

SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM
TERMÉSZETTUDOMÁNYI KAR

A LOGISZTIKAI SZEREPKÖR
JELENTŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA
SZEGED PÉLDÁJÁN

PhD dolgozat

Témavezető:

Dr. Mészáros Rezső
akadémikus

Készítette:

Dr. Tráser Ferenc

Szeged

2003

Tartalom

Tartalom	2
Bevezetés	4
Témakörök, fogalmak	11
A komplex logisztika továbbfejlődését számtalan tényező határozza meg, amely tendenciák közül az alábbiak a meghatározók egy régió és annak központja vonatkozásában:.....	15
A logisztikai rendszerek értelmezése az adott régió és központja vonatkozásában	17
A logisztikai központok szerepe egy város és környezete vonatkozásában	20
A régió logisztika működési elveinek összefoglalása	24
A városi logisztika működésének főbb alapelvei	27
A trianoni változások hatása Szeged és vonzás körzetének gazdasági, logisztikai és térszerkezeti adottságaira	31
A Trianon előtti időszak gazdasági logisztikai helyzete az akkori régióban.....	31
A „legszegedibb iparág”, a szalámi gyártás kialakulása.....	33
A legdinamikusabban fejlődő iparág a kenderfeldolgozás	34
Szeged a malomipar központja.....	37
A szegedi paprika.....	38
A szegedi dohány.....	38
Szeged vasúti központtá válása.....	39
A Szeged központú hajózás a Tiszán és Maroson	43
A szegedi posta regionális szerepe	46
Közutak helyzete.....	48
Szeged, mint a régió pénzügyi központja.....	51
A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara szerepe a városban és a régióban	55
A Trianon előtti fél évszázados fejlődés gazdasági társadalom földrajzi tapasztalatai	58
A trianoni események után érvényesülő globális ipari, mezőgazdasági, közlekedési hatások a megváltozott térszerkezetű régióban	61
A Trianon utáni gazdasági logisztikai helyzet részletezett áttekintése.....	63
A Trianon utáni ipari csomópontok, alapanyagbázisok átrendeződése az ipar piaci térvesztése (szállítók, fogyasztók, továbbfelhasználók) strukturális alakulása	63
A Trianon utáni mezőgazdaság helyzete területi és termőterületi változásai termelői és fogyasztói térségeinek átalakulása	69
Infrastrukturális hálózatok átalakulása, szolgáltató központok piacvesztése, addig kialakult közlekedési hálózatok átrendeződése	70
Szeged és vonzáskörzete gazdasági, infrastrukturális környezetének változásai az elmúlt évtizedben	73
Gazdálkodó szervezetek	Error! Bookmark not defined.
Határmenti gazdasági kapcsolatok.....	Error! Bookmark not defined.
Tőkeáramlás.....	Error! Bookmark not defined.
Mezőgazdaság.....	Error! Bookmark not defined.

Ipar	Error! Bookmark not defined.
A kereskedelem új tendenciái	Error! Bookmark not defined.
Szállítás, raktározás	112
Az EU csatlakozás utáni gazdasági és logisztikai változások várható hatása Szeged és vonzáskörzetére	133
Az EU csatlakozás szempontjából fontos tendenciák:	133
Tőkeáramlás	133
Az EU csatlakozás az alábbi területeken tesz szükségessé változásokat:	135
Az EU csatlakozás hatása:	137
Jövőkép	145
Infrastrukturális fejlesztési lehetőségek az EU csatlakozást követően	148
A közlekedés fejlesztésére vonatkozó koncepciók	149
Áruforgalmi Logisztikai Központ fejlesztési lehetőségei	158
Mezőgazdasági Áruforgalmi Központ kialakítása	164
Összegzés	170
Térképmelléklet	174
Irodalomjegyzék	175
Abstract	179

Bevezetés

1920-ban a trianoni döntések eredményeként drasztikusan megváltozott Szeged és vonzáskörzetének térszerkezeti adottsága, amely nagy hatással volt az ipar, a mezőgazdaság, az infrastruktúra számtalan területére, a társadalmi folyamatok későbbi alakulására.

Jelenkori történelmünk újabb Nyugat-Európából kiinduló – a régiót érintő - hatása 2004-re prognosztizálható. Ekkor az Európai Unióhoz történő csatlakozással az országhatárok megváltozása nélkül, de a térszerkezet egyes pólusainak megerősödésével újabb hatásmechanizmusok, változások indulnak be és érvényesülnek.

Mindkét változás, mindkét döntés Nyugat-Európából indult és indul. Kevesebb, mint száz év leforgása alatt alapvetően megváltoztatta és megváltoztatja a város környezetéhez, vonzáskörzetéhez viszonyított szerepét, megítélését és mozgásterét. A nyugat-európai döntések közép-európai és délkelet-európai hatásai részben ismertek részben nem. Céлом, hogy a két változás hatásait elemezzem, és összevegyem a múlt történéseit, annak gazdasági, logisztikai változásait, a várható EU csatlakozást követő időszak tendenciáival és lehetőségeivel.

A két jól kitapintható időszak között adódtak olyan szakaszai a gazdaság és társadalom földrajz történetének, amelyek logisztikai következményei egyértelműek, azonban a terjedelmi korlátok miatt ezekkel nem foglalkozhatom.¹

Egy Szeged nagyságrendű város jövőbeli fejlődése nemcsak a város és a város lakók ügye, hanem annak erőteljes térségi kisugárzása és térkapcsolatai miatt a szomszédos települések, a szegedi kistérség, de Csongrád megye és a dél-alföldi régió egészének fejlődése szempontjából is kiemelkedő jelentőségű. Emellett a határmenti fekvésből adódóan a város jövőbeli fejlődése részben nemzetközi meghatározottságú és kihatású is. Az autonómmá váló gazdaság egységei maguk döntenek el, hová települnek, hol fejlesztenek.

¹ Nem térhetek ki többek között az 50-es évek jugoszláv belpolitikai és magyar külpolitikai hatásaira, vagy a 70-es évek olajár-robbanásából adódó, még a KGST-n belül működő gazdaság térségi változásra.

A politikai átalakulás egyik legfontosabb hazai következménye, hogy megváltoztak a területfejlesztés szereplői. A gazdasági szereplők súlya megnövekedett, hiszen a település fejlődése általában a gazdasági döntésektől függ. A szocialista termelési viszonyok időszakától eltérően a döntések jelentős része helyben születik. Megkezdődött a helyi (a helyi tulajdonú, helyi döntésű, helyi kapcsolati hálóba szerveződő) gazdaság kiépülése. A külföldi tőke, főleg a transznacionális vállalatok viszonylagos számottevő jelenléte következtében a regionális fejlődést külföldi vállalati központokban hozott döntések is formálják.

Szeged fejlődésében elsőrendű szereppel bír a város geo-stratégiai elhelyezkedése. Ez azonban merőben más, mint a 100 évvel ezelőtti². Most egy átmeneti időszakra Szeged az Európai Unió balkáni határ városává válik a román és jugoszláv határvidéken. A jó tranzit kapcsolatokon és a település kiemelkedő innovációs potenciálján túl ez a tény a rövid távú³ fejlesztési szándékú döntéshozatali folyamat kulcstényezője kell, hogy legyen az elkövetkező néhány esztendőben.

Ennek az időleges előnynek a kihasználására azonban egy jól meghatározott jövőkép mentén olyan algoritmus kidolgozása szükséges, amely egyaránt kedvező lehet az itt élő vállalkozások, a területi folyamatokat forrásaikkal befolyásoló „brüsszeli döntéshozók”, és a külső vállalkozói tőke számára.

Ebben a vizsgálati módszerben tehát Szeged logisztikai versenyképessége kerül előtérbe. Ehhez azonban szükségessé válik számos tudomány (amelyben benne szerepelnek műszaki feltételek, informatikai lehetőségek, környezetvédelmi kérdéskörök és a gazdasági- és társadalmi földrajz) vizsgálati eredményeinek, határterületeinek a számbavétele.

Mindezek és legfőképpen a múlt történéseinek számbavétele előtt célszerű összefoglalni Szeged város és vonzáskörzetének előnyeit, hátrányait, gazdasági és társadalom földrajzi adottságait.

² Szeged virágkorát a Monarchiában annak köszönhetette, hogy a Bécs környéki fejlett ipari potenciál, az erdélyi területen feltárt ipari nyersanyag és a Duna-Tisza-közi, bácskai, bánáti agrártermék – kínálat, valamint a Fiumei tengeri kijárat által létrejött távolsági gazdasági vertikum részesévé vált.

³ Elsősorban az EU-s intézmények letelepítése jöhet számításba, mert a logisztikai bázisok megtérülése hosszú távú és a határok megszűnése estén a nagy értékű (az áru megállításra alapozott) beruházások értelmüket veszítik.

Mindezek és legfőbbképp a múlt történéseinek számbavétele előtt célszerű összefoglalni Szeged városának és vonzáskörzetének előnyeit, és hátrányait gazdasági és társadalomföldrajzi adottságait.

Szeged városának logisztikai szempontú SWOT analízise

Erősségek

- A város földrajzi helyzete az európai térfejlődési összefüggésrendszerben kiváló (három határ találkozási pontja közelében fekszik).
- Nyugat–kelet irányú nemzetközi közúti közlekedési folyosó szeli át. Szerbia és Románia számára is „Szegeden át vezet az út” Európába. (Bécs – Budapest – Belgrád, Bécs- Budapest – Bukarest).
- A régió fő áramlási irányainak Szeged centrikus kiépültsége (Szeged – Kiskunfélegyháza – Kecskemét, Szeged- Csongrád, Szeged – Hódmezővásárhely – Szentes - Szolnok, Szeged – Hódmezővásárhely – Békéscsaba).
- A város közigazgatási területén belül regionális jelentőségű repülőtér működik.
- A város infrastruktúrája kedvező
 - Előnyös a város gyűrűs és sugaras szerkezete.
- Előkészített fejlesztési területek (Kiemelt Gazdasági Övezet).
- A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ kialakítása szerepel az Országos Területfejlesztési Konceptióban (Megvalósítására előkészítő tanulmánnyal rendelkezik).
- Szeged a dél–alföldi régió legnagyobb városa, több évszázados központi szerepkörrel rendelkezik
 - Oktatási, egészségügyi, kulturális, kereskedelmi és igazgatási központ.
- Szeged szellemi központ, magas a városban élő értelmiségiek száma. Különleges emberi léptékű és atmoszfériájú település
 - Közkedvelt konferencia helyszín.
- Szeged, mint nagyváros maga is fogyasztási központ (mint megrendelő és felvevőpiac).
- A megyei átlagot meghaladó vállalkozási aktivitás jellemzi.

□ A város szűkebb és tágabb térségében található rugalmas felvevő és leadó munkaerőpiac, amely képes a gazdaság lendületének, illetve fékeződésének lüktetését követni

- Relatív alacsony munkanélküliség

□ Nemzetközi kereskedelmi láncok megjelenése (Metro, Tesco, Cora, Praktiker, Baumax, Médiamarkt, stb.).

□ Az interregionális együttműködéshez szükséges nemzetközi intézményi háttér alapjainak a megléte (DKMT iroda, Román főkonzulátus, Olasz Kulturális Intézet, Francia Kulturális Egyesület, Osztrák-, Török tiszteletbeli konzul, stb.).

Gyengeségek

□ Az országon belül peremhelyzet. A korábbi (Trianon előtti) vonzáskörzeti gazdasági kapcsolatok megszakadása.

• A korábban már kiépült vasúti összeköttetések hiánya (Erdély – Alföld – Dunántúl, Alföld - Bácska - Fiume).

□ A közlekedési infrastruktúra kiépítetlensége:

- Autópálya hiánya Kiskunfélegyháza és az országhatárok között.
- A Cegléd-Szeged vasútvonal korszerűtlensége.
- A repülőtér füves kifutópályája.
- A medencés kikötő nehézkes közúti megközelíthetősége.

□ Kihasználatlan természetes közlekedés földrajzi helyzet:

• Az észak–déli Tisza völgy és a kelet–nyugati Maros völgy irányú áramlásokban betöltött csomóponti szerep.

□ A városon áthaladó tranzitforgalom (hiányzik a várost elkerülő országos főutak hálózata).

□ A város belső közlekedési rendszerének hiányosságai (3. déli Tisza híd, nyugati elkerülő út).

□ A hajózásban rejlő lehetőségek kihasználatlanok (a tiszai teherszállítás elenyésző).

□ A város elavult iparszerkezete, a csúcstechnológiát képviselő termelőágazatok hiánya.

- A helyi gazdaság alapját képező könnyűipari és élelmiszeripari ágazatok leértékelődése.
- A cégek alacsony exportorientáltsága.
- Szeged–Hódmezővásárhely–Makó városhármas települései közötti együttműködés hiánya.
- Korszerű raktárkapacitások hiánya.
- Kevés a mobilizálható önkormányzati tulajdonú fejlesztési terület.
- A gazdasági átalakulás következtében kialakult társadalmi feszültségek, a szociális biztonság megrendülése (elszegényedés, állandósuló munkanélküliség).
- A tranzit közúti forgalomból származó környezetszennyezés (levegő-, zaj-, rezgés).

