Zwischenstadt*, Spon Press. London-New York. 187 p.
- Sikos T. T. (szerk.) (2015) *A Budapesti Agglomeráció nyugati kapuja: Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy*, Szent István Egyetemi Kiadó. Budapest. 208 p.
- Smith, N. (1982) Gentrification and uneven development. *Economic Geography*, 2. pp. 139–155.
- Smith, N. (1990) *Uneven development: nature, capital, and the production of space*, Blackwell. Oxford. 219 p.
- Smith, N. (1992) Contours of a spatialized politics: homeless vehicles and the production of geographical scale. *Social Text*, 33. pp. 54-81.
- Smith, R. G. (2009) Structuralism/Structuralist geography. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.) *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Amsterdam. pp. 30-38.
- Soja, E. W. (1996) *Thirdspaces – journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*, Blackwell. Cambridge-Oxford. 334 p.
- Soja, E. W. (2000) *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Blackwell. 440 p.
- Somlyódyné Pfeil, E. (2014) Az állam megváltozott szerepe és a városfejlesztés viszonya. *Tér és Társadalom*. 3. pp. 31-44
- Stanilov K. (2007): Taking stock of post-socialist urban development. In: Stanilov (ed.) *The post-socialist city. Urban form and space transformations in Central and Eastern Europe after socialism*, Springer, Dordrecht, pp. 3-17.
- Storper, M., Scott, A. J. (2009) Rethinking human capital, creativity and urban growth. *Journal of Economic Geography*, pp. 1–21
- Sýkora, L. (2009) Post-Socialist Cities. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.) *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier. Oxford. pp. 387–395.

- Sykora, L., Bouzarovski, S. (2012) Multiple transformations: conceptualising the post-communist urban transition. *Urban Studies*, 1. pp. 43-60.
- Szabó, J. (2003) Települési stratégiák a Budapesti Agglomerációban. *Tér és Társadalom*, 4. pp. 101-119
- Szabó, T., Szabó, B., Kovács, Z. (2014) Polycentric urban development in post-socialist context: the case of the Budapest Metropolitan Region. *Hungarian Geographical Bulletin*, 3. pp. 287-301.
- Szelényi I (1996) Cities under socialism – and after. In: Andrusz, G., Harloe, M., Szelényi, I.(ed) *Cities after socialism. Urban and regional change and conflict in post-socialist cities*, Blackwell. Oxford. pp. 286-317.
- Szirmai, V. (2011) A nagyváros szélén: a városi terjeszkedés térbeli társadalmi problémái. *Tér és Társadalom*, 1. pp. 20-41.
- Szirmai, V., Váradi, Zs., Kovács, Sz., Baranyai, N., Schuchmann, J. (2011) Urban sprawl and its spatial, social consequences in the Budapest Metropolitan Region. In: Szirmai V. (ed.) *Urban sprawl in Europe. Similarities or differences?*, Aula Kiadó. Budapest. pp. 141-186.
- Tasan-Kok, T. (2007) Global urban forms and local strategies of property market actor. *Journal of Housing and the Built Environment*, 1. pp. 69-90
- Teaford, J. (2011): Suburbia and post-suburbia: a brief history In: Phelps, N. A., Wu, F. (ed.) *International perspectives of suburbanization. A post-suburban world?*, Palgrave-Macmillan. pp. 15-34
- Timár J. (2010) Van-e posztoszocialista urbanizáció? – néhány gondolat a magyarországi szuburbanizációról és dzsentifikációról. In: Barta Gy., Beluszky P., Földi Zs., Kovács K. (szerk.) *A területi kutatások csomópontjai*, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja. Pécs. pp. 121-139
- Timár J., Váradi M. M. (2001) The uneven development of suburbanization during transition in Hungary. *European Urban and Regional Studies*, 4. pp. 349–360
- Timár, J. (1999) Elméleti kérdések a szuburbanizációról. *Földrajzi Értesítő*, 1-2. pp. 7-32.
- Transparency International (2012) *Corruption Risks in Hungary. National Integrity Study*, 278 p. Letöltés: 2015. augusztus 9.
http://www.transparency.org/whatwedo/publication/corruption_risks_in_hungary_2011_national_integrity_study
- Van den Berg, L. (1982) *Urban systems in a dynamic society*, Aldershot. 119 p.
- Van den Berg, L., Van Klink, H. A., Van der Meer, J. (1993) *Governing metropolitan regions*, Avebury. Aldershot. p. 182

Van Oort, O., Burger, M. Raspe, O. (2010) On the economic foundation of the urban network paradigm: spatial integration, functional integration and economic complementarities within the Dutch Randstad. *Urban Studies*, 4. pp. 725–748.

Venables, A. J. (2008) *New Economic Geography*, Palgrave Dictionary of Economics online. Letöltés: 2014. november 13. http://www.dictionaryofeconomics.com/article?id=pde2008_E000247

Volgmann, K. (2012a) *Metropole – Bedeutung des Metropolbegriffs und Messung von Metropolität im deutschen Städtesystem*, Stadt- und Regionalwissenschaftliches Forschungsnetzwerk Ruhr. 10. Dortmund. 257 p.

Volgmann, K. (2012b) Neue Kerne in metropolitenen Räume – Polyzentrische Strukturen und Funktionen in Metropolraum Rhein-Ruhr. In: Growe, A., Heider, K., Lamker, C., Paßlick, S., Terfrüchte, T. (Hrsg.) *Polyzentrale Stadtregionen – die Region als planerische Handlungsraum*, Kutatási jelentés 3. Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Ward, T., Lelkes, O., Sutherland, H., Tóth. I. Gy. (2009) *European inequalities. Social inclusion and income distribution in the European Union*, Társi. Budapest. 211 p.

Wiegand, F. (2013) *David Harveys urbane Politische Ökonomie. Ausgrabungen der Zukunft marxistischer Stadtforschung*, Wesfällisches Dampfboot. Münster. 298 p.

Forrásjegyzék

Cikkek

Bogár Zsolt, Jancsics Dávid: Joszip Tottól Taxis Gyusziig: Ilyenek a strómanok 2013. szeptember 19. Letöltés: 2015. augusztus 3. http://hvg.hu/gazdasag/20130919_Felment_a_stromanok_aru

Ezek az új földtörvény legfontosabb paragrafusai. Origo. 2013.06.26. Letöltés: 2015. július 25. <http://www.origo.hu/jog/lakossagi/20130626-ezek-az-uj-foldtorveny-legfontosabb-paragrafusai.html>

Földbizottság: törvényt szegett a kormány. Népszava, 2014. máj 6. Letöltés: 2015. július 25. <http://nepszava.hu/cikk/1019410-foldbizottsag-torvenyt-szegett-a-kormany/>

Jancsics Dávid: “Jobban jársz, ha inkább tejsz”. 2012. április 13. Letöltés: 2015. augusztus 3. http://hvg.hu/gazdasag/20120413_Jancsics_David_korrupcios_kenyszerek

Jávör István: Ezt hívják happy korrupciónak. 2013. január 15. Letöltés: 2015. augusztus 3. http://hvg.hu/kkv/20130115_Ezt_nevezem_happy_korrupcionak

Máriás Leonárd: Senki nem írta még le úgy a korrupciót, mint két magyar. 2014. augusztus 21. Letöltés: 2015. augusztus 3. http://hvg.hu/itthon/20140821_Nalunk_nem_kellett_Amerikaban_dijaztak

Nagy Attila: Magyarok adják a világnak a készpénzt. Index. 2007. november 2. Letöltés: 2015. július 15. <http://index.hu/gazdasag/magyar/ncr071102/>