Lehetőségek

- A város vonzerejének a növelése (kedvezményrendszer kialakítása).
- Multinacionális cégek letelepítése (a régiók közötti kooperációs kapcsolatokba való bekapcsolódás).
- A határok átjárhatósága (a déli természetes vonzáskörzet „visszaszerzése”).
- A határ menti kapcsolatokból adódó területfejlesztési előnyök kiaknázása (állami és EU – s források megszerzése).
- A nemzetközi szervezetek munkájába való bekapcsolódás:
 - Duna-Körös-Maros-Tisza Euro-régió
 - Balkáni Stabilitási Paktum
- Közös pályázatok kidolgozása (Phare CBC, Interreg III Cadses, stb.).
- A DKMT területén letelepedett népek (kisebbségek) interetnikus kohéziójának a kihasználása.
- A hierarchikus európai városhálózatba történő beilleszkedés (egyedi specialitások kialakítása).
- A vonzáskörzeti településekkel történő harmonikus együttműködés kialakítása (komplementer tevékenységek kialakítása).
- A különböző szállítási módok kapcsolati pontjainak a kialakítása, és a megközelíthetőségi viszonyok fejlesztése:

- A keresztirányú autóút (M9, Déli autópálya) megépítése még vonzóbbá tenné a régiót, jobban bekapcsolná a hazai városközi vérkeringésbe.
- A Szeged – Temesvár vasúti összeköttetés (Alföld – Bánság).
- Szeged – Szabadka – Bácsalmás – Baja vasútvonal.
- A Tisza nemzetközi víziúttá nyilvánítása.
- A másodlagos kapu város szerepkör betöltése (A közeli hármashatár révén a nemzetközi áruforgalomban a központ indító és cél állomás lehet):
 - A közlekedési infrastruktúrák metszéspontjában a raktározás, a rakodás, a szállítmányozás, a termék összeszerelés, a csomagolás és a magasabb hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások összefüggő rendszerének a kialakítása.

Veszélyek

- A szomszédos országok belpolitikai helyzete. A rendszerváltás utáni nemzetállami keretek egy erősen centralizált formában valósultak meg. Gazdaságuk, illetve demokratikus intézményrendszerük még jelentős erősítésre szorul ahhoz, hogy meg tudjon felelni az integrációs elvárásoknak.
- A jelenlegi hazai és a határon túli nagyvárosok logisztikai kezdeményezések versengése.
- Az euro-regionális együttműködés intézményi kereteinek ellehetetlenülése (anti-integrációs érzelmek és politikák előtérbe kerülése a szomszéd államokban).
- Az euro-övezet miatti másodlagos európai terek kialakulása.
- A határokon a derogációk miatt bizonyos korlátozások fennmaradása (munkaerő áramlás, vízumkötelezettség, stb.).
- A térség gazdaságának stagnálása.
- Az infrastruktúra fejlesztés – az óriási fejlesztési igény és a tőkehiány hatására – követő jellegű marad.
- Az „agyelszívás” országon belül is érvényesül Budapest és Nyugat-Magyarország irányába.
- A munkanélküliség emelkedése, a társadalmi egyenlőtlenségek fokozódása, a marginalizálódás egyes térségekben általános jelenséggé válik.

□ A fejlettségi különbségek erős növekedése hazánkban. A nyugat-keleti fejlettségi lejtő meredekebb lesz, a főváros elmaradása a vidéktől és annak régióitól.

A fentiek alapján látható, hogy a központi szerepkör nemcsak a geopolitikai helyzettől függ, hanem attól is, hogy Szeged milyen mértékben tud reagálni arra, hogy egy nemzetközi közlekedési folyosó része. A város vonzáskörzetének a közlekedési pálya egyik tranzit eleméből ki kell tudni fejlődnie egy potens ellátó csomóponttá, olyanná, ahol a vasúti pályaudvar, a repülőtér, a kikötő, a logisztikai bázisok, a kombinált terminálok és a helyi települési lecsatlakozások egymással összekötött rendszert alkotnak. Ezek csomópontja az a valós súlypont, amelyen keresztül megvalósulnak a térség- és vállalkozásfejlesztő interakciók, illetve azokban realizálható az áramlatok irányának és eszközének a befolyásolása.

A kedvező gazdaság és társadalom földrajzi pozíció tehát csak a kiinduló lehetőséget adja meg a térségi központi szerepkörhöz. Szeged valódi központtá csak akkor válhat, ha tudatos politikával, a város és vonzáskörzete közös érdekén alapuló együttműködés és a kormány támogatása révén ki tudja alakítani a logisztikai csomóponttá válásához szükséges feltételeket.

A dolgozat elkészítése során számtalan segítőkész támogatást, útmutatást és értékes tanácsot kaptam, melyet e helyütt szeretnék megköszönni mindazoknak, akik ezt tették, különös tisztelettel és megkülönböztetett köszönettel Mészáros Rezső professzor Úrnak, aki nem csak tudományos értékű tanácsaival, de nagy türelmével is segítette munkámat.

Témakörök, fogalmak

Szeged és környezete változásait vizsgálva célszerű és szükséges a logisztika eddig alkalmazott elveit és gyakorlati lehetőségeit figyelembe véve meghatározni azokat a fogalmakat, amelyeket alkalmazva elemzéseket végezzek és levonjam következtetéseimet. Az eltérő statisztikai adatforrások nem teszik lehetővé, hogy egységesen csak Szeged vagy Szeged és vonzáskörzete fogalmakat és adatokat használjak, így esetenként megyei, illetve városi adatok együtt jelennek meg a dolgozatban.

Az eltérő statisztikai adatforrások nem tették lehetővé, hogy egységesen Szeged, vagy Szeged vonzáskörzete fogalmakat és adatokat használjak, így esetenként megyei, ill. városi adatok együtt jelennek meg a dolgozatban.

Jünemann a logisztika definíciójaként az alábbi meghatározást rögzíti: „a logisztika anyagok, személyek, energiák és információk rendszereken belüli áramlásával, tervezésével, szervezésével, irányításával és ellenőrzésével foglalkozó tudomány”, amelynek feladata az előzőekben említetteket a megfelelő mennyiségben, időben, minőségben és helyen a felhasználó igényeinek rendelkezésére bocsátani.⁴

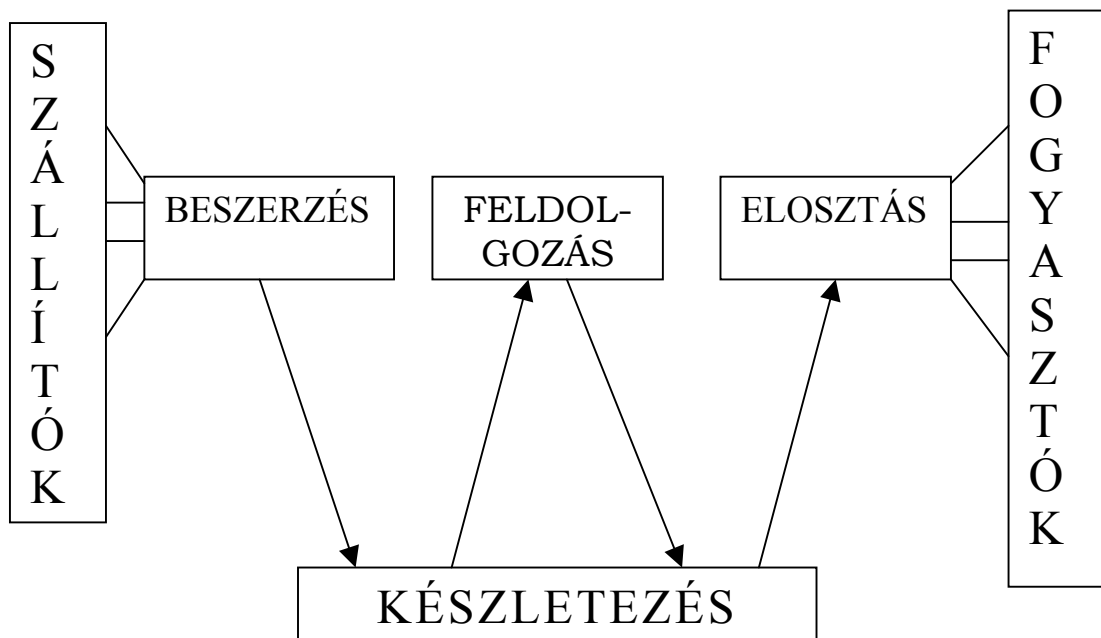
Ha mindezt a fogalmat egy város és annak környezete, tágabb értelemben egy régió működésére alkalmazzuk, akkor nagy szerepet kell szánni az anyagáramlás viszonylag kötött lehetőségeinek vizsgálatára, továbbá a nagyobb szabadságfokkal bíró és önállóan saját maga által szabályozott – logisztikai rendszerek között áramló - személyek a régió lakossága, és a régión áthaladó utasok mozgásán túl a mára egyre nagyobb szerepet kapó információs rendszerek és információk mozgására is.

A régió vizsgálatánál, különösen a régió központ szerepét elemezve a klasszikus logisztikai anyagmozgatási, csomagolási, készletezési problémákon túl nagyobb hangsúlyt kell kapni azoknak a logisztikai kérdéseknek, amelyek fejlődésük során egyre meghatározóbb erővel befolyásolják a régió működését. Itt elsődlegesen az anyagmozgatás, az áruáramlás, a személyek irányított és öntörvényű mozgását

⁴ Jünemann R: Material fluss und logistik. Springer verlag; Berlin 1989.

meghatározó információk és azok hozzáférhetőségi lehetősége az, amelyek a jövőt tekintve meghatározóvá válnak egy adott térség fejlődésében.

Ha a klasszikus logisztikai megközelítés elemeit a Beszerzés- Készletezés – Feldolgozás – Elosztás – Fogyasztás kapcsolatrendszerét vizsgálom - amelyet az **1. ábra** mutat – akkor ezeket a fogalmakat alkalmazhatjuk a térszerkezetek logisztikai mozgásának mindennemű vizsgálatára. Célszerű azonban mindezeket kiegészíteni olyan elemekkel is, amelyek különösen a klasszikus logisztikai folyamatok gazdasági vetületét megerősítve teljesebbé tehetik az egyes események leírását. Ilyenek lehetnek a munkaerő, a tőke, az áru, a munkaerő és az információ mozgási lehetőségeinek vizsgálatai is.



1. ábra

(Szerk.: Tráser)

Jól kitapintható tendencia érvényesült az elmúlt időszak gazdasági folyamataiban, különösen a hazánkba települt multinacionális termelő és kereskedő társaságok vonatkozásában, amikor is maga a termelés, a feldolgozás aránya az összfolyamathoz képest drasztikusan lecsökkent és megnőtt a beszerzési - készletezési és elosztási folyamat aránya az előzőekhez képest. Ez azt is jelenti, hogy egy-egy logisztikai régió

fejlődését a továbbiakban erősen befolyásolja annak lehetősége, hogy megfelelő szállítási útvonalak kereszteződésében helyezkedik-e el, és ott meg van-e a lehetősége a készletezés kis ráfordítású, de nagy hatékonyságú formájának, illetve rendelkezik-e olyan információ feldolgozó háttérrel, amely esetlegesen a későbbiekben szükségtelessé teszi az áru, és egyéb logisztikai elemek mozgatását, készletezését és ez által a költségek növekedését.

2. ábra

(Forrás: Prezenszky 2001)

A **2. ábra** egy olyan beszerző, termelő, elosztó, fogyasztó kapcsolat-rendszert ábrázol, amely sematikus leírása lehet egy olyan régió központnak, amelyhez többféle módon kapcsolódhatnak a már előbb felsorolt logisztikai elemek.

A régió és a központ kapcsolatának működési elvében kulcsszerepe van a közlekedés és a szállítás több ismert formájának, amelyek mint a logisztikai értékalkotás azon elemei, amelyek „téráthidalással” és „időáthidalással” a teljes folyamatban integráltan jelennek meg, úgy a szállítás, mint az információ átadás területén.

Az idő áthidalásnak van egy másik megközelíthető értelmezése is, amikor is nem csak a térszerkezet kötöttségeit áthidalva időkorlátok nélkül zajlanak le az információáramlási folyamatok, hanem a szállítás folyamata alatt zajlik maga a termelés, vagy esetlegesen a tárolás, csomagolás is. Ez egyben azt a jövőképet is felvázolja, hogy a korszerű termelés-szervezési és áruforgalmi technikák fokozatosan összeolvastják egymást, és egységes áruszállítási, anyagáramlási rendszerré alakulnak át a legfőbb logisztikai értékrend az információ-áramlás felgyorsulásának következtében.

Egy, a logisztika eredményét alkalmazó működő régió és annak központja közti kapcsolatban alapvető célként kell, hogy szerepeljen az adott térszerkezetben:

- a szükséges áruk,
- a szükséges időpontban,
- a szükséges helyre,
- a szükséges mennyiségben,
- a piac által igényelt minőségben,
- a lehető legkisebb költséggel,
- a lehető legkisebb környezeti károkozással

eljuttathatók legyenek. Ehhez mindenképpen hozzá kell tenni a fenntarthatóság szempontját, amely szerint „a fenntartható fejlődés olyan fejlődés, mely úgy elégíti ki a jelen szükségletét, hogy nem rontja a jövő generációk esélyét a saját leendő szükségleteik kielégítésére”.⁵

Ha mindezeket teljesebbé téve ugyanezeket az elveket alkalmazzuk a személyek, például munkaerőmozgás egy adott város és régió vonatkozásában, vagy információ áramlás a ma még jobbra kötött adatátviteli lehetőségek tükrében, akkor értelmezhető és meghatározható a fejlesztés és a fejlődés jövőképe.

A komplex logisztika, így nem szűkíthető le csak anyagáramlási és készletezési problémára, sokkal inkább kiterjeszhető azon szakterületek kapcsolódási pontjainak összességére, amelyben benne szerepelnek műszaki feltételek, informatikai lehetőségek,

⁵ Enyedi György „A fenntarthatóság értelmezése” című cikkében idézi az Our Common Future című Brundtland jelentés megfogalmazását, amely világszerte elterjedt.

környezetvédelmi kérdéskörök és a gazdasági-, társadalmi-, földrajzi eredmények is. **(3. ábra)**

3. ábra

(Forrás: Prezenszky 2001)

A korszerű logisztikai gondolkodás eszköztárából az előbb említett kapcsolódási területeken túl külön szerepet kell szánni a logisztikai szervezetnek. Fontos a felkészült logisztikai menedzsment, amely akár egy régió, akár egy régió központ stratégiai céljait - meghatározva a kötöttségeket – megvalósítja, a lehetséges eszköztárát kialakítja.

A komplex logisztika továbbfejlődését számtalan tényező határozza meg, amely tendenciák közül az alábbiak a meghatározók egy régió és annak központja vonatkozásában:

- A termelés, a gyártás részaránya a gazdasági folyamaton belül csökken, a piac diverzifikálódó igényei miatt növekedni kell a rugalmas gyártó-rendszereknek.
- A végkibocsátásban egyre nagyobb szerepet kap az egyre szélesebb körű, egymástól eltérő fogyasztói igények kielégítése. Ennek látszólag ellentmond a globalizáció fejlett világbéli előretörése. Azonban ez az ellentmondás feloldható abban,

hogy bár a globalizáció mennyiségi piaci térhódítást eredményez, de vele párhuzamosan megjelenik az egyre részletezettebb fogyasztói igény kielégítés is mint kikerülhetetlen piaci követelmény (például személygépkocsi gyártás).

- Az előző folyamat hatásaként fokozódik a beszerzési logisztika és az ellátási logisztika szerepe (például borászati alapanyag előállítás).

- Egyre erősebb igényként érvényesül a JIT⁶ - elv úgy a beszerzés, mint az elosztás területén. A szállító, egyben vevő és az érintett gyártó, ill. felhasználó szervezetek egymásra épülése szorosabbá válik, és az ehhez szükséges környezeti, térszerkezeti háttér fejlesztése és fejlődése nélkülözhetetlen.

- A gazdasági folyamat változásaihoz alkalmazkodni kell a régió munkaerő ellátottságának. Megnö a munkaerő mobilitás jelentősége. Fontos, hogy az adott igény szerinti képzettségű munkaerő rendelkezésre álljon (képzése, "készletezése" vagy importálása).

- A logisztikai szolgáltatások iránti igény növekedésével, továbbá a gazdasági folyamat belső arányai eltolódásával egyetemben felgyorsul a logisztikai szolgáltató központok létrehozásának és működésének szerepe.

- Az elhasznált termékek, a kibocsátás során keletkezett hulladékok minél nagyobb részének újra hasznosítása,⁷ az esetleges felhasználhatatlan részének környezetbarát megsemmisítése szintén igényként jelentkezik, és a továbbiakban még inkább meghatározó súllyal vehető számításba.⁸

- Az ellátó – termelő - felhasználó együttműködésében a folyamatok szervezésében megerősödik az adatátvitel, az információ csere szerepe, hiszen az információ ismerete csökkentheti a készletek mozgatását, s annak minden költség- és környezetkárosító hatását.

A komplex logisztikai gondolkodás legfontosabb eleme egy régió, egy adott térszerkezet esetében az a szemlélet, amely a beszerzéstől a termelésen át egészen az elosztásig és fogyasztásig egységes egészként kezeli a munkaerő, az anyag és az információ áramlását, és az egységes egész optimalizálására törekszik.

⁶ JIT = JUST IN TIME

⁷ A termék eladhatóságát is befolyásolja a recycling, amit jeleznek is a csomagoláson.

⁸ Ez is kapcsolatban van a fenntartható fejlődés biztosításával.

Alárendeli mindezt a megújítás lehetőségének, amelyben az előbb említett folyamatokon túl részt kap a megélhetés társadalmi szintű lehetőségeinek növelése, a szabadidő magas színvonalú eltöltése.

A logisztikai rendszerek értelmezése az adott régió és központja vonatkozásában

A logisztikai rendszer esetében *Felföldi László* megfogalmazása⁹ az iránymutató, miszerint „a rendszer valamely meghatározott cél elérése, vagy valamely feladat megoldására tudatosan kiválasztott meghatározott funkció elemeknek, valamint az ezek között fennálló kapcsolatoknak a rendezett halmazából álló együttes.”

Egy rendszer környezete mindazt magában foglalja, ami a meghatározott rendszeren kívül található, legyen az egy termelő egység (társaság) vagy egy város, de azoknak működésével valamilyen összefüggésben van, amelyek lehetnek például munkaerő-áramlási (ingázó dolgozók), energia szolgáltató rendszerek hálózatai, közúti hálózatok, szállítási lehetőségek.

A rendszer és a környezete közti kapcsolatok ki- és bemeneti jellegűek, amelyek közül egy várost említve az input oldalon találhatjuk többek között:

- a munkába járó dolgozókat,
- a tanulni induló diákokat,
- a pihenni érkező turistákat, stb.
- a rendszer felé áramló járműveket árukkal, személyekkel,
- a rendszer felé áramló energiahordozókat (villamos energia, gáz, stb.),
- a rendszer működését segítő külső információkat (forgalmi tájékoztatók, időjárás jelentés, stb.)

Míg az output oldalon találhatjuk az előzők visszaáramlási folyamatain túl:

- a környezeti káros kibocsátásokat,
- a feldolgozás eredményeként elkészült félkész, vagy kész termékeket,
- a „megmunkálás” eredményeként készült szellemi javakat, információkat.

⁹ Felföldi László: anyagmozgatási folyamatok tervezése I. rész

Egy város output – inputjait tekintve többféle csoportosítás lehetséges. Ezek közül azt célszerű kiemelni, hogy a város és környezetének lakossága végez olyan mozgásokat, amelyek a logisztika elemeivel befolyásolhatók. Vannak viszont olyan mozgások, amelyek nem befolyásolhatók. Így ezek növelik, vagy csökkentik a logisztikai rendszer működésének kiszámíthatóságát, vagy annak bizonytalanságát (például csúcsforgalom, időszakosan megnövekvő átmenő forgalom környezet károsító hatásával együtt, stb.).

Egy város esetében, amelyet egységes logisztikai rendszernek tekintünk, folyamatos cél a logisztikai rendszer szolgáltatási színvonalának növelése, ugyanígy elvárás annak minimál követelményeit is rögzíteni.

Optimális szolgáltatási színvonalnak közgazdasági szempontból az tekinthető, amikor a szolgáltatási színvonal növeléséből adódó működési költségek görbéje és a logisztikai szolgáltatások hiányosságai miatti többletköltségeket ábrázoló görbe metszi egymást. **(4. ábra)**

4. ábra

(Forrás: Prezenszky 2001)

A logisztikai szolgáltatás színvonalának meghatározói egy városi logisztikai rendszert vizsgálva többek között az alábbiak lehetnek:

- a városban és a városhoz kötődő rendszerek közti szállítási idők nagysága, együtt értve az áru- és személyszállítást, annak valamennyi a térszerkezetben működő formáját figyelembe véve,

- a logisztikai szolgáltatások piaci igényeinek való megfelelés, nevezetesen, hogy rendelkezésre állnak-e a város működéséhez, az ott élő lakosság igényelt életviteléhez szükséges szolgáltatási hálózatok, infrastrukturális lehetőségek.

- a szolgáltatások rugalmassága, piaci szükséglethez való alkalmazkodási képessége vagy merevségének színvonala,

- a szolgáltatások minősége az igényekhez való alkalmazkodása,

- a közbiztonság színvonala, az életfeltételek biztonságossága,

- az egészségügyi ellátás szintje, stb.

A logisztikai rendszerek térbeli struktúrája - figyelembe véve a gazdasági és társadalmi földrajzi adottságokat - kötöttek és csak részben módosíthatók. A logisztikai rendszerekben személyek, anyagok és információk áramlanak meghatározott pontok - amelyek önmagukban is logisztikai rendszerként működhetnek – között. A logisztikai rendszerek térbeli struktúrájukat elemezve csomópontokból és a csomópontokat összekötő hálózatokból állnak, amely csomópontok lehetnek például bányák, gyárak, mezőgazdasági üzemek, raktárak és az azokat összekötő hálózatok, lehetnek maguk a természetes összekötő elemek, mint például folyók, tengerek, de lehetnek mesterségesek is, mint út, vasúthálózat, stb.

A személy, áru, vagy információáramlást elősegítő csomópontok hierarchikus rendjét tekintve lehetnek egylépcsős, többlépcsős rendszerek, míg más megközelítésben lehetnek gyűjtő, vagy elosztó rendszerek, illetve ezek kombinációi. Az információ-áramlásban az internetes kapcsolatok elterjedése forradalmi változást jelentett az információs logisztikai rendszerek kapcsolatában.

Lényeges, hogy egy régió központi szerepre számító város az előző logisztikai rendszer elemeinek minél több tagjával rendelkezzen, és a logisztikai rendszerek hierarchiáján belül a rangsorban minél előkelőbb helyre kerüljön.

Az adott logisztikai rendszer hierarchiájából a kötött gazdasági-, társadalmi-, földrajzi helyzet meghatározza, hogy melyekkel rendelkezhet, és melyekkel nem (pld. tengeri és folyami kikötő, pályaudvar, repülőtér, nyersanyag bázis, stb.).

A természeti adottságokból adódó kötöttségek a fejlődés során részben feloldhatók, amikor is egy-egy város vállalkozói virtuális vállalatokat fejlesztenek ki, amelyek szervezetét tekintve csak a vállalat felső vezetői rétege létezik, munkájuk döntő többségét a külső partnerek látják el, ők maguk a partnerek koordinálását, a piac kielégítését, a gazdasági folyamat szervezését végzik. A virtuális vállalat esetében csak az információ áramlik és a kibocsátás eredményeként a bevétel oszlik meg a résztvevők között, a virtuális vállalatnál személyi és anyagi folyamatok áramlása nem zajlik.

A logisztikai központok szerepe egy város és környezete vonatkozásában

A történelem során egy város létrejöttét, kialakulását, szerepének növekedését és csökkenését több tényező mellett meghatározhatta az a tény is, hogy több nagy forgalmú, eltérő földrajzi gazdasági adottságú közlekedési tengely metszés-pontjában van-e.¹⁰

A folyamat a gazdasági fejlődéstől függően felerősödhetett, vagy elhalt, de azok a városok, amelyek olyan metszéspontokra települtek, amelyek fontossága az idők során felértékelődött, azok fejlődésében meghatározó szerepet töltött és tölt be a logisztikai központok léte és funkcióinak folyamatos változása.

A logisztikai központokat fő feladataik és tevékenységi körük alapján az alábbiak szerint csoportosíthatjuk:

áruk:

- áruforgalmi központok,
- áruforgalmi alközpontok,
- logisztikai szolgáltató központok,
- ellátó- elosztó központok.

személyek:

- kontinensek közötti,
- kontinensen belüli,

¹⁰ Ezt részletesen nyomon követhetjük Szeged vonatkozásában is.

- országos személyforgalmi központ,
- városi személyforgalmi központ.

Az egyes központok rangsora, értelmezése irodalmi adatok alapján eltérő módon ítélné meg. Lényeges, hogy az egyes szintek egymásra épülése az egy-egy terület központjaként kialakult logisztikai rendszer rangját, súlyát jelzi.

Az áru elosztásával és készletezésével forgalmazó központ típusok között is különbséget lehet tenni akként, hogy egy-egy vállalat, esetleges multinacionális nagyvállalat helyi telepéről a regionális, vagy országos elosztó bázisáról beszélünk, vagy egy város és vonzáskörzete árumozgásának folyamatait írjuk le. Az előzőekre példák a hazánkban megjelent multinacionális kereskedelmi cégek elosztó központjai, míg az utóbbiakra a hazai előállítású zöldség- gyümölcs, nagybani piacok struktúrája ad lehetőséget városi, vagy regionális viszonylatban az elemzésre.