Nincs engedélye a tököli repülőtérnek, mégis üzemel. Letöltés: 2015. július 15. <http://www.elhetokornyezetunkert.hu/h%C3%ADrek/rept%C3%A9rfejl%C3%A9s/nincs-enged%C3%A9lye-t%C3%B6k%C3%B6li-rep%C3%BCI%C5%91t%C3%A9rnek-m%C3%A9gis-%C3%BCzemel>

Tököli Reptér – Demján az égre tör. Letöltés: 2015. július 15. <http://www.elhetokornyezetunkert.hu/hirek/kornyezetvedelem/tokoli-repter-demjan-az-egre-tor>

Valkai Nikolett: Nem kell a tökölieknek a repülőtér. Index. 2011. június 15. Letöltés: 2015. július 15. http://index.hu/belfold/2011/06/15/tokoli_repter/

Törvények, rendeletek

2005. évi LXIV. törvény a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről

2011. évi CCIX. törvény a víziközmű-szolgáltatásról

2013. évi CXXII. törvény a mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról

2013. évi CXXXIV. törvény egyes közszolgáltatások ellátásáról és az ezzel összefüggő törvénymódosításokról

210/2009. (IX. 29.) Korm. rendelet a kereskedelmi tevékenységek végzésének feltételeiről

57/2013. (II. 27.) Korm. rendelet a telepengedély, illetve a telep létesítésének bejelentése alapján gyakorolható egyes termelő és egyes szolgáltató tevékenységekről, valamint a telepengedélyezés rendjéről és a bejelentés szabályairól

Tervdokumentumok

Budapest Agglomerációs Konferencia 2012. április 26. Budapest Főváros Önkormányzata, Magyar Tudományos Akadémia, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete. Budapest, 2012

Dunaharaszti Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája. 2009. április 14.

Közép-Magyarország intelligens innovációs szakosodási stratégiája 2014-2020. 2013. április 17.

Pest Megyei Területfejlesztési Program 2014-2020. Stratégiai Program munkarész. 2014.

Szigetszentmiklós Integrált Településfejlesztési Stratégia. 2015. május 22.

Szigetszentmiklós Város Integrált Településfejlesztési Stratégia, Megalapozó Vizsgálat. 2015. május 22.

Tököl város Integrált Városfejlesztési Stratégia. 2010. január 4.

Tököl, funkcióbővítő városközpont rehabilitáció. Akcióterületi Terv. 2010. szeptember

Tököli Reptér. Előzetes Vizsgálati Dokumentáció. 2008.

Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program. 2014. november 7.

Summary of the thesis

The neoliberal conversion set up new framework conditions for urban development all over the world: the capital gained increasing leadership over framing economic conditions and alongside of that, over shaping social and political relations. Neoliberal conversion and market processes taking lead over socio-economic relations changed the capital-labour intercourse. The novel conditions for capital-labour dynamics reorganised class-relations and tracks of social mobility, and contributed to the increase of uneven social development (Gentile et al., 2012). Transforming spatialities of society and economy, as well as escalating uneven development have accompanied to changes of social structures.

Neoliberal urbanisation resulted in a particular scale of transformation in the metropolitan suburban zone as well as in the urban-rural frontier area on the metropolitan periphery. These processes are defined by the term 'postsuburban development' that is originated with a growing engagement of metropolitan periphery to global commodity production (for instance see Keil-Young, 2011). Geographical patterns of commuting became more complex as the dominance of the core city on the field of employment decreased and parallel to that, commuting flows among metropolitan centres enhanced. Hierarchical relations among the core city and the metropolitan centres loosened and became more multi-directional, which implied a growing share of cross-commuting among metropolitan centres (Hall, 2009).

A scientific investigation on postsuburban commuting patterns in the functional urban area of Budapest has been published not before the latest years (Keserű, 2013). Over this, some other aspects of postsuburban development, like changing housing needs as a result of transforming lifestyles are extensively enquired. Studies on theoretical groundings of suburbanization aim at highlighting the multi-fold conceptualisation of the phenomenon (Timár, 1999). Critical interpretations conceive suburbanisation as the spatial expression of uneven development, which is maintaining, and at the same time the result of, neoliberal capitalism (Timár-Váradi, 2000).

There are still some open questions dealing with the spatial transformation of the metropolitan periphery. We accept presumptions as facts without or with purely implemented empirical validation, when we are talking about suburbanisation of economy, flourishing production activities on the periphery, embeddedness of peripheral located joint enterprises in transnational production chains or even about globally determined metropolis building. We have even less-informed presumptions about mechanisms of production of space. We are not aware of the ways and means on how the agents, who control production of space, recreate peripheral landuse and landscape by individual actions, by institutional practice and by network relations.

In the current doctoral thesis I investigate two issues affecting the spatial structure of the metropolitan periphery. One from them is the polycentricity of the peripheral centre system, the other one is the spatio-economic structure of the periphery. I use theoretical findings as a guideline for arguing, which have been evolved from international and national urban investigations. These findings, like inevitable polycentric restructuring of metropolitan regions, a cascade-like relocation of the urban economy or the theoretical construction of a suppressed state by market forces have not yet been satisfyingly validated by empirical researches in the Budapest metropolitan region. The research gaps formulated beforehand led me to raise the following questions:

1. How is the central system of the metropolitan periphery being reconstructed?
2. Do the commuting patterns become similar to Western-European precedents, i.e. does the central system on the metropolitan periphery of Budapest come closer to polycentric urban structure?
3. What are the main features of the spatio-economic structure at the metropolitan periphery?
4. How does the spatio-economic structure of the periphery reflect capital-labour relations?

The current work puts emphasize on whether spatial structures, those are reflecting urban forms of mature capitalisms, can be detected around Budapest. However, my goal was not solely to separate capitalist versus postsocialist processes. Any divergence among mature capitalist and postsocialist spatio-economic configuration of the metropolitan periphery can refer to the dynamic relations between the state and the capital. Diverse state-capital relations can imply structural varieties in peripheral micro-spaces. I argue that diverse spatio-economic structures on the periphery are generated by disparate relations among the agents of the arena of power. Those relations can be varying from one settlement to another. On the basis of the spatio-economic varieties I investigate the mechanisms on producing peripheral spaces by looking for geographical similarities and differences. By doing this I would like to answer the question:

5. By which mechanisms are metropolitan periphery around Budapest being reproduced?

In the first part of the research I have investigated commuting patterns within the metropolitan region. By doing so I have applied the methodology laid down by the ESPON POLYCE project, that has been accomplished with the cooperation of the University of Szeged Department of Economic and Social Geography.²⁷ The research area I have delineated embraces 284 settlements, which means that it has reached beyond the legally settled border of the official Budapest Agglomeration. Delineation of the metropolitan region is based on inward commuting to Budapest. In the research area there have been the many of 56 employment centres appointed, with the purpose of analysing the spatial rearrangement of employment centres within a timeframe of 1990 and 2011.

Further, by enquiring commuting patterns on the periphery I have calculated commuting flows among peripheral employment centres, applying ESPON POLYCE methodology. By using values of commuting flow, relations among employment centres can be classified by calculating the proportion of reciprocal to total commuting.

In the second part of the thesis I have enquired the joint enterprises those are located in peripheral centres. Due to some recurring objections against reliability of statistical data on joint enterprises, I have decided to set up a database of my own. In order to assemble the database I have accomplished online data searching by using sources like Opten, HVG Céginfótár or CompLex

²⁷ http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_TargetedAnalyses/polyce.html

Céginfo. The database I have set up contains firm name, address, main occupation and the then-latest turnover (data refer to 2012/13) of the joint enterprises, in 56 employment centres of the metropolitan periphery. Due to data-processing limitations I have considered joint enterprises, of which annual turnover have exceeded 500 million Ft. The database contains 1313 firms.

Mapping of the database have raised the issue of linking postal addresses to geographical space (geocoding). In order to control reliability of firm data I have implemented numerous on-site visits, where I have also raised information to delineate concentrated entrepreneurial activities.