Az ellátó-, elosztó központok fő feladata egy-egy nagyvállalat térben kiterjedt és távol lévő telephelyeinek kiszolgálása, a beszerzett, illetve megtermelt alapanyagok, félkész-, késztermékek térbeli elosztása. Feladata továbbá a felhasználó fogyasztók időbeni mennyiségi és minőségi kiszolgálásának összehangolása a különböző egyéb igények kielégítése, mint például csomagolás, speciális tárolás (hűtés), JIT-elvű szállítás, stb.

A logisztikai szolgáltató központok elsődlegesen a termelési – ellátási – értékesítési folyamatokhoz kapcsolódó szolgáltató jellegű tevékenységet végeznek. Tevékenységi körükbe tartozik az esetleges szerelés-előkészítés, csomagolás, áruosztályozás, vámkezelés és egyéb információs szolgáltatások végzése.

Az áruforgalmi központok jobbára a közlekedés különböző ágazatainak helyi, illetve regionális csomópontjaiban vannak. Olyan nagy forgalmú kapcsolódási pontok, ahol találkoznak a földrajzi és gazdasági fejlődés adottságaiként jelenlévő közlekedési ágak, mint például vízi-, közúti-, vasúti-, légi közlekedési lehetőségek. Az ilyen áruforgalmi központokban lehetőség kínálkozik a kombinált szállítási feladatok végrehajtására, illetve az ehhez kapcsolódó informatikai – adminisztratív tevékenység telepítésére is.

Az áruforgalmi központok telephely választásának számos közgazdasági, gazdasági és társadalmi földrajzi feltétele van, amelyek figyelembe vétele nélkülözhetetlen az

áruforgalmi központ sikeres működéséhez. Áruforgalmi központok hierarchikus felépítésével megkülönböztethetünk makró-térségi, közép-térségi és mikro-térségi alközpontot.

A telephely kiválasztásánál makró-térségi szinten célszerű figyelembe venni az alábbi szempontokat:

- Az adott térség fejlett, vagy a jövőben dinamikusan fejlődő gazdasággal, elsősorban iparral rendelkező körzet legyen.¹¹

- A körzet áru- és személy forgalma felmérések, reális prognózisok alapján bizonyíthatóan akkora méretű legyen, hogy az elbírja az áruforgalmi központ működésének költségeit.

- A körzetben megvalósulhassanak a kombinált szállítási formák is, ehhez rendelkezzen korszerű közlekedési hálózattal.

- A körzet rendelkezzen azokkal a csak részben befolyásolható földrajzi adottságokkal, amelyek lehetővé teszik az egyes közlekedési alágazatok együttműködését.

Mindezeket figyelembe véve a középtérségű telephely kiválasztásánál a további szempontok figyelembe vétele szükséges:

- Az áruforgalmi központ lehetőleg fejlett iparral, közlekedési hálózattal rendelkező nagyváros, vagy annak közvetlen környéke legyen.

- A település jól elérhető legyen a vonzáskörzetéből, a személyi, valamint a feldolgozandó alapanyag szállítási lehetőségeit figyelembe véve.

- Az adott város olyan nemzetközi és országos közlekedési tengelyek metszéspontjában helyezkedjen el, amely biztosítja úgy az áruk, mint a személyek áramlásának régióon túli lehetőségeit.

- Környezetvédelmi szempontokból is feleljen meg a fenntartható fejlődés követelményeinek.

Az áruforgalmi központok hazai telepítésével kapcsolatos vizsgálatok eredményeként kilenc régió jelölhető ki a gazdaság-földrajzi adottságok alapján,

¹¹ Várhatóan az EU csatlakozást követően a dél-alföldi térség ilyen lesz.

amelyek vagy már betöltik ezt a szerepet, vagy az EU csatlakozás után várhatóan ilyen tevékenységgel fognak foglalkozni. **(5. ábra)**

5. ábra

(Forrás: Prezenszky 2001)

Az áruforgalmi központok logisztikai, gyűjtő és elosztó helyek koncepciójának térhódítása megfogalmazott és kialakított egy új modellt, az úgynevezett „gateway” gyakorlatot. Az egymásra épülő többlépcsős logisztikai rendszerekben egymásra épülő rendszerek közti „kapuk”, mint elágazási pontok lehetőséget kínálnak a személyek, az áruk újabb csoportosítására és további diverzifikálásra.

A gateway-k alkalmazását több ok indokolja, pld. az egyes logisztikai rendszerek közötti átjárhatóság nem automatikus, az árukat azonosítani kell, mennyiségi, minőségi elosztást kell végrehajtani, illetve esetenként ellenőrizni az adminisztrációs kötelezettségek végrehajtását, stb. Gyakorlati példát említve a vám szabad területek, a határ menti vámudvarok mind–mind gateway-nek minősíthetők.

A régió logisztika működési elveinek összefoglalása

Az előzőekben említett logisztikai rendszerek egy régiót tekintve több lépcsős rendszerben kapcsolódnak egymáshoz, a régió központ szerepét betöltő nagyváros, mint a régió központja, egyben a régió logisztikai központ szerepét is betölti. Egy ilyen logisztikai központ sematikus leírását mutatja be a **6. ábra**.

6. ábra

(Forrás: Prezenszky 2001)

Az ábrán feltüntetett központok alapvetően áru áramoltatással foglalkoznak. Egy régió esetében ide kell értenünk a személyforgalom, a különböző kötött rendszerű, elsősorban energiahordozók továbbítására hivatott hálózatok, illetve az információk cseréjének működését is.

A régió, a város gazdasági-, társadalmi-, és földrajzi adottságaiból adódóan arányaiban más és más lehet az áruforgalom és a személyforgalom aránya. Egy ipari

övezetben érzékelhetően magasabb az áru és az energia hordozók áramlásának aránya, mint egy olyan körzetben, ahol például az idegenforgalom, a szabadidő hasznos eltöltése a fő tevékenység. Itt lényegesen magasabb a személyi forgalom és annak minden kiszolgáló egysége, mint az előző példánál.

A két folyamat között - logisztikai rendszerét tekintve - lényeges különbséget jelent az a tény, hogy míg az áru önmaga nem rendelkezik mozgási irányáról, addig a személyi forgalomban az önrendelkezésből adódóan a kényelem és az egyéb szolgáltatási igény kielégítésén túl biztosítani kell a megfelelő informáltságot, a tájékoztatást, hogy a személyi forgalom áramlása fennakadás mentes legyen.

A logisztika külön feladata a folyamat optimalizálása, a szűk kereszt-metszetek feloldása és az esetleges fennakadások orvoslása. Az anyagáramlással ellentétben az itt megjelenő igény más a „tárolás” tekintetében, a „humán kommissiózás” létének életre hívása nagy kihívást jelent az idegenforgalom dinamikus növekedésével.¹²

Az áruellátási feladatok egy, vagy több lépcsős gateway – modellel oldhatók meg, úgy a régió, mint a régió központ működésében.

Az egylépcsős modell alkalmazása során az áruforgalmi központból láthatók el úgy alapanyaggal, mint energiával a térség nagy üzemei, míg a több lépcsős rendszerben alközpontok, további elosztó és gyűjtőhelyek vannak beiktatva a folyamatba a szélesebb piaci igények kielégítése érdekében. Amennyiben a fogyasztók mélységéig kívánjuk leírni a folyamatot, úgy a lépcsők száma növekszik, hiszen az egyes alközpontok további elosztóhelyekkel kapcsolódnak össze, míg a kívánt fogyasztási cikk eljut a végső felhasználóig, a fogyasztóig, például egy belvárosi szakbolton keresztül. Egy ilyen részletezett áruáramlási folyamattal a városi logisztika (city-logisztika) foglalkozik.

A régió logisztika kialakulásának egy sajátos gazdasági társadalmi és földrajzi helyzetét jelenti az a térszerkezeti rendszer, amikor a régió központ és annak vonzás körzetét országhatár osztja meg.¹³ **(7. ábra)**

¹² A „humán kommissiózás” logisztikai értelemben véve a személyforgalom elosztási rendszere, amelynek feladata a személy akaratát, céljait, igényeit kiszolgálni helyváltoztatási folyamata alatt

¹³ Természetesen az országhatár „minősége” is jelentős befolyásoló tényező. Lényeges a különbség a belga-holland határ és egy „sengeni” határ között.

7. ábra

(Forrás: Prezenszky 2001)

Szegeden nagy áruforgalmi és energia elosztó központok találhatóak, továbbá a város már évezredek óta a kombinált szállítási mód központja. Mint logisztikai központban régen hajókról rakták kocsira, majd vasútra az árut. Manapság a RO-LA a legnagyobb volumenű kombinált szállítás, de van közút-vasút, sőt közút-légiút kombinált személyszállítás is.

Az országhatárokon átnyúló logisztikai kapcsolódások jelentős mértékben felgyorsíthatják a személy- és áruszállítást, és a virtuális vállalatokhoz hasonlóan kialakulhatnak virtuális áruforgalmi, logisztikai központok is, amelyeknek munkája arra irányul, hogy az áruáramlás helyett az adat áramlás értékelődjön fel. A megfelelő információk birtokában az adott áru fizikailag a gyártó raktárában van, azonban tulajdonosi jogokat már a megrendelő gyakorolhatja felette és így nem érintve a logisztikai központ területét közvetlenül a felhasználóhoz jut el az áru.

Hasonlóképpen a logisztikai központ érintése nélkül dönthet a központ a már feladott és így az áruáramlás részét képező mozgásban lévő áru sorsáról olyan esetekben,

amikor homogén, nagy mennyiségű alapanyagok (például gabona, nyersolaj, stb.) szállítása és elosztása a feladat.

A városi logisztika működésének főbb alapelvei

A városi logisztikai feladatot az alábbi csoportosításban foglalhatjuk össze:

- A lakosság mindennapi mozgási igényének kiszolgálása akár egyéni, akár tömegközlekedési eszközök igénybe vételével, figyelembe véve a város és vonzás körzete ez irányú folyamatait is (ingázók, iskolabuszok, nagyobb szabadidős rendezvények, stb.).

- A térségen áthaladó személyi forgalom zavartalan lebonyolítása a személyi forgalomból adódó igények (átszállás, várakozás, tájékoztatás, stb.) kielégítése.

- Az előzőek ciklikusságának figyelembe vétele évszakhoz, napszakhoz kötődően.

- A lakossági áruellátással kapcsolatos szállítások lebonyolítása, ezek környezetkárosító hatásainak minimalizálása, a szállítási feladatok térszerkezet függő időbeliséget szem előtt tartó követelményeinek kielégítése, költség optimalizálása.

- A gazdasági folyamat egészét felölelő áruszállítás biztosítása, ezek optimalizálása.

- A speciális szállítási feladatok biztosítása (veszélyes hulladék, szemét szállítás, szennyvízelvezetés, stb.).

A városi áruszállítás gyakorlati telephelyei, áruforgalmi központjai többek között a vasúti teherpályaudvarok, kombinált szállítási lehetőségeket biztosító terminálok, postai csomagelosztók, vámudvarok, nagybani piacok, közraktártelepek stb.

A városi logisztikai rendszerek működésének számos hatása van a város életére, amely közül az alábbiak a jelentősebbek:

- Az áruszállítás és a személy szállítás növeli a közutak zsúfoltságát, lassítja a forgalmat, növeli a balesetveszélyt és ezáltal csökkenti a lakosság komfort érzetét.

- A logisztikai rendszerek egymáshoz kötődése a forgalom növekedésével arányosan növeli a környezetvédelmi ártalmakat, növeli a város felszíni közlekedési hálózatának karbantartási igényét.

- A városi áruszállítás rakodási igényvel is rendelkezik, amely forgalmi torlódást, gyalogos forgalomkorlátozást és szintén balesetveszélyt jelent.

- A sikeresen működő városi logisztikai rendszer megélhetést jelenthet a helyi lakosságnak, adóbevételt biztosít a városnak, így segítve annak fejlődését.

A városi logisztika jelentős részét kitevő áruszállítás okozta nehézségek feloldására több módszer kínálkozik:

- A városon áthaladó és az ott lévő logisztikai központot nem érintő árukat szállító közlekedési eszközök elterelése a városközponttól, körgyűrűk létesítése a közúton, „delták” építése a vasúti hálózatban.

- A helyi forgalom csökkentése, illetve korlátozása, terítő- és gyűjtő járatok szervezése, a belvárosi forgalom megszüntetése.

- Zónarendszerek kialakítása, a különböző áruféleségek terítésének időbeni korlátozása.

- A rakodási idő és rakodási mennyiség szabályozása a belvárosi üzletek raktárterének optimális kihasználása.

- A város koncepcionális fejlesztésekor a szállítási-, rakodási útvonalak tervezését alá kell rendelni a forgalom várható nagyságának, jövőbeni alakulásának.

A városi logisztika az utóbbi években jelentős koncepcionális változáson jutott túl. Az eredeti elképzelést, miszerint az áru áramlatok szállítói rendszerezése a meghatározó, felváltotta az a gyakorlat, amely a fogadói oldal felől szervezi és fogja össze az áru áramlatokat.

A hangsúly a leadási helyek, a felhasználók felé tolódott el az elmúlt időszakban.

Nyugat-Európában elterjedt gyakorlattá vált a felhasználó helyek irányába haladó áru áramlás olyan jellegű felosztása, miszerint az egyes azonos áruféleségek, bár több felhasználó igényét elégítik ki, mégis egy járművön, egy közlekedési eszközön jutnak el a végcélig.

Ez azt feltételezi, hogy a szállító, szállítmányozó társaságok az eltérő feladó helyek azonos áruféleségeit szintetizálják és az eltérő fogyasztói helytől függetlenül közösen szállítják ki ugyanazt az árut a konkurens felhasználóknak.

Hazai viszonylatban ez a gyakorlat még elfogadhatatlanul távoli, hiszen az egyes multinacionális kereskedelmi cégek saját szállító, terítő hálózatokon keresztül látják el értékesítési egységeiket. Nem alakult még ki a szállítás egyébként költségtakarékos,

környezetkímélő integrációs rendszere. Erre csak néhány területen (például autó alkatrész) van kezdeményezés.

A városi logisztika egyik nagy kihívási lehetősége, hogy a város saját érdekeit szem előtt tartva kötelezze a nagy önálló és egymásnak konkurens fogyasztókat a szállítás a város terheit csökkentő optimalizálásra.

Egy adott város logisztikai működésének elveiben és főleg gyakorlatában jelentős változásokat okoz a multinacionális bevásárló központok megjelenésének ténye. A rendelkezésre álló irodalom áttekintése alapján nem lehet egzakt módon rögzíteni a bevásárló központok definícióját, hiszen a városon belül, vagy annak környezetében elfoglalt helyétől, belső struktúrájától, profiljától függően számos változata létezik.

Területi megközelítését tekintve az 50-100 ezer m² nagyságrendű eladó terek jelentik azt a méretet, amely kihatása meghatározó lehet a város vonzáskörzetére is. Az Egyesült Államokból Nyugat-Európán át hazánkba érkező gyakorlat mára szabályozatlan, de nélkülözhetetlen létformájává vált a városok áru elosztó logisztikai minden napjainak.

Külön fejlődési folyamat látható a lakossági szolgáltató központként működő bevásárló központokban. Itt az áruvásárláson túl egyéb szolgáltatási lehetőségek is teret nyernek. Lehetőség van a pénzügyi, távközlési, stb. szolgáltatások igénybe vételére is.

Jelentős hatást váltott ki az áruforgalom területén belül a multinacionális cégek megjelenése. A kiskereskedelmi egységek egy jelentős része tönkrement, vagy kényszerű tevékenységi funkció-váltáson ment át. A szakadás jól kitapintható. A napi fogyasztási cikkek a lakhelyhez, vagy a munkahelyhez közeli kiskereskedelmi egységekben, az egyéb fogyasztási cikkek többségét a fogyasztási szokásoktól függően a nagykereskedelmi forgalomban működő bevásárló központokban vásárolják meg a fogyasztók.

A fejlődés egy másik változata, hogy a város központjához közel megjelennek azok az áruházformák, ahol több tulajdonos egybefüggő üzemként működteti az áruházat, az egyes osztályok a vevő előtt csak olyan mértékben különülnek el, hogy az anyagi felelősség megvalósítható és a szakszerű kiszolgálás biztosítható legyen. Más területeken az úgynevezett közösségi áruházban önálló kereskedők árusítanak egy épületen belül, mint bérlők. Ahogy a városközpont felé haladunk, egyre több ilyen áruház működik, figyelembe véve a diverzifikált fogyasztói igényeket és szokásokat.

A bevásárló központok vonzáskörzetének meghatározása lényeges és rendkívül fontos szempont a telepítés helyének kijelölésekor. Figyelembe kell venni a bevásárló központhoz való eljutás időigényét, az igénybe vehető közlekedési eszközök rendelkezésre álló tárházát és a fogyasztói kört jelentő lakosság fizetőképes keresletét.

Szeged viszonylatában az ide települt multinacionális kereskedelmi cégek árukínálata mennyiségben meghaladja a város és szűkebb környezete fizetőképes keresletét. A telepített áruházak nem csak a városi, hanem a városon túli, elsősorban a határon túli területek lakosságának fizetőképes keresletére is számítottak a telepítéskor. A bevásárló turizmus áru áramlási irányai az elmúlt évtizedekben többször megfordultak. Az EU csatlakozást követően a ma is jól érvényesülő tendenciáknak megfelelően Szeged határon túli vonzáskörzeteinek vásárolói igényei felerősödnek és vélhetően hosszú évekre konzerválódnak.

A román és jugoszláv belkereskedelmi viszonyok ismeretében a származási bizonyítvány, az eredetvizsgálat az egyes áruajtáknál nem olyan jellegű és szintű, mint például Magyarországon, így az elkövetkezendő időszakban is jelentős magánkezdeményezésű áruexportra lehet számítani a térségben.

A trianoni változások hatása Szeged és vonzás körzetének gazdasági, logisztikai és térszerkezeti adottságaira

A Trianon előtti időszak gazdasági logisztikai helyzete az akkori régióban

Szeged két évezredes logisztikai szerepét (római és Árpád-kori só szállítás és elosztás, törökök elleni harcok logisztikai bázisa a Hunyadiak korában, XVIII és XIX. századi gazdasági szerepe, stb.) a dolgozat bevezetőjében már érintettem.

Az 1867-1914 közötti időszak minden ellentmondásossága ellenére a magyar gazdaság fejlődésének egyik legeredményesebb korszaka Szegeden is. (Lásd I. melléklet: Magyarország térképe a Bach korszakban.) Különösen 1880-as évek második felétől viharos a fejlődés.

Az 1879-es árvíz utáni újjáépítés Szegeden a modern ipar, az árutermelő mezőgazdaság, a korszerű infrastruktúra megteremtésével esett egybe. Ezen időszakban a magyar kormány a város újjáépítése, valamint a régió gazdasága, infrastruktúrája fejlesztése miatt is kiemelt figyelmet fordított Szeged fejlesztésére.¹⁴

Ennek során több, főleg mezőgazdasági alapanyagot feldolgozó iparágban (például: szalámi gyártás, kender ipar, paprika feldolgozás, dohány „beváltás”, malomipar, stb.) országos, majd nemzetközi jelentőségű szerepet értek el a viharosan fejlődő szegedi vállalkozások.

Érdekességként említhető meg, hogy több „kicsi” iparágban is jelentős volt Szeged szerepe. Így a térség számára nagyipari szintű kocsigyártás volt Szegeden. A Hodács üzemben 32 munkás gyártotta a kocsikat 1911-ben, amelyek Bánátban és Bácskában is kelendőek voltak.¹⁵

Az épület- és mulakatos ipar az újjáépítés miatti megrendelésekkel fejlődött. Később az egész térségbe szállítottak. Ma is jó néhány épület dicséri Bácskában és Bánátban is a

¹⁴ Kristó Gyula: Szeged története.

¹⁵ Juhász Antal ír erről a Szeged története III/I-es kötetében.

szegedi mesterek munkáját. *Benkóczy Pál, Fejős Ferenc, Kecskeméti Antal, Fagler Ede* kézműipari munkáival külföldi kiállításokon is elismerést szerzett.¹⁶

Szegeden is többen üzték a kékfestő ipart. *Felmayer Antal* rendelkezett a legnagyobb üzemmél, amit a század első felében alapított. A korszak végére ez is megszűnt, és csak a Bite, valamint a Wiedermann műhely dolgozott.

Ugyancsak jelentős az 1840-ben létesült keményítő- és szeszgyár, amit több ecetgyár beindulása is követ. Az 1858-ban megindult első gyufagyár, az első szivargyár később jelentős szegedi iparágakat alapoz meg.¹⁷

Jelentős például az évszázados hagyományra visszatekintő nyomdaipar is. 1910-ben a vidéki városok között Szegeden van a legtöbb nyomda (18), valamint az alkalmazottaik száma is a legnagyobb (293 fő!). Ennek kialakulásban jelentős szerepet tölt be a sok délvidéki megrendelés, amit minden nyelven ki tudtak elégíteni.

Szegeden és térségében is igaz az alábbi fejlődési tendencia: „A mezőgazdaság technikai és termelési feltételei a dualizmus második felében rendkívül dinamikusán javultak. Megindult a gépesítés, elsődlegesen a nagybirtok területén. A vasúthálózat kiépítése alapvetően javította a mezőgazdasági termelés piaci lehetőségeit, erősítette értékesítési pozícióit.”¹⁸

Szegeden és környékén is egyik legjelentősebb ágazat az élelmiszeripar volt. Szeged városában is jelentős export tényező a malomipar (lásd a vonatkozó fejezet adatait), de nagy jelentőségű specifikum a főleg külföldre szállító szalámi gyártás, és európai jelentőségű a kenderipar.

Kiemelendő, hogy az egyre jelentősebb szerepet betöltő gazdasági és kereskedelmi kamara nagyon aktívan segítette a többi ágazatot is. Kifejlődött a bőripar (legnagyobb vállalkozás az Orion Bőrgyár), több bútorgyár létesült, jelentősek a fafeldolgozó üzemek, ládagyárak, van hajógyártás, kocsigyártás, 1904-től működni kezd az öntöde¹⁹, 1912-ben megalakította *Deák József* acél és fémáru üzemét, stb.

¹⁶ A többre törekvőkkel szemben vannak olyanok is, akik a jó termékükből sem hajlandók nagy mennyiséget gyártani. Mikszáth Kálmán: *Milyen a magyar iparos?* - című művében 1882.-ben ír egy ilyen szegedi mesterről, a halas bicskát gyártó Sziráky mesterről.

¹⁷ Tonelli Sándor: *A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara ötven éves története. 1890-1940.* 8-10. o.

¹⁸ Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. E fejezetet írta: Hajdú Zoltán.

¹⁹ Nagy Pál, Bedő Nándor: *A Szegedi Vas- és Fémöntöde gyár és gyártmányismertetője.* Szeged, 1984.

A Pálffy testvérek regionális, sőt országos viszonylatban is számottevő vasöntődét és gépgyárat alakítottak ki. Kezdetben ekevasat gyártottak, majd a századfordulón már a vasöntöde kemencéje egyszerre 100 mázsa vasat olvasztott meg. A kendergyári gépeket és más öntvényeket az egész térségbe, Szerbiába, sőt Olaszországba is szállították.

Fontos tény, hogy a Szegeden kiépülő infrastrukturális központok (például: vasút és postaigazgatóság, vízügyi szervezet) regionális szerepű műszaki bázisokat is létrehozottak.

A „legszegedibb iparág”, a szalámi gyártás kialakulása

A ma is „legszegedibb iparág”, a szalámi gyártás a kedvező bánáti és bácskai nyersanyag bázison alakult ki. Szegeden volt az ország egyik legfontosabb sertéskereskedelmi piaca is. Szegeden elsőnek *Ronaldó Péter* olasz cinköntő állított elő szalámit az 1840-es években.²⁰ Az 1876. évi országos kiállításon 3 szegedi szalámi készítő kapott dicséretet a kiváló minőségű áruért.²¹

Pick Márk cseh származású terménykereskedő 1869-ben alapította cégét, amely fokozatosan bővült paprikaőrlő teleppel és paprikakereskedéssel.²² Mivel iparigazolvánnyal is rendelkezett néhány mázsa tételekben szalámit is készített. 1886-ban már erre a gyártási folyamatra kérnek iparengedélyt. A cég sikereinek egyik alapja a sikeres reklám, a marketing tevékenység. 1888-ban Pécsen „haladás és kivitelképességért” kapott aranyérmét a Pick gyár. 1890-ben Aradon nagyérmét és oklevelet „a termék versenyképességéért és a nagybani termelésért” kaptak. (Ma is korszerűek ezek a díjazási szempontok!). A cég nevét ott találjuk 1896-ban a millenniumi kiállítás résztvevői között is.

²⁰ Mann Miklós – Sipos Péter: A Szegedi Szalámigyár száz éve.

²¹ Alföldi Iparlap, 1879. szeptember 5.

²² Csongrád Megyei Levéltár. (Továbbiakban CsML) Pick gyár iratai.

1878-ban Pick Márk iparigazolványt is kért: „Pick Márk terménybizományos üzlet ipargyakorlási szándékát jelentvén be, miután a felmutatott okmányokkal az ipartörvény első szakaszában előírt kellékekkel bír, Szeged szabad királyi város iparüző lajstromába 175. szám alatt bejegyeztetvén, ezen bejegyzésről ... az igazolvány kiadatott.”

A fejlődés mind dinamikusabbá vált, amit tiszta haszon és a tiszta vagyon adatai bizonyítanak.

A cég fokozatosan szerezte meg a Felső-Tiszaparton a Zsótér és Maros utca közötti területet. A szalámi érlelés folyamatához a párás és hús tiszai levegő optimális klimatikus viszonyokat biztosított.