In the third part of the thesis a theoretical question has been raised on the basis of the previous findings. This question has been focused on local mechanisms of production of space. In order to find the answer I have made several interviews with selected agents from the local economy and political arena within a delimited set of settlements (Szigetszentmiklós, Tököl, Dunaharaszti) on the metropolitan periphery.

In order to avoid misconclusions evolved from interviewee's subjectivity I have extensively studied various information sources (articles, non-scientific studies), analysed planning documentations, and reviewed legal frameworks for development planning. Beyond these investigations I have accomplished some site visits, in order to outline a subjective, sociographic picture about my research area. The goal has been to make a draft of the main spatial relations and barriers, of patterns of accessibility and isolation, of spatial structure of functions as well as of landscape conceived.

Scattering and selective strengthening of employment centres on the metropolitan periphery

Interaction of the state and the market has affected spatio-economic structures. It has been manifested by growing employment and by enhancing economic performance on the inner metropolitan periphery. In addition, cooperation between the outer metropolitan periphery and regions over its border has been increased due to a growing demand for industrial locations in storing, logistics, and production, favouring the outer zones of the periphery.

Employment centres from the pre-transformation era have been partially survived. A part of them has passed through structural reorganisation. In other employment centres production has abandoned industrial premises those remained from the socialist era, and has started businesses by green field development. Partial economic reorganisation has been driven by industrial production on the outer metropolitan periphery. Meanwhile economic growth has been based on distribution and production services in the case of the inner peripheral locations.

Enhancing polycentricity, and growing significance of reciprocal- and cross-commuting on the periphery

Capitalist restructuring has rearranged employment centres, which has implied changing commuting patterns. As an outcome for this, commuting intensity and share of reciprocal commuting among peripheral employment centres were steadily growing as part of postsuburban transformation process. As far as 2011 commuting intensity and reciprocity of commuting relations among peripheral centres have risen beyond all precedents.

In the last two decade monocentricity has been loosen, as the network of employment centres has become more balanced. Commuting patterns have become closer to western

urbanisation trends. Scientific enquiries argue that the network-like polycentric urban system as a common feature of mature capitalist metropolitan regions is formed by localised circles of globally organised production chains (Hall-Pain, 2006). However, limited evidences have been found for globally shaped economy in the case of the metropolitan periphery of Budapest. There are clear signs to be seen that strengthening peripheral employment centres are steadily rearranging spatial structures, however it would be groundless to talk about a polycentric urban system on the periphery of Budapest.

Spatial structure of the economy on the periphery: metropolitan-scale economy and neoliberal restructuring on the periphery

The sectoral division of joint enterprises on the periphery has not reflected Western patterns on the way they have been turned out from scientific literature. The database I have set up has shown not only the lack of high added value firms, but also it has highlighted the poorly equipped industrial production branches on the inner periphery. In the outer peripheral zone economy has been more oriented towards production.

Structural division on the metropolitan periphery of Budapest has not proven to be similar to typical Western urban regions. Significance of high added value production and services, creative or even IT industry has recorder to be limited, at least in the range of the highest turnover firms. Against Western patterns, the peripheral economy has been described as a self-contained metropolitan-scale economy, which at the same time, also gathers its strength from distributive functions reaching beyond the metropolitan borders.

Manifestation of neoliberal state-capital relations in the metropolitan space: diverse spatio-economic structure

The database I have set up has enabled to enquire the spatial distribution of joint enterprises on a local scale. There have been found micro-spaces which can be characterized by concentrated settling of firms meanwhile others have shown more scattered spatio-economic structures. I argue that spatial settling of joint enterprises is guided not only by accessibility alone, due to there have been no significant dissimilarities proven in conditions of economic development on the periphery, as infrastructural provision has not shown determining inequalities among the inner and outer peripheral locations. A concentrated settling of firms of high turnover into entrepreneurial zones has been typical in the most dynamic centres of economic development.

The interplay among the central and local state and the capital: production of space by practicing licensing and government regulation

In the neoliberal system of capitalist production the state has a priority role in regulating space production, by setting up macro-economic frameworks for development, by redistributing wealth among different social groups, or even by using governmental institutions to exert control. In course of the interviews I have accomplished there have been many references made on techniques of state pressure onto market processes. Some of these techniques form part of the classical repository of state intervention mechanisms, for instance regulating imposition of local taxes,

procurement of land properties or regulating means of local zoning and building codes, etc. Beyond these, direct market interventions can be detected. An example has been raised by the interviewees: the central state has exerted legislative power to concentrate public utility provider's market, in order to gain dominance in that market of strategic importance.

Based on the interviews I have detected the evolution of a mutually beneficial relationship among local political elite and agents of market forces, where legitimacy derives from involvement of powerful actors. Interests of the political and economic actors have been bind together, upon that a strong alliance has been built. A stabile local regime has been supporting for the political elite of the central state for a certain point, which has led to that the central state has promoted the establishment of local regimes of mutual dependence by regulation means (zoning, licensing). In the last years however we are witness of the concentration of state power. Rescaling affects an increasing part of decision making power to be relocated to the level of the central state.

Concentration of public authority and its utilisation in favour of the capital's interest are peculiar features of the neoliberal conditions. As a result of that the political control becomes estranged from realities of places. Places those are proved to be valuable by the capital are likewise gaining special attention by the central state. Meanwhile 'non-marketable' places become lower-ranking due to the absence of powerful advocates.

Mellékletek

1. sz. melléklet: A budapesti várostérség lehatárolása

A budapesti nagyvárosi tér települései



2. sz. melléklet: Ingázás és foglalkoztatási központok a budapesti várostérségi periférián, 1990-2011

		Budapest (CC)		Funkcionális várostérség (FMA)		Metropolisz régió (MR)		Ország	
		ezer fő							
Helyben lakók	1990	2 016.7		647.9		616.0		10 374.8	
	2001	1 777.9		767.9		647.9		10 200.3	
	2011	1 729.0		896.9		652.1		9 985.7	
Helyben lakó foglalkoztatottak (helyben lakó helyben dolgozók és eljárók)	1990	917.4		292.2		265.5		4 524.9	
	2001	738.3		304.4		237.9		3 868.3	
	2011	736.6		377.3		257.5		3 811.9	
		ezer fő	a foglalkoztatottak arányában, %	ezer fő	a foglalkoztatottak arányában, %	ezer fő	a foglalkoztatottak arányában, %	ezer fő	a foglalkoztatottak arányában, %
Eljárók	1990	31.7	3.4%	186.3	63.8%	113.4	42.7%	1 181.0	26.1%
	2001	28.8	3.9%	169.0	55.5%	94.8	39.8%	1 108.9	28.7%
	2011	49.3	6.7%	226.7	60.1%	119.9	46.6%	1 397.5	36.7%
Bejárók	1990	201.7	22.0%	68.7	23.5%	75.5	28.4%	1 180.1	26.1%
	2001	175.3	23.7%	77.8	25.6%	52.0	21.8%	915.9	23.7%
	2011	225.5	30.6%	127.7	33.8%	68.1	26.5%	1 160.3	30.4%