A Pick cég a huszadik század első évtizedére már jelentős közép vállalat, amely az iparágon belül a domináns vállalkozások közé tartozik. Különösen jelentős, hogy folyamatos a műszaki fejlesztés. (A gépek értéke 1907-8-ban megnégyszereződött!).²³

A cég értékesítési stratégiája a realitásokhoz igazodott. Nem erőltették a budapesti eladásokat, mivel ott a közel azonos nagyságú Herz volt előnyben. Erőteljesen szorgalmazták viszont a balkáni és különösen a boszniai exportot. A másik súlyponti terület Ausztria volt, mert ide került a magyar szalámi export közel fele. Pick igyekezett az amerikai piacra is betörni. Kormányzati segítséget kért a oroszországi exportlehetőségek megnyitása érdekében.

Pick Jenő gyorsan reagálva a hadsereg ellátására rendezkedett be. Még a spekulációs lehetőségeket is kihasználta.²⁴ Jellemző, hogy Szerbia elfoglalása után, majd a háború alatt Romániában kívánt a Herz-céggel együtt szalámigyárat vásárolni.

A legdinamikusabban fejlődő iparág a kenderfeldolgozás

A város másik jellemző iparága a kenderfeldolgozás régi múltra tekint vissza. A bácsi püspökség számára készített szegedi, 1522. évi tizedlajstrom 291 önálló iparost sorol fel. Közülük kettő a kötélverő mesterséget űzte.²⁵ Termékeik fontosak voltak a régió számára, hiszen a hajózás, a halászat, a fuvarozás elképzelhetetlen kötelek nélkül.

²³ Jellemző a műszaki színvonalra, hogy ekkor az alábbi gépek működtek a gyárban:

Excelsior vágógép, két 80 000 kalóriás kompresszor, 26 lóerős gázmotor, 2,6 lóerős elektromotor, két 12 késes Friedrich és Haga ringógép, két 12 késes Allner-féle ringógép, két Vindobona húsvágógép, négy töltőgép, négy tepertőprés, két borsdaráló, bélfűvő gép. (A Szegedi Szalámigyár száz éve)

²⁴ Megjegyezzük, hogy Pick Jenőt „a hadsereg-ellátás szempontjából fontos üzem vezetőjét” felmentették a katonai kötelezettségek alól. Később viszont hadiszállítói spekulációs tevékenység miatt hét hónapig börtönbe kerül.

²⁵ Szilágyi Gábor – Káposztás István: A Szegedi Kenderfonógyár története. 1877-1977.

A török kiverése után 1743. május 20-i keltezéssel kapták meg a szegedi kötélverők céhlevelüket.

Vizsgált időszakunkban alakult ki a nagyipari termelés ezen ágazatban Szegeden. Ebben kiemelkedő szerepe volt *Bakay Nándornak*. Ő honosította meg Magyarországon a nehéz négynyüstös szövetből készült tűzoltóhevedernek, tömlőnek és vassodronykötélének a gyártását. 1873-ban mechanikai kötélüzemmé alakította át vállalkozását, melynek révén az addigi termelési mennyiséget többszörösére emelte.²⁶

A fejlesztés után jelentős hadiszállításokat is szerzett. Istrángokkal, abrakostarisznyákkal, hordzsinegekkel, kulacszsinórokkal látta el a közös hadsereget.

Jelentős sikereket ért el külföldön is. Gépheveder szöveteit svájci cégek vásárolták. Japánba kötélárukat és kenderszövetet adott el.

Bakay a mellett, hogy angol gépekkel modernizálta a régi kötélgyárat, saját műszaki ötleteivel elérte, hogy gőzgépmeghajtással 20 szövő- és fonókerék évi 2500-3000 mázsa kötél és egyéb árut állított elő.²⁷

A megfelelő tőkeerő biztosítására hozták létre 1883-ban a Bakay-féle Fonó-, Szövő-, Kötélgyár és Kenderbeváltó Rt. cégnevű részvénytársaságot. 1885-ban megszűnt a részvénytársaság és még ugyanazon a napon jogutódként újjáalakult Első Magyar Kenderfonógyár Rt néven. Kétszeresére emelték az alaptőkét és tovább modernizálták a gyártást, új gépeket szereztek be. Ekkor már 300 fő a munkáslétszám, évente 8000 mázsa kenderkócot dolgoznak fel félmillió forint értékű késztermékké. Ennek ellenére nem szűnnek a pénzügyi problémák.

1890-ben ismét átalakul a vállalat. Ekkor Szegedi Kenderfonó Rt lesz a neve. Ismét a megfelelő minőségű alapanyag biztosítására és a kikészítés javítására tettek intézkedéseket. Kiemelt szempont volt, hogy ezen bázisok és Szeged között jó legyen a vasúti kapcsolat. Elsőnek a Szeged-csanádi vasútvonal mentén lévő Mezőhegyesi

²⁶ Moholi Károly: A Szegedi Kenderfonógyár szerepe Szeged gazdasági életében. Szegedi Pedagógiai Főiskola évkönyve. 1958.

Moholi Károly: A magyar kender gazdaságföldrajza.

A Szegedi Tanárképző Főiskola Évkönyve. 1958.

²⁷ Reizner János: Szeged története. Szeged, 1900. III. kötet.

Állami Ménesbirtokkal kötötték szerződést 1000 hold kender termelésére és a kóró feldolgozására.²⁸

A részvénytársaság kenderáztató vállalatokban is igyekezett tulajdonhoz jutni. Az 1891-es évi 7000 mázsa termelés 16000 mázsára emelkedett az ezredfordulóra, miközben a foglalkoztatottak száma is megduplázódott. 1913-ban már 40 160 mázsa a termelés. Ekkora már a vállalat domináns szerepet tölt be az iparágban.

A tiszta nyereség nagysága 33 130 koronáról 202 289-ra emelkedett az ezredfordulóra. Ekkor már 9% osztalékot fizettek. 1913-ban már a tiszta nyereség 564 259 korona, az osztalék pedig 20%!

A fejlődés nem állt meg, hiszen a következő tíz évben ismét megduplázta termelési értékét a fonóüzem. A részvénytársaság kapcsolatot épített ki a többi szegedi, a palánkai, újvidéki, verbászi, apatini, ófutaki, szépliget, dunacsébi, hódcsági üzemekkel.

A Szegedi Kenderfonógyár termékeinek 70 %-át el tudta helyezni külföldön. A megnövekedett export Amerikába, Angliába, Ausztriába, Belgiumba, Boszniába, Bulgáriába, Franciaországba, Görögországba, Hollandiába, Németországba, Norvégiába, Olaszországba, Romániába, Svájcba, Svédországba, Szerbiába, Törökországba irányult.²⁹

A háború első éveiben a közös hadsereg és honvédség számára is szinte kizárólagos szállító volt a részvénytársaság. Ekkor 900-ról 1200-ra emelték a létszámot, a 12 órás munkaidő pedig 14 lett. A gyárat a legelső között helyezték katonai felügyelet alá.

Vizsgált témánk, a térségi kapcsolatok szempontjából értékelendő tény az igazgatóság térségi összetétele. Az igazgatóság tagjai: *Narbuth János* vállalkozó Szeged (Ő csak a gyár miatt költözött ide a Délvidékről), *Hipp Miklós* ügyvéd Palánka, *Hipp Dezső* vállalkozó Szeged (ő is palánkai). A felügyelő bizottság tagjai voltak: *Csikós Nagy József* (Szeged), *Perczel Dénes* (Mezőhegyes), és *Tankovics Miklós* szegedi lakos.

Figyelemre méltó ténynek tartom, hogy a legfejlettebb műszaki színvonalat alkalmazták. Angol és orosz tőkepénzesek érdeklődéséről is vannak adatok, míg

²⁸ A tényleges termelés 1894-ben indult. A Földművelési Minisztérium 1896-ban 15 éves szerződést engedélyezett.

²⁹ Berend T. Iván – Ránki György: Magyarország gyáripara 1900-1914. Szikra, Budapest. 1955.
Moholi Károly: i.m.

Salzmann és Társa casseli gyárosok, valamint budapesti tőkepénzesek konkrét üzletrészt is szereztek.

A vállalt néhány év után Temerinben (Bácska) fióktelepet nyitott, kibővítette angol rendszerű gyárépülettel az újszegedi üzemet. A kendert eleinte hajóval szállították a vízközeli termelési helyekről, majd 1905-ben iparvágányt is építettek. A termékek eljutottak a környező országokba, Svájcba, Franciaországba, Németországba, Angliába, Észak- és Dél-Amerikába is.

Az 1891-es év termelési eredményei: 15 000 mázsa kender, 600 000 méter szövet, amelyet 380 munkás állított elő 60 szövőgépen. A következő évben már 600 munkás állított elő 25 000 mázsa kender terméket. A szövőgépek száma 1911-re közel háromszázra emelkedett.

Az első világháború kitörésével hadiüzemmé vált a gyár. Az üres munkahelyeket hadifoglyokkal töltötték fel. A háború végén a szegedi híd szerb megszállása miatt teljesen leállt az Újszegeden lévő gyár és csak 1921-ben kezdett ismét éledezni.

Szeged a malomipar központja

A Trianon előtti fél évszázadban a régió búzatermelésére alapozva modernizálódott a malomipar.

Az első gőzmalmot *Ludwig Jordan* tescheni tőkepénzes kezdte működtetni 1857-ben. Az első jelentősebb exportot lebonyolító cég a „Kiviteli Gőzmalom Részvénytársaság” volt, amely a *Burget Nándor* gőzmalomának modernizálásával létesült. Egyiptomba, sőt Braziliába is szállítottak.

Ezt a jelentős hasznot termelő malmot 1871-ben *Ernst* és *Hermann Back* bécsi kereskedők szereztek meg. A napi teljesítményt napi 1500 mázsára emelték. Az Alföld egyik legnagyobb malmának volt a legnagyobb exportja az egész országban.³⁰

³⁰ A 88 főt foglalkoztató malom teljesítőképességét csak részben (1884-ban például 56%-ban) használta ki, de termelékenysége a legjobb volt az országban. Egy főre 2000 mázsa örlemény jutott. Bossányi Endre: A malomipar szerepe és jelentősége közgazdaságunkban. Nemzetgazdasági Szemle. 1891. XII. füzet. 985-1053.

A hazai szükségletek kielégítése mellett 1908-ban 240 000 q lisztet exportáltak. Ennek 60 %-a Bécsbe és Alsó-Ausztriába főleg hajón ment ki. 1/5-e Cseh- és Morvaországba leginkább vasúton jutott el. Ugyancsak folyami úton exportáltak jelentős mennyiséget Boszniába is.

A szegedi paprika

A malomipar speciális szegedi ága a paprikaörlés volt. Ez kezdetben a tiszai vízimalmokban történt, majd a Pálffy testvérek találmányán alapuló paprikaörlési technológiával végezték.³¹ A század vége felé 6, majd 1917-ben 11 malom örölte meg a környék termése felét, míg a másik felét maguk a termelők őrölték és hozták forgalomba.

A szegedi paprikamolnások egyedülálló szakmai hírnevét tanúsítja, hogy a század elején az alsóvárosi *Kotányi Jánosnak* elsősorban reklámcélokból alapított bécsi paprika-malmában is szegedi molnások dolgoztak.

Bálint Sándor írja, hogy szegedi paprikamolnások honosították meg a paprikaörlést a Trianon után elszakított területeken: Jugoszláviában (Horgos, Martonos), Romániában (Érmellék, Pécska és Temesvár környéke) Csehszlovákiában (Érsekújvár környéke).³²

A szegedi dohány

A századfordulón Szeged egyik legnagyobb ipartelepe a dohánygyár volt. Ennek tevékenysége a Tisza-Maros vidék, Bánát és Bácska nagy területére hatott.

Érdekes tény, hogy a szállítás főleg hajókon történik. Vannak adatok, hogy Pestre, Bécsbe, a Tiszán, a Dunán, a Száván, sőt a Kulpán Károlyvárosig is szállítottak.

³¹ 1859-ben acélhengerezék segítségével a paprikának kőpárokra való őrlésére való gépet készítettek szegedi vasipari üzemükben. 1874-ben saját paprikaörlőt létesítettek. Az első gőzgépet paprika őrlésre Dobóczy Mihály alkalmazta Alsóvároson.

³² Bálint Sándor: A szegedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete.

Megjegyezte, hogy a Kalocsa környéki paprikaörlés a húszas évekig jelentéktelen volt, és akkor kezdett fellendülni, amikor egy Kalocsára költözött paprikakereskedő rábeszélésére alsóvárosi molnárokat alkalmaztak.

A kereskedelemmel szegediek (*Deanovics Pál, Monasztery Illés, Wodianer Sámuel, Sina család*), magyarok, szerbek, görögök, majd zsidók is foglalkoztak. A Wodiáner cég a szegedi dohányt Franciaországba is szállította. Volt idő amikor a termék „szögedi dohány” néven került forgalomba.

A szegedi dohánygyár 1885-ben kezdett működni, és 1893-ban költözött új épületébe. Itt 700-750 fő kézi munkával szivart gyártott.³³

Trianon a történelmileg kialakult szerves gazdasági kapcsolatot szakította meg.