Forrás: Szabó et al, 2014

3. sz. melléklet: Ingázási kapcsolatok volumene a periférián, 1990-011

		Munkahely			
		<i>Ország (városrégió kívül)</i>	<i>Városrégió</i>	<i>Funkcionális várostérség</i>	<i>Budapest</i>
1990					
Lakóhely	Ország (városrégió kívül)	801 970	18 452	3 569	24 711
	Városrégió	19 529	45 099	13 129	35 654
	Funkcionális várostérség	2 917	8 263	33 773	141 321
	Budapest	9 820	3 703	18 191	.
<i>Összesen</i>		<i>834 236</i>	<i>75 517</i>	<i>68 662</i>	<i>201 686</i>
2001					
Lakóhely	Ország (városrégió kívül)	585 107	14 963	3 318	19 893
	Városrégió	20 118	30 068	16 333	28 253
	Funkcionális várostérség	1 362	5 082	35 422	127 129
	Budapest	4 215	1 875	22 714	.
<i>Összesen</i>		<i>610 802</i>	<i>51 988</i>	<i>77 787</i>	<i>175 275</i>
2011					
Lakóhely	Ország (városrégió kívül)	726 986	22 127	7 925	34 400
	Városrégió	27 714	35 661	24 225	32 342
	Funkcionális várostérség	4 000	7 416	56 547	158 776
	Budapest	7 375	2 940	38 987	.
<i>Összesen</i>		<i>766 075</i>	<i>68 144</i>	<i>127 684</i>	<i>2258</i>

Forrás: Szabó et al, 2014

4. sz. melléklet: A vizsgált települések jellemzői a társasági és önkormányzati adóbevételek alapján, 2012/13

	Hely adóbevételek, 1000 Ft (2012)	Béreköltség, 1000 Ft (2013)	Bruttó hozzáadott érték, 1000 Ft (2013)	Fizetendő társasági adó, 1000 Ft (2013)	Külföldi tulajdoni hányad (2013)	Export bevétel aránya az értékesítés- ből (2013)
Albertirsa	185 375	4 358 200	8 434 702	88 714	54%	38,7%
Alsónémedi	140 047	10 816 144	32 750 425	1 184 841	57%	2,0%
Biatorbágy	405 975	17 343 976	50 036 094	904 877	89%	27,5%
Bicske	216 122	33 099 870	77 332 395	144 873	94%	5,5%
Budakalász	290 988	2 608 779	4 930 974	126 274	6%	6,6%
Budakeszi	411 388	3 769 622	9 598 738	246 735	16%	6,5%
Budaörs	1 176 990	125 277 375	379 005 619	4 742 975	94%	15,3%
Cegléd	606 792	11 099 710	30 964 329	384 837	26%	23,4%
Csömör	247 445	2 141 660	5 412 106	241 372	21%	6,4%
Dabas	344 566	5 738 891	15 859 833	289 322	6%	9,3%
Diósd	337 120	4 707 031	16 123 660	368 796	69%	42,7%
Dorog	207 458	3 681 344	11 882 601	384 455	32%	13,2%
Dunaharaszti	543 650	22 408 581	64 716 712	853 997	74%	26,6%
Dunakeszi	1 142 686	18 831 856	46 040 994	969 782	82%	31,9%
Dunavarsány	145 032	6 975 378	37 739 567	573 000	94%	81,1%
Érd	1 580 509	16 206 652	38 425 206	833 418	0%	23,4%
Fót	451 949	8 928 629	192 747 639	2 305 511	26%	4,6%
Göd	482 900	5 782 809	13 151 203	180 433	43%	12,4%
Gödöllő	907 125	29 550 428	89 410 957	1 073 706	78%	65,0%
Gyál	470 621	7 886 623	23 604 445	479 044	19%	33,9%
Gyömrő	263 648	2 888 791	4 898 330	82 277	3%	2,5%
Halásztelek	205 994	2 981 013	7 885 467	139 682	44%	14,0%
Hatvan	406 375	20 463 486	68 632 030	1 011 461	67%	89,6%
Isaszeg	172 720	1 550 572	3 851 208	78 886	21%	13,5%
Kerepes	216 148	1 555 584	5 019 282	103 696	54%	22,8%
Maglód	236 075	1 304 465	3 644 795	108 827	0%	5,3%
Monor	306 623	3 297 344	6 866 668	102 003	8%	15,3%
Nagykátá	192 078	2 471 234	5 825 035	62 264	74%	40,6%
Nagykovácsi	231 765	1 631 960	3 650 763	101 604	8%	10,0%
Nagykőrös	323 067	3 576 543	9 319 684	175 198	60%	19,2%
Ócsa	148 431	1 686 516	4 910 899	62 267	50%	8,3%
Pásztó	145 981	1 102 818	2 798 968	44 609	6%	10,6%
Pécel	284 883	3 155 135	7 799 297	190 406	41%	49,4%
Pilis	162 458	772 397	1 845 135	43 257	35%	22,7%
Piliscsaba	197 647	2 122 549	4 986 502	106 984	18%	15,3%
Pilisvörösvár	286 383	6 925 322	18 536 960	340 240	25%	19,6%
Pilisszentiván	117 369	1 372 761	3 331 211	56 021	54%	27,2%

	Hely adóbevételek, 1000 Ft (2012)	Bérköltség, 1000 Ft (2013)	Bruttó hozzáadott érték, 1000 Ft (2013)	Fizetendő társasági adó, 1000 Ft (2013)	Külföldi tulajdoni hányad (2013)	Export bevétel aránya az értékesítés- ből (2013)
Pomáz	393 981	4 800 985	11 326 467	232 607	17%	8,8%
Ráckeve	169 635	1 820 916	4 757 529	100 767	56%	5,2%
Solymár	351 285	3 663 272	9 542 185	190 045	11%	16,5%
Sülysáp	123 017	1 434 361	2 831 496	36 224	1%	10,5%
Százhalombatta	569 584	12 171 922	28 379 325	400 427	44%	22,3%
Szentendre	805 012	9 251 872	25 072 633	665 249	41%	8,7%
Szigethalom	304 443	1 927 654	8 299 210	114 337	24%	3,0%
Szigetszentmiklós	866 012	16 953 080	49 643 827	1 183 486	47%	35,8%
Taksony	118 436	4 687 708	10 477 351	123 885	22%	73,9%
Tápiószecső	88 519	879 242	2 324 955	58 918	0%	10,0%
Tárnok	186 967	1 233 352	2 769 674	61 772	16%	6,0%
Tatabánya	1 290 358	43 651 257	128 862 453	1 699 323	74%	57,3%
Tököl	186 341	2 060 264	5 917 646	94 311	15%	6,3%
Törökbálint	455 000	18 736 928	134 593 917	7 038 353	91%	8,1%
Üllő	212 593	7 628 692	16 494 629	133 673	31%	8,7%
Vác	725 323	29 863 853	77 981 265	1 266 096	82%	30,5%
Vecsés	468 638	11 512 576	29 291 807	471 159	20%	32,5%
Veresegyház	496 972	3 915 738	11 631 907	393 461	8%	83,3%
Zsámbék	120 306	3 345 426	9 227 986	106 528	55%	21,6%

Forrás: TEIR, társasági adóbevallás és önkormányzati adóbevételek

5. sz. melléklet: A periférián jelen lévő gazdasági szervezetek ágazati megoszlása, 2012/13

	Tevékenység	Cégek száma*	Legnagyobb cégek (Árbevétel, millió Ft, Székhely)
Ipar, építőipar	Lakó- és nem lakó épület építése	16	Nimród-Bau (1 847, Szentendre); Patina (1 405, Dabas); Zurlik (1 398, Szentendre)
	Fémszerkezet gyártása	16	Carterpillar (18 462, Gödöllő); Cooptech (2 359, Dunaharaszti); Transport-B. (2 177, Tatabánya)
	Fémmegmunkálás	14	Krause (2 673, Érd); Technocar-MC 2003 (2 645, Bicske); Hungaro SLR (1 518, Gödöllő)
	Út, autópálya építése	11	Euroaszfalt (20 331, Üllő); Lavinamix (5 185, Gyál); Magyar Plastiroute (2 570, Sz.szentmiklós)
Kereskedelem	Vegyestermékkörű nagykereskedelem	46	Würth Sz. (6 844, Budaörs); SKF S. Golyóscsapágy (6 391, Budaörs); Anda Present (3 925, Veresegyház)
	Fa-, építőanyag-, szaniteráru-nagykereskedelem	35	Mart (11 754, D.keszi); Jaf Holz (11 666, D.haraszti); Tüzépker (3 748, D.haraszti)
	Személygépjármű-, könnyűgépjármű-kereskedelem	33	Opel (126 004, Budaörs); Chevrolet (53 965, Budaörs); Ford (35 329, Szentendre)
	Fémáru, szerelvény, fűtési berendezés nagyker.	29	Megatherm (5 223, Érd); Szido (4 594, Cegléd); Ruukki (3 910, Biatorbágy)
	Gépjárműüzemanyag-kiskereskedelem	25	Eni (82 900, Budaörs); Anikó és Zsolt (5 826, Vecsés); AS24 (4 983, Budaörs)
	Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem	23	Tesco (608 286, Budaörs); Spar (356 614, Bicske); Auchan (252 889, Budaörs)
	Egyéb m.n.s. gép, berendezés nagykereskedelme	23	Rexel (15 844, Fót); Jungheinrich (7 705, Biatorbágy); Grundfos (4 899, T. bálint)
	Gabona, dohány, vetőmag, takarmány nagyker.	18	UB Merchants (60 111, P.vörösvár); Toepfer (44 969, Budaörs); Pioneer Hi-Bred (20 267, Budaörs)
	Élelmiszer, ital, dohányáru vegyes nagykereskedelme	18	CBA (36 335, Alsónémedi); Central-Drinks (27 675, T.bálint); Havi Logistics (17 700, Gyál)
	Egyéb gépjármű-kereskedelem	13	Man (14 073, D.haraszti); Scania (10 224, Biatorbágy); Reálszisztéma (8 320, Halásztelek)
	Elektronikus háztartási cikk nagykereskedelme	13	Sonapar (7 468, D.haraszti); RA Trade (4 481, Budaörs); Gorenje (4 476, T.bálint)
	Vegyí áru nagykereskedelme	13	DuPont (12 125, Budaörs); A. Schulman (9 876, Biatorbágy); Pirexim (4 912, Budakeszi)
	Hús-, húskészítmény nagykereskedelme	15	Global Meat (13 848, D.keszi); Premium Meat (7 744, D.keszi); Meat-Land 65 (4 605, T.bálint)
	Egyéb élelmiszer nagykereskedelme	12	Novafood (3 257, Ráckeve); Jégtrade (2 588, Vecsés); Latinum (2 462, Sz.szentmiklós)
Szállítás, raktározás	Gyógyszer-kiskereskedelem	12	Levendula (891, T.bánya); Lestyán (724, Hatvan); Pharmaquincum (712, P.csaba)
	Vegyes termékkörű ügynöki nagykereskedelem	10	Rehau (6 101, Biatorbágy); Propack (5 064, Sz.szentmiklós); Product Bridge (3 046, D.varsány)
	Egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás	37	Liegl&Dachser (16 184, P.vörösvár); UPS (13 355, Vecsés); Panalpina (12 344, Vecsés)
	Közúti áruszállítás	33	Horváth R. Intertrans. (12 596, Hatvan); Reining Trans. (11 147, D.haraszti); Lagermax (6 699, Budaörs)
	Saját tulajdonú ingatlan adásvétele	23	Heten (29 824, T.bálint); Hofer (4 210, Biatorbágy); Metallic (3 215, Sz.szentmiklós)
	Saját tulajdonú, bérelt ingatlan bérbeadása, üzemeltetése	14	Inmob-Depo (17 514, T. bálint); Edictum (3 429, Gyál); Immochan (3 182, T.bálint)
	Raktározás, tárolás	15	Geodis Calberson (15 509, Budaörs); DHL (8 743, Üllő); Raben (7 684, D.haraszti)
	Mérnöki tevékenység, műszaki tanácsadás	15	GA (4 229, T.bálint); Econics (3 559, Budaörs); Pro Montel (1 829, Nagykovácsi)
*Az összesítésbe azok az ágazatok kerültek be, amelyekben legalább 10 cég tevékenykedik			

Forrás: cégbázisok, saját gyűjtés

6. sz. melléklet: Specializáció a várostérségi periféria településein, 2012/13

	Ipar, építőipar		Nagykereskedelem								Kiskereskedelem				Szállítás, raktározás			Ingatlanforgalmazás, üzemeltetés		Cégek száma összesen	
	Fém szerkezet gyártása	Lakó- és nem lakóépület építése	Vegyes termékkörű nagykereskedelem	Fa-, építőanyag-szinteráru nagykereskedelme	Fémáru, szerszám, fűtési berendezés nagykereskedelme	Egyéb, mászóvá nem sorolt gép, berendezés nagykereskedelme	Élelmiszer, ital, dohányáru vegyes nagykereskedelme	Gabona, dohány, vetőmag, takarmány nagykereskedelme	Vegyi áru nagykereskedelme	Elektronikus háztartási cikkek nagykereskedelme	Személygépjármű, könnyűgépjármű kereskedelme	Gépjármű-üzemanyag kiskereskedelme	Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelme	Egyéb gépjármű kereskedelem	Egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás	Külföldi áru-szállítás	Raktározás tárolás	Saját tulajdonú ingatlan adásvétele	Saját tulajdonú, bérelt ingatlan bérbe-adása, üzemeltetése		Mérnöki tevékenység, műszaki tanácsadás
	Cégek száma (a településen jelen lévő, legalább 500 millió Ft éves árbevételű cégek számához viszonyított aránya, %)																				
56 település összesen	16 (1,2%)	16 (1,2%)	46 (3,5%)	35 (2,6%)	29 (2,2%)	23 (1,8%)	18 (1,4%)	18 (1,4%)	13 (1%)	13 (1%)	33 (2,5%)	25 (1,9%)	23 (1,7%)	13 (1%)	37 (2,8%)	33 (2,5%)	15 (1,1%)	23 (1,7%)	14 (1,1%)	15 (1,1%)	1313
Biatorbágy			5 (10,2%)	3 (6,1%)	2 (4,1%)	2 (4,1%)			3 (6,1%)							4 (8,2%)					50
Bicske			3 (17,6%)																		17
Budakeszi									2 (10,5%)		2 (10,5%)									2 (10,5%)	19
Budaörs			14 (7,2%)			10 (5,2%)		5 (2,6%)		4 (2,1%)	5 (2,6%)	4 (2,1%)			4 (2,1%)		4 (2,1%)			5 (2,6%)	194
Cegléd					2 (5%)						2 (5%)					3 (7,5%)					40
Dabas		2 (7,4%)														2 (7,4%)					27
Dunaharaszti			3 (6,7%)	5 (11,1%)																	45
Dunakeszi			2 (3,2%)	3 (4,8%)														2 (3,2%)			63
Érd					3 (5,9%)						3 (5,9%)	4 (7,8%)									51
Fót																					20
Gödöllő		2 (3,9%)	2 (3,9%)					3 (5,9%)			2 (3,9%)										51
Gyál															4 (16%)		3 (12%)				25
Nagykörös								2 (13,3%)													15
Pilisvörösvár					2 (10,5%)			3 (15,8%)							2 (10,5%)	2 (10,5%)					19
Százhalombatta	2 (7,4%)																				27
Szentendre		2 (7,1%)		3 (10,7%)																	28
Szigetszentmiklós				4 (5,1%)	4 (5,1%)		3 (3,8%)							4 (5,1%)		5 (6,3%)					79
Tatabánya	4 (5,4%)		4 (5,4%)	3 (4,1%)		2 (2,7%)	2 (2,7%)								2 (2,7%)					3 (4,1%)	74
Törökbálint			8 (10,3%)		2 (2,6%)	2 (2,6%)	4 (5,1%)							5 (6,4%)	2 (2,6%)			3 (3,8%)	4 (5,1%)		78
Vác											3 (6,3%)										48
Vecses													2 (3,6%)		15 (26,8%)	2 (2,6%)					56