Szeged vasúti központtá válása

Szeged városában a gazdasági növekedés és az infrastruktúra fejlődése egymással kölcsönhatásban és párhuzamosan ment végbe. Az országos tendencia érvényesülése mellett speciális tényezők is hatottak a térségben.

A vasúthálózat Budapest-centrikus kiépítése³⁴ igaz a fővonal vonatkozásában. De az elsőrendű fővonalat Szegeden metszi az itt másodrendű fővonalnak minősülő Alföldi Vasút, ami a tengerre vivő részén az újdombóvári szakaszától már szintén elsőrendű fővonal.³⁵

A fejezet elején már említettem, hogy az országos szolgáltatók ide települő területi központjai Szeged jelentős regionális szerepköre miatt alakultak ki. Ezek mind a fejlődés bizonyos stádiumában jelentek meg.

A Szegedet érintő vasútépítések tervei már 1845-ban pozitív hatást váltottak ki a városban. Szeged a kisajátítandó területek díjtalan átadásáról nyilatkozott, törzsrésvényeket vásárolt, és jelentős számú napszámot biztosított.³⁶ Sok polgár is jegyzett részvénnyeket.

Fontos tény, hogy az építés során *Széchenyi István* koncepciója valósult meg. Szegedre 1854. március 4-én gördült be az első felvirágzott személyszállító szerelvény

³³ Termékek: Britanica, Trabukos, Cuba Portorico,

³⁴ Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. 83.o.

³⁵ Magyarország története IV. kötet.

³⁶ A magyar közlekedésügy monográfiája. Budapest.

Vasúti földrajz és történet. Budapest, 1967.

Majdán János: „A vasszekér diadala”. Budapest, 1987.

az ideiglenes állomásra, amely a mostani rendező pályaudvaron volt. (A teherforgalom már február 14-én megindult.)

Az újságok sok érdekes ténytet emeltek ki. Így megemlítették, hogy Szegedtől Bécsig ugyanannyi idő alatt lehet utazni (24 óra), mint Szegedről a vasúttal még nem rendelkező Temesvárra. Megemlítették azt is, hogy a Szeged-Bécs távolság megtételére hajdan két hét kellett.³⁷

Vizsgált témánk – Szeged logisztikai szerepe – szempontjából lényeges, hogy a továbbépítést szorgalmazta az egész térség. Például temesvári irányról írnák, hogy a vonal megnyitását sóvárogva várja a szegedi kereskedővilág, az Alföld, sőt Erdély lakosságának nagy része is.³⁸ Megjegyzem, hogy a két terv közül a Szőreg – Óbéba – Nagykikinda – Zombolya – Gyetyámos – Temesvár útvonalat fogadták el, mert ez nagyobb területet, több jelentős települést vont be a forgalomba. (A másik terv a Szőreg – Nagyszentmiklós – Temesvár rövidebb vonalat tartalmazta.)

A budapesti vonal folytatásaként ideiglenes hídon jutott át a vonat a Tiszán. A végleges hidat 1858. december 2-án, a nagyállomást csak 1859. augusztus 18-án adták át.³⁹

Az ideiglenes megoldásokat, a leggyorsabb kezdést a nagy igény miatt vezették be. Már az első évben is tízezret meghaladta az utasok száma (4570-en érkeztek és 5539-en indultak tíz hónap alatt!). Személyvonatokkal érkezett 214 636 mázsa árú és feladtak 91 152 db szállítmányt 150 525 mázsa súlyba. Tehervonatokon érkezett 211 405 mázsa, és indult 520 826 mázsa.

Gyorsan igyekeztek kiépíteni a Nagyvárad – Fiume vonalat is. Szeged-Rókus-Zombor 101 km hosszú vonalát 1869-ban, a Hódmezővásárhelyig húzódó vonalat 1870-ben adták át a vasúti Tisza híddal együtt.

Az Alföld és Szeged kiviteli forgalmában jelentős volt, hogy Nagyvárad-Fiume között a gyorsvonat a 823 km távolságot 19 óra 44 perc alatt tette meg. E vasútvonallal

³⁷ Vasárnapi Újság, 1854. március 5.

³⁸ Magyar Sajtó, 1857. szeptember 10.

³⁹ Érdekességként említjük meg, hogy országos botrány kerekedett az átadásakor abból, hogy az épület homlokzatára a Bahnhof szót írták ki és három helyen pedig a Szegedin német városnév szerepelt. A vasúttársaság ezt kénytelen volt magyar feliratra változtatni.

Pesti Napló, 1859. augusztus 17.

Magyar Néplap, 1859. augusztus 20.

Szeged közvetlen gyors tengeri kapcsolatot épített ki. Megjegyezzük, hogy sokan joggal kifogásolták, hogy kicsi a kocsipark.

Nagy viták előzték meg a további vasút építést. A Tisza-Maros köz forgalmára a Szőreg – Makó – Mezőhegyes – Arad vasútvonalat 1883. május 20-án nyitották meg. (A vonatok is csak Szőregig közlekedtek!) Ezt a vonalat az Arad-Csanádi Vasút Részvény-társaság (ACSEV) építette, majd megegyezés született, hogy az Osztrák Államvasút Társaság tulajdonában lévő Szeged - Szőreg vonalon is közlekedhetnek a vonatok.

A budapesti (és a temesvári) vonalat a STEG (Staateisenbahn Gesellshft), az Osztrák Államvasúttársaság építette. A Nagyvárad – Fiume vonalat pedig az Alföldi Vasút, amely 1985-ben a MÁV tulajdonába került. Így a szervezeti és központi irányítás, az anyagi körülmények sokszínűek. Az első évtizedekben kaotikus állapot volt a jellemző.⁴⁰ Ennek ellenére a forgalmi központokon kívül jelentős vasúti műszaki bázisok alakultak ki Szegeden.

1870. augusztus 1-jén 80 munkással kezdte meg működését az Alföldi Vasúttársaság Szeged-Rókusi gépműhelye. Ez a műhely a Szeged először a Szeged – Zombor (később Fiume), majd a Szeged – Hódmezővásárhely – Békéscsaba – Nagyvárad vonalon közlekedő járműveket javította.

A Szeged-Rókusi műhelyt 1885-ben átvette a MÁV és hamarosan 200, majd 1910-ben 327 munkás és 10 mérnök dolgozik itt.

A másik szegedi vasúti gépműhely a Császári és Királyi Államvasúttársaság (Staatseisenbahn Gesellschaft: STEG) közlekedési eszközeinek javításával foglalkozott, 1875-ben összesen 88 munkással.⁴¹ (Ez a cég működtette a Budapest – Cegléd – Kecskemét – Kiskunfélegyháza- Szeged (majd Temesvár) vonalat.

A Szőreg – Makó – Mezőhegyes – Arad vonalat építő Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak Társasága az ACSEV Makón alakított ki javító bázist.

A vasút igazgatóság kialakulása úgy történt, hogy *Baross Gábor* miniszter a Szabadkai Üzletvezetőséget 1888. április 24-ével áthelyezte Szegedre.⁴²

⁴⁰ Hóman Bálint és Szekfű Gyula: Magyar történet V. kötete részletesen leírja a vasútépítés kezdeti koncepcionális, anyagi és kivitelezési problémáit.

⁴¹ Kristó Gyula: Szeged története. 3/1.

⁴² Lásd: Százéves a MÁV Szegedi Igazgatósága 1888 – 1988. Szeged, 1988. Főszerkesztő: Szabó Gyula.

A vonalak kiépülése után a szegedi állomások nagy forgalmat bonyolítottak le, amelyet az alábbi adatok szemléltetnek:⁴³

Év:	Utasszám (fő):	Árúforgalom (q):
1854	10 190	1 077 392
1855	-	1 342 602
1889	175 450	
1893	-	1 762 465
1895	693 813	
1896	696 806	

Vizsgált témánk szempontjából jelentős, hogy a teherforgalomban a városba hozott mennyiséget lényegesen meghaladja a kivitt mennyiség. Így 1855-ben 390 010 mázsa a beérkező árú és 952 592 mázsa a várost elhagyó árú mennyiség. Ekkor a meghatározó kivitel terményekből és állatokból áll. 1893-ban a behozatal 658 626 és a kivitel 1 103 839 mázsa volt, amelyben már az örlemények, fa és faneműek vezettek.⁴⁴

Szeged-Rókus állomás épületét az 1860-as évek végén emelték. A Szeged állomás bővítése 1902-ben fejeződött be.

A század végére több Szeged körzetéből induló szárnyvonal is kiépült (Szőreg – Karlova, Horgos-Zenta, Nagybecskerek – Nagykikinda).

A fentiek alapján megállapítható, hogy Szegeden a térség érdekeit figyelembe vevő fejlett vasúti hálózat épült ki. A teherforgalom az 1860-as években kiépített rendező pályaudvaron és a tiszai teherpályaudvaron koncentrálódott. Ez volt a régió teherforgalmának központja. Itt rendezték a Budapestre, vagy Fiuméba irányuló forgalmat olyan szerelvényekbe, amelyet azután nagyon gyorsan a célállomásra tudtak juttatni. Természetesen itt osztották el a térségbe irányuló forgalmat is.

Ezeket a működő szerves kapcsolatokat szakította szét Trianon!

⁴³ Az adatokat Lugosi József tette közzé a Szeged története monográfiában és több tanulmányban.

⁴⁴ Reizner János: I.m. III.

Kulinyi Zsigmond: I.m.

Megjegyezzük, hogy ekkor a fát tutajok hozták a Maroson Szegedre, ahol feldolgozták a fatelepek és így szállították a vásárlókhöz.

1. térkép

Vasutak a történelmi Magyarországon

(Forrás: Glatz 1988)

A Szeged központú hajózás a Tiszán és Maroson

A bevezetőben már említést tettem a szegedi hajózás történetéről, kiemelkedő szerepéről a város fejlődésében.

Vizsgált időszakunkban van a szegedi hajózás virágkora. Arról a közlekedési periódusról van szó, amikor már megjelent a gőzhajó és ezzel a folyókon a „felfelé” hajózás is meggyorsult, de még nem épült ki jelentős vasút, rossz állapotú a közút.

Közismert, hogy az első gőzhajó 1833-ban jelent meg Szegeden fedélzetén Széchenyi Istvánnal. A rendszeres személyforgalom csak 1846-tól indul be fokozatosan. Vannak adatok az ekkor beinduló teherforgalomról is.⁴⁵ Pest – Nagykőrös – Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged vonalon csatornát is kívántak építeni, ami az olcsóbb vasútépítés miatt került le napirendről.

1858-ban megindult a Maroson is a gőzhajózás, amely a só és gabona szállításában volt jelentős.⁴⁶

A térségi kapcsolatok fejlődése szempontjából is jelentős tény, hogy a szegedi és nagybecskereki kereskedők kezdeményezésére alakult meg 1867-ben a viharos sorsú nehezen beinduló és többször átalakult „Szegedi Gőzhajózási Társaság”.⁴⁷

A szegedi hajózás jelentőségét, nagyságát, fejlődését, majd visszaesését az adatok is bizonyítják.⁴⁸

Év:	Utasok száma:
1854	11 324
1881	32 134
1885	45 075
1889	32 567
1912	24 400

Érdekes tényeket mutatnak szegedi hajózási teherforgalom adatai.

1854-ben és 1855-ben egy év alatt óriásit ugrik a gőzhajózás forgalma az alábbiak szerint:

⁴⁵ Már 1846-1847-ben a császári és királyi dohányt szállították Hamburgba.

CsML. Szeged v. THB. Ir. HN. adatai.

⁴⁶ Az Erdélyből történő só szállítás előtte tutajokkal történt. A könnyű fenyőből kötötték össze a tutaj alsórészét, amelyre azután keményfa is került. Legfelül volt a só. Szegeden a szétbontott tutajból kikerült fa is keresett áru volt, amelyet a fatelepek felfűrészelték és a hajóépítő superek is felhasználtak.

⁴⁷ A társaság két gőzhajót épített (Klauzál és Szeged), azonban 1872-ben beszüntette működését. A hajókat Zsótér János és társai vásárolták meg, majd megalakították a „Szegedi Vontató Gőzhajózási Társaság Zsótér János és Társai” nevű céget. Ez a hajókat 1878-ban eladta a „Ferenc Csatorna Gőzvontatási Vállalatnak”.

⁴⁸ Az adatok forrása. Szeged története, Nemzetgazdasági Szemle, Új folyam 1892. 3.sz. 235-251. Magyar Statisztikai Évkönyv. XX. 272.

Év:	Érkezett Szegedre:	Indult Szegedről:
1854	64 800 q	122 243 q
1855	214 636 q	334 078 q

Ekkor még a nem gőzerejű vízi szállítás is jelentős, amelyre abból az adatból következtethetünk, hogy a hajóhid nyitászai alkalmával átment Szegeden 2228 hajó, amelyekből a sót szállító hajók rakomány a 520 000 q volt.⁴⁹

A dinamikus növekedést mutatja, hogy egy évtized múlva, 1865-ben a Tiszán érkezett és elindult hajók száma 47 939 (ez idényben napi 2-300 hajó!), amelynek hordképessége összesen 21 408 815 q volt. Ugyanezek a számok a Maroson 117 949 q és 44 416 220 q volt.