A legalább 15 cégnek helyi adó települések figyelembe vételével

Forrás: cégbázisok, saját gyűjtés

7. sz. melléklet: A nagy árbevételű cégek üzleti parkokba koncentrációjának arányszámai

Település	Cégek száma	Cégek száma az üzleti parkokban	Üzleti parkokba tömörült cégek aránya
Budaörs	194	126	64,9%
Szigetszentmiklós	79	30	38,0%
Törökbálint	78	54	69,2%
Tatabánya	74	13	17,6%
Dunakeszi	63	17	27,0%
Vecsés	56	31	55,4%
Érd	51	7	13,7%
Gödöllő	51	28	54,9%
Biatorbágy	50	33	66,0%
Vác	48	15	31,3%
Dunaharaszti	45	27	60,0%
Cegléd	40	7	17,5%
Szentendre	28	8	28,6%
Dabas	27	4	14,8%
Százhalombatta	27	15	55,6%
Gyál	25	7	28,0%
Fót	20	6	30,0%
Budakeszi	19	5	26,3%
Pilisvörösvár	19	3	15,8%
Bicske	17	4	23,5%
Pomáz	16	6	37,5%
Halásztelek	15	n. k.	
Nagykőrös	15	1	6,7%
Veresegyház	15	2	13,3%
Göd	14	0	0,0%
Tököl	13	1	7,7%
Hatvan	12	5	41,7%
Zsámbék	12	1	8,3%
Diósd	11	3	27,3%

Település	Cégek száma	Cégek száma az üzleti parkokban	Üzleti parkokba tömörült cégek aránya
Pécel	11	4	36,4%
Alsónémedi	10	7	70,0%
Monor	10	0	0,0%
Üllő	10	2	20,0%
Albertirsa	9	1	11,1%
Dorog	9	1	11,1%
Dunavarsány	9	2	22,2%
Solymár	9	2	22,2%
Budakalász	8	3	37,5%
Csömör	8	1	12,5%
Nagykáta	8	0	0,0%
Piliscsaba	8	0	0,0%
Kerepes	7	0	0,0%
Ócsa	7	n. k.	
Isaszeg	6	n. k.	
Ráckeve	6	0	0,0%
Taksony	6	n. k.	
Nagykovácsi	5	0	0,0%
Szigethalom	5	1	20,0%
Gyömrő	4	0	0,0%
Páztó	4	n. k.	
Pilisszentiván	4	1	25,0%
Sülysáp	4	n. k.	
Tápiószecső	4	n. k.	
Pilis	3	n. k.	
Tárnok	3	n. k.	
Maglód	2	0	0,0%
<i>Összesen</i>	<i>1313</i>	<i>484</i>	
<i>n.k.: nincs jelentősebb üzleti koncentráció</i>			

Forrás: saját adatbázis

8. sz. melléklet: A vizsgálati terület néhány településének általános társadalmi-gazdasági jellemzői

Demográfia (2013)						
	Lakónépesség (ezer fő)	Öregségi mutató	Természetes szaporodás/ fogyás	Vándorlási egyenleg (ezer főre)		
Szigetszentmiklós	35 090	98	3,4	6,2		
Tököl	10 065	122,5	- 3,8	0,5		
Dunaharaszti	20 619	115	- 1,8	11,6		
Járás	90 132	112,1	0,1	5,7		
Pest megyei járásközpontok		137	-1,3	3		
Ország	9 909 000	166,7	- 3,9	0		
Foglalkoztatottság (2011)						
	Foglalkoztatottak aránya a 15-59 éves népességén belül (%)	Naponta ingázó foglalkoztatottak aránya (%)	Foglalkoztatott nélküli háztartások aránya (%)	Munkanélküliségi ráta (%)		
Szigetszentmiklós	64	62,2	27,2	5,1		
Tököl	59,9	60,8	28,8	4,7		
Dunaharaszti	62,6	60,7	30,3	4,9		
Járás	61,8	62,6	29,3	5,2		
Pest megyei járásközpontok	61	53,6	32,2	5		
Ország	57,9	34,5	38,3	5,7		
Gazdasági szervezetek (2013)						
	Regisztrált vállalkozások száma	Regisztrált vállalkozások száma létszámkategóriánként				
		50-249 fő	250-X fő			
Szigetszentmiklós	5550	16	1			
Tököl	1259	7	0			
Dunaharaszti	3216	24	4			
Járás	15933	62	8			
Pest megyei járásközpontok*	3780	10	1			
*átlag						
Gazdasági ágazatok (2013)						
	Regisztrált vállalkozások aránya az iparban-építőiparban (%)		Regisztrált vállalkozások aránya a szolgáltatásokban (%)			
	Összesen	Ebből a feldolgozó-iparban	Összesen	Ebből kereskedelem, gépjárműjavítás		Ebből raktározás, szállítás
Szigetszentmiklós	13,9	5,7	80,6	19,7		3,9
Tököl	18,0	7,0	71,6	15,8		3,4
Dunaharaszti	17,0	8,1	78,5	18,8		3,6
Járás	16,0	6,5	77,9	19,4		4,2
Pest megyei járásközpontok	13,7	5,8	75,4	16,2		3,4

Forrás: TeIR

9. sz. melléklet: A félig strukturált interjú kérdéssora

Téma 1. Változások a helyi gazdaságban

- 1.1. Milyennek ítéli meg Szigetszentmiklóson/Tökölön/Dunaharasztin a gazdaság fejlődését a rendszerváltozást követően?
- 1.2. Melyek voltak a hanyatló, stagnáló és növekvő periódusok, és milyen okokkal magyarázhatjuk őket?
- 1.3. Milyen húzóágazatokat emelne ki, amelyek meghatározták a helyi gazdaság fejlődését?
- 1.4. Hogyan változott a helyi vállalkozások mérete és profilja az ezredfordulót követően?
- 1.5. Milyen szintű a kooperáció a helyi cégek között?
- 1.6. Mik jelentik Szigetszentmiklós/Tököl/Dunaharaszti főbb vonzerejét a cégek számára? Miért választják leginkább a települést?

Téma 2. A fejlődés hatása a helyi társadalomra

- 2.1. Milyen hatással volt a gazdaság fejlődése a helyi társadalomra? Milyen előnyei és hátrányai származnak a Szigetszentmiklóson/Tökölön/Dunaharasztin élőknek ebből a fejlődésből?
- 2.2. Hogyan befolyásolja mindez az itt élők életkörülményeit, munkalehetőségeit, elégedettségét?
- 2.3. Hogyan hat a gazdaság átalakulása a területhasználatra? Adódtak-e konfliktusok a múltban és a jelenben a gyorsan változó földhasználatból?

Téma 3. A helyi gazdaság fejlesztésének eszközei és hatékonyságuk

- 3.1. Milyen eszközökkel rendelkezik az önkormányzat a helyi gazdaság élénkítésére?
- 3.2. Milyen méretű és tevékenységű cégeket céloznak ezek az eszközök (kik a gazdaságfejlesztés célcsoportjai)?
- 3.3. Mennyire hatékonyak ezek az eszközök? Mennyiben képesek hozzájárulni a cégek megtelepedéséhez? Melyek voltak azok a kísérletek, amelyek nem tudtak hatást gyakorolni a gazdaság élénkítésére?
- 3.4. Melyek a helyi gazdaság növekedésének főbb korlátai?
- 3.5. Van-e elég terület új cégek megtelepedéséhez?

Téma 4. A gazdaság szereplőinek tárgyalási pozíciói, hatalmi viszonyai

- 4.1. Milyennel ítéli Ön az önkormányzat és a befektetők viszonyát? Létezik-e kétoldalú kommunikáció a térségben befektetni kívánó cégek és az önkormányzat között?
- 4.2. Milyen a tárgyalási pozíciója az önkormányzatnak a befektetőkkel szemben?
- 4.3. Mi határozza meg leginkább az önkormányzat tárgyalási feltételeit?
- 4.4. Melyik fél tudja jobban érvényesíteni az érdekeit a tárgyalások során? Mik azok a kritikus feltételek, amelyek felmerülnek befektetői tárgyaláson? Melyek okoznak ezek közül feszültséget a felek között?

Téma 5. Az állam (központi és helyi) szerepe a beruházási döntésekben

- 5.1. Milyennek látja az önkormányzat és a központi állam szerepét a helyi gazdaságösztönzésben (pl. kiemelt infrastruktúra-fejlesztések, helyi foglalkoztatás, helyi vállalkozások segítése)? Szükségesnek tartana-e nagyobb kontrollt az állam részéről? Szükség lenne-e nagyobb koordinációs tevékenységet kifejezni (pl. egyes hatósági jogkörök erősítése)?
- 5.2. Az önkormányzat/helyi szint mozgástere milyen mértékben függ a földtulajdonviszonyoktól? Milyen ingatlan-tulajdonviszonyok jellemzik a települést?

10. sz. melléklet: A szakértői interjúk során megkérdezettek köre és néhány

Hivatkozási kód	Betöltött pozíció	A választadás módja	A hatalmi aréna mely szegmense?	Nem	Kor	Foglalkozás
Interjúalany1	önkormányzati tisztviselő	szóban	helyi állam	férfi	40-50	építész
Interjúalany2	városüzemeltetési cég vezetője	szóban	helyi állam	férfi	35-45	műszaki felsőfokú
Interjúalany3	helyi politikus	szóban	helyi állam	férfi	45-55	vállalkozó
Interjúalany4	önkormányzati tisztviselő	szóban	helyi állam	férfi	50-60	építész
Interjúalany5	helyi kötődésű politikus	szóban	központi állam	férfi	30-40	humán felsőfokú
Interjúalany6	helyi politikus	írásban	helyi állam	férfi	50-60	tanár
Interjúalany7	befektető	szóban	befektető	férfi	40-50	pénzügyi-műszaki

11. sz. melléklet: A kölcsönös ingázás volumene és aránya a budapesti várostérségben, 1990, 2001, 2011

Kölcsönös ingázás volumene és aránya, 1990

>65%

- 294 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 6000
- 6001 - 8186

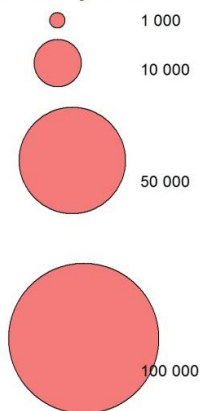
35-65%

- 206 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 4890

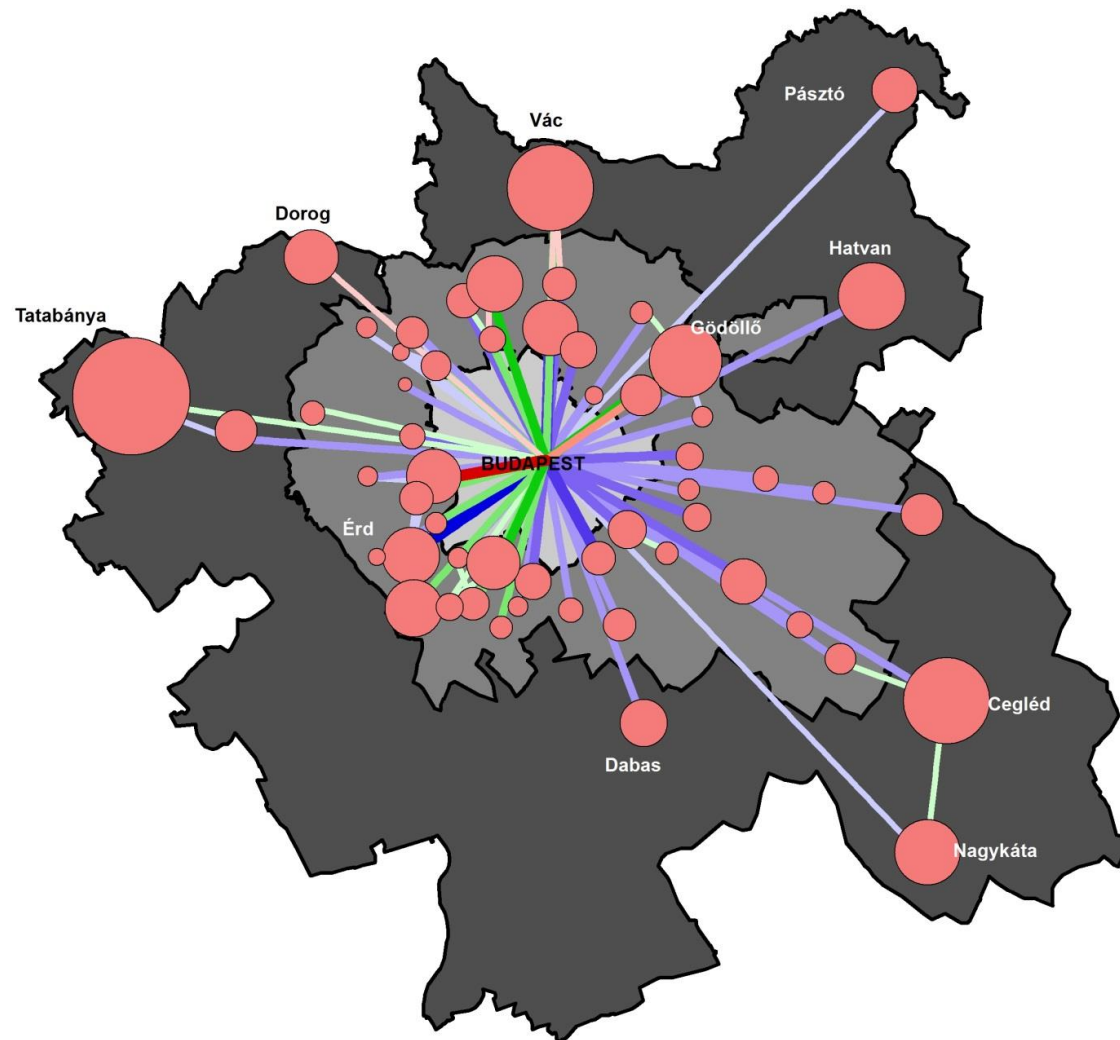
<35%

- 285 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 6000
- 6001 - 9000
- 9001 - 12165

Munkahelyek száma



- Budapest
- Funkcionális várostérség (FMA)
- Metropolisz régió (MR)



Kölcsönös ingázás volumene és aránya, 2001

>65%

- 210 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 6000
- 6001 - 9000
- 9001 - 10460

35-65%

- 225 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 4427

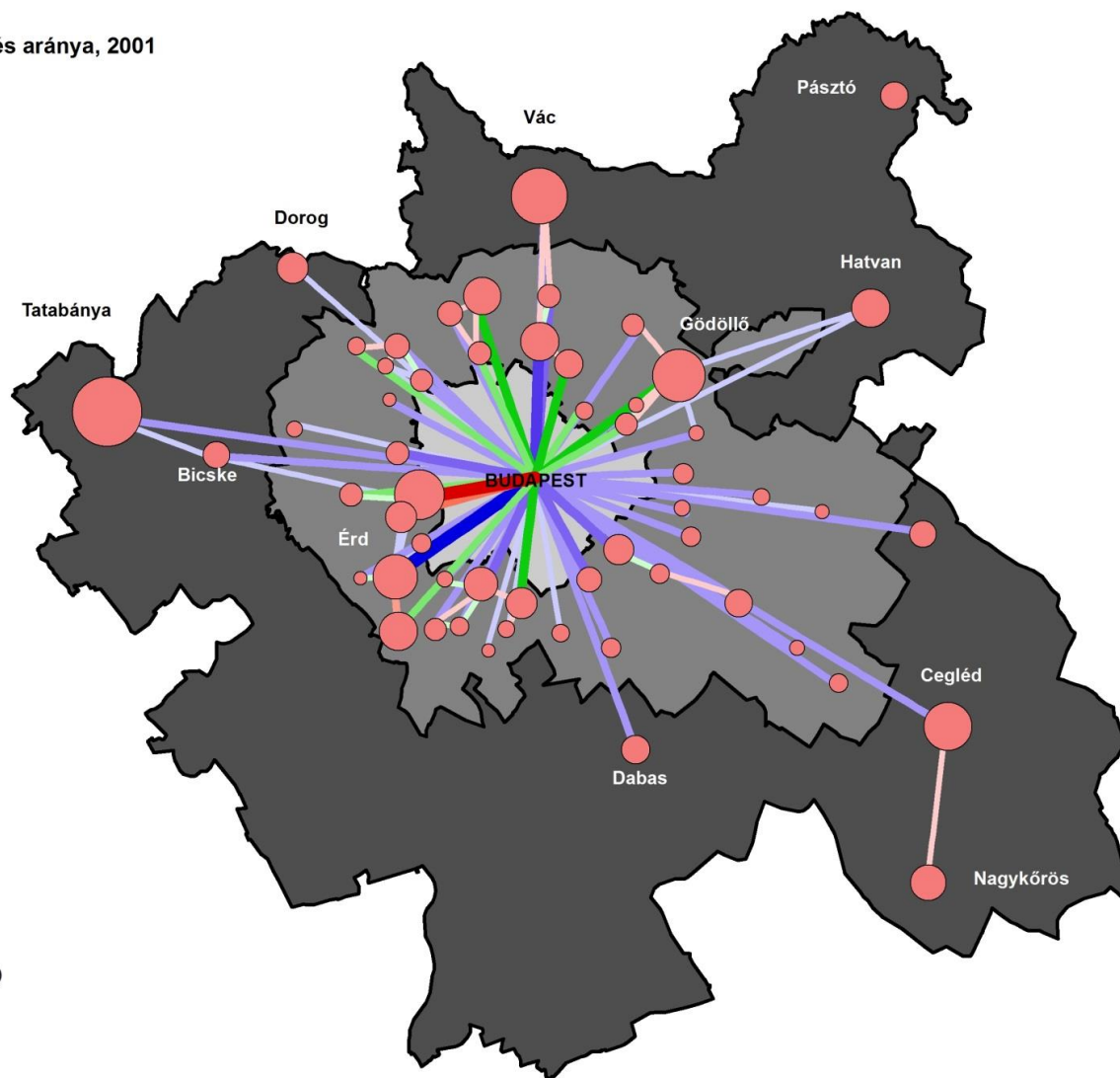
<35%

- 206 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 6000
- 6001 - 9000
- 9001 - 10394

Munkahelyek száma

- 1 000
- 2 500
- 5 000
- 10 000

- Budapest
- Funkcionális várostérség (FMA)
- Metropolisz régió (MR)



Kölcsönös ingázás volumene és aránya, 2011

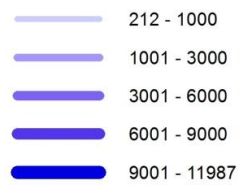
>65%



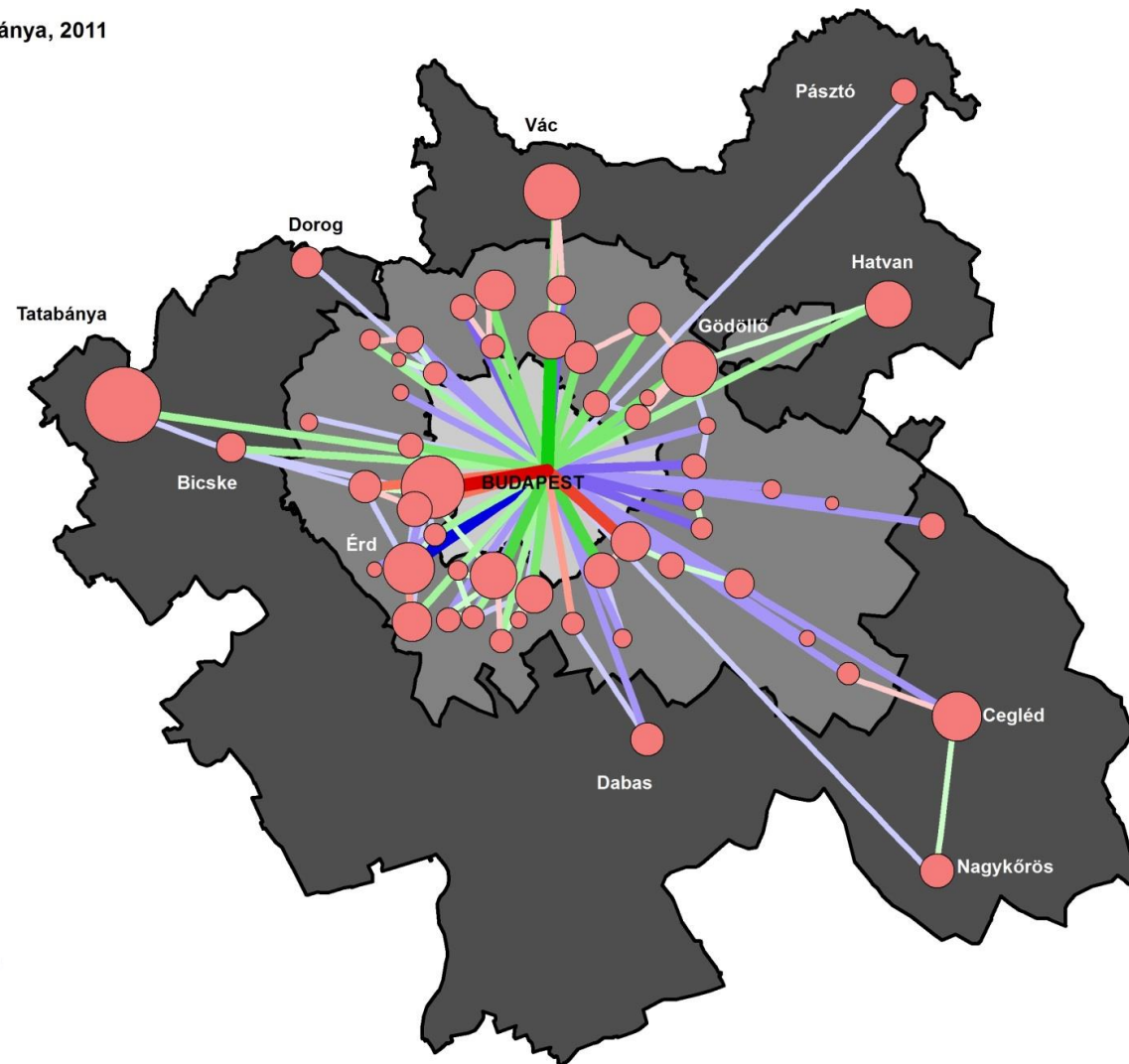
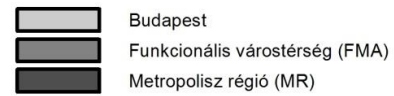
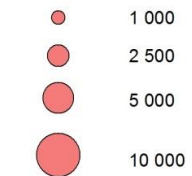
35-65%



<35%



Munkahelyek száma



12. sz. melléklet: A nagy árbevételű cégek elhelyezkedése a budapesti várostérségi periférián, 2012/2013