Ugyanebben az évben a Szegedre érkezett és elszállított gabona mennyisége 8 985 815 q. (A teljesítmény nagyságát jellemzi, hogy a Duna mellékfolyóin összesen szállítottak 23 409 576 q gabonát!)

Az éves hajózási teljesítmény 8-9 %-a jutott a Tiszára és ezen belől Szegedre. Jellemző mennyiségi adatok a főleg osztrák érdekeltségű Dunai Gőzhajózási Társaság által lebonyolított szállításról az alábbiak.⁵⁰

Év:	Összes	Ebből	
	szállított áru q:	kereskedelmi áru q:	Gabona q:
1881	1 689 540	710 407	437 080
1885	2 097 290	787 360	1 278 980
1890	2 107 740	675 390	1 422 500

A város áruforgalmában, hajózásban, malomiparban betöltött gazdasági szerepét jelzi az is, hogy 1888-ban Szeged központtal létrejött a Magyar Államvasutak hajózási vállalata, amely az al-dunai forgalomban fejtette ki tevékenységét. 1890-ig a MÁV Szegedi Üzletvezetősége intézte kizárólagosan a térség hajózási ügyeit.

⁴⁹ Reizner János III. 514.

⁵⁰ Szeged története. 3/1. 343.

1895-ben alakult meg az első életképes magyar hajózási társaság, a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR), amely Szegeden is beindította személyszállító és teherforgalmi járatait.

A XIX. század utolsó évtizedében megépítik a tápéi hajójavító telepet. Ez a Földművelésügyi Minisztériumhoz tartozó vízügyi szervezetek (pl.: sok ármentesítő társaság), valamint a Tisza és mellékfolyói rendezésében résztvevő munkagépeket javította.

A század első éveiben a korszerű áruszállítási ágazatok kapcsolataira épülő koncepciót alakítottak ki a visszaeső hajózási lehetőségek kihasználására. Így a századfordulón, majd a háború éveiben is napirenden volt a szegedi kereskedelmi és téli kikötő létesítése.⁵¹ Olyan elképzelést dolgoztak ki, hogy a kikötő kapcsolatban legyen a vasúttal. Erre a Boszorkányszigetet, a rendező pályaudvar és a Tisza közötti területet tartották alkalmasnak. A megvalósításra azonban már nem került sor, hiszen Trianon miatt a vízi útvonalak kapcsolatai is megszakadtak. Ekkor már csak a tápéi téli kikötő megépítésére volt lehetőség és gyors igény. (Téli kikötő Trianon előtt Szolnokon és Óbecsén volt csak!)

Megállapítható, hogy a térségben is igaz, hogy a „folyószabályozások végrehajtása nagy lehetőséget teremtett” a hajózás tekintetében, ám a „vasút kifejezett preferenciákat élvezett” és így a belvízi hajózás jelentősége csökkent.⁵² A fenti megállapítást feltétlenül ki kell egészíteni azzal az észrevétellel, hogy szállítási szempontból csak az Alföld közepén megteremtett hajózható Duna-Tisza kapcsolat esetén van olyan hatékonyan működtethető rendszer, amely konkurálhat a vasúttal.⁵³

A szegedi posta regionális szerepe

A postai szolgáltatás, és különösen a hírközlés fejlődése erősítette a város, mint régióközpont és Európa, sőt a nagyvilág kapcsolatát.

⁵¹ Tonelli Sándor: A Maros szabályozása és hajózhatóvá tétele. A szegedi kereskedelmi kikötő. Szeged, 1917. 3-23.

⁵² Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. 83.

⁵³ Megjegyezzük, hogy az Alföld, a Duna-Tisza köze vízháztartásának, az „elsivatagosodás” problémájának megoldása új dimenziókba helyezi e témát napjainkban.

Rendszeres postai kapcsolat a török kiűzése után beindult, és intenzívvé vált a XVIII. század végére.⁵⁴ E korszak postatérképét a 2. számú térképmelléklet mutatja be. 1853. májusában megnyílt Szegeden a távírda szolgálat is.⁵⁵ A küldemények száma a kiegyezés után rohamosan emelkedett. 1875-ben például feladtak 28 123 sürgönyt, érkezett 29 249, míg az átmenő sürgönyök száma 51 613 db volt.⁵⁶

Szeged városa a főposta épülete számára 1882-ben biztosított helyet a város főterén, a Széchenyi téren. Ez volt az első nagy vidéki postaépület. *Meixner Károly* és *Ney Béla* építészpáros a palotás térre illő kétemeletes elegáns épületet tervezett. Ez célszerűen alkalmazkodott a posta változó igényeihez. 1909-ben még egy stílusában illeszkedő emelettel bővítették az épületet.

A vasútállomás építéskor ott is létesült pályaudvari postahivatal. A főpostával 1909-től, a vidéki városok közül elsőnek, három automobillal bonyolították le a főposta – pályaudvari posta közötti forgalmat. Fiókposták is létesültek Alsóvároson, Felsővároson, Újszegeden, Alsótanyán, Felsőtanyán.

A forgalom dinamikusán nő. 1896-ban a postajövedéki bevételek szempontjából csak Budapest és Fiume előzte meg Szegedet⁵⁷.

1886-ban indult Szegeden a postatakarékpénztári intézmény.

Puskás Tivadar kezében lévő magánvállalként indult 1885. január 21-én a helyi távbeszélő hálózat. A későbbi tulajdonos *Nollendorf Jenő*, majd 1887-től Grasselly és Ottovay cég. 1893-ban államosították a hálózatot. Ezután jöttek létre a helyközi összeköttetések Szeged – Budapest – Bécs, Szeged – Temesvár – Arad, valamint Szeged – Győr között.

Az előfizetők száma⁵⁸:

Év:	1890	1894	1899	1900	1908	1912
Előfizető:	48	140	313	399	748	1404

⁵⁴ Ezt indokoltá tették a Szegeden különböző időszakokban működő országos intézmények is (Szegedi Országos Fenyítőház, Olasz Deportáló Intézet, katonai irányítási szervezetek).

⁵⁵ A kiegyezésig csak német és más idegen nyelven fogadtak el táviratokat, magyarul nem.

⁵⁶ Szeged története. 36. 372.

⁵⁷ Szegeden ez a bevétel 230 000 korona volt, míg Zágrábban 199 000, Aradon 196 000, Temesváron 196 000, Pozsonyban 184 000, Nagyváradon 158 000, Kolozsváron 156 000, Debrecenben 130 000, Kassán 128 000, Pécsen 117 000, Győrött 115 000, Sopronban 109 000 korona.

⁵⁸ Az előfizetők száma elmarad a pozsonyi, nagyvárad, temesvári állománytól.

A telefonbeszélgetések száma 1908-ban 2 953 046, míg már 1912-ben 3 596 462 volt.

A postai szolgáltatások területén a vidék legnagyobb forgalmú területe volt. 1900-ban például levélpostai küldemények területén a vidéki városok sorrendje:

1.) Szeged	2 975 100
2.) Debrecen	887 100
3.) Temesvár	540 538

A fentiek ellenére postaigazgatóság már 9 helyen működött, de Szegeden csak tervezték ezt.⁵⁹ Szeged a temesvári postaigazgatósághoz tartozott.

1920-ban hozzák létre a Szegedi Posta- és Távirdaigazgatóságot. Érdekes ellentmondás, hogy amikor nagyon indokolt lett volna a város és vonzáskörzete számára az adekvát szervezeti keretet, irányítási módot kialakítani ez elmaradt. Akkor történt meg ez az intézkedés, amikor Trianon miatt csak fele maradt meg az igazgatóság vonzáskörzetének.

Közutak helyzete

A történelmi Magyarországon az országgyűlés rendelkezett az állami utak kijelöléséről, építéséről, valamint fenntartásáról is.⁶⁰

Akkor 12 országos jelentőségű közúti főútvonalat jelöltek. Ezek között szerepelt a Pest és Szeged közötti útvonal is, amely Temesváron keresztül Szébenen át tartott Erdélybe.

A főútvonalakat országos alapból kellett megépíteni. Akkor is kevés volt a pénz, így helyi megoldásokkal készítették utakat.

⁵⁹ Budapest, Pozsony, Sopron, Pécs, Kassa, Kolozsvár, Temesvár, Nagyvárad és Zágráb volt az igazgatóságok székhelye.

⁶⁰ Az 1790/: LXVII. tc.-ben foglaltak alapján létrehozott úgynevezett „Regnicolaris Deputáció” előterjesztése alapján az 1825/27. évi országgyűlés VIII. tc.-e szabályozta a kérdéskört.

A korabeli beszámolók szerint a XIX. század második felében a Pest – Szeged közötti szakasznál jobb minőségű volt a Szeged – Temesvár szakasz. Ennek oka az építési technológiában és a felhasználható helyi anyagokban rejlett.

Igazán csak az út két vége volt kiépítve. Újszegeden közel egy kilométeres szakaszon volt egy ártéri híd, amire azért volt szükség, hogy minden időjárási körülmény között meg tudják közelíteni a hajóhidat.

Az út másik végén a Kisbecskerek – Temesvár közötti mintegy 15 km-es szakasz volt kiépítve 1851 előtt. Mivel kő nem volt, így először homokréteget helyeztek a út föltöltésére. Ezt a kocsi forgalom tömörítette. Ezután a Marosból kiemelt apró szemű kavicsot terítették, amit ismét a kocsikerekek tömörítettek.

A viszonylag sima, és jó vízfolyású, tehát minden évszakban használható utat folyamatosan egyengették, javították.⁶¹

1851 után Szeged és Kisbecskerek között is kiépült a fenti módon az út.

A Szeged – Nagyszeben közötti „államút” a Temesvár – Szeged közötti útból Kiszombornál ágazott ki. Minőségét sokszor kifogásolták.⁶²

A többi út Szeged környékén is a megyék és az egyes települések tulajdonában és kezelésében volt. 1866-ban ilyen út volt a Szegedet Szabadkával, Bajával, Nagyváradra és Újvidékkel összekötő út. Ezek nagy része „csinátlan út” volt.

Szeged városa közmunkaerő igénybe vételével igyekezett az útviszonyokat javítani. Így 1865-ben a kétfogatos igás napszámosok száma 4578 volt, míg az egyfogatúaké 560. A kézi munkaerő napszámban kifejezve 35 439 volt.⁶³

Az 1880/90-es években műutakká építik ki a városból kivezető fontosabb útvonalak városi belső szakaszát:

- 1885 Szabadkára vezető műút,
- 1888 Dorozsmára vezető műút,
- 1890 Nagyváradra vezető út,
Szatymazra vezető műút.

⁶¹ A források szerint a révek és utak építésére, karbantartására előszeretettel használták a rabok munkáját.

⁶² Szeged története. 3/1. 368. o.

⁶³ Statisztikai és Nemzetgazdasági Közlemények, 1865. 204-297, valamint az 1866. 161-232. oldalán megjelent adatokat. (A Szeged története monográfia 3/1-es kötete is ezen adatokat használja.)

Szeged kiemelt figyelmet fordított arra, hogy fokozatosan kiépítse az országos, megyei és törvényhatósági utak városhatáron belőli szakaszát. A századfordulón a városhatáron belől az alábbi főbb közúti csatlakozású műutak voltak kiépítve (az adatok méterben).⁶⁴

- Szőregi műút	1 080
- Nagyváradai műút	4 997
- Csongrádi műút	7 880
- Kisteleki műút	7 500
- Dorozsmai műút	3 770
- Alsóközponti műút	7 000
- Horgosi műút	14 000
- Tápéi műút	500
- Gyepéri műút	1 300

Szegeden 1910-ben a törvényhatósági (azaz városi tulajdonban és kezelésben lévő) utak hossza 194,1 km, ebből 83,2 km szilárd burkolattal volt kiépítve.⁶⁵

Érdekes tény, hogy a városnak 1919 decemberében 33 útkaparó alkalmazottja volt. 22-en az utak mellett is laktak a manapság is néhány helyen meglévő útkaparó házakban. Feladatuk volt a folyamatos kátyúzás, a műtárgyak ellenőrzése, az utak mentén lévő fasorok védelme.

Összegezve megállapítható, hogy az úthálózat térszerkezete megfelelt a gazdasági követelményeknek, ugyanakkor minősége még a szekérrel történő fuvarozás követelményeinek sem felelt meg. Fejlesztése háttérbe szorult a hajózás és különösen a vasút mögött.

⁶⁴ Kulinyi Zsigmond idézett műve.

⁶⁵ Magyar Statisztikai Évkönyv. 1910. 207.

Szeged, mint a régió pénzügyi központja

A város és a régió gazdasága fejlődésére pozitív hatást gyakorolt, hogy Szegeden önálló, valamint hazai és külföldi bankokkal együtt működő pénzügyi intézetek már a gyors gazdasági növekedést megelőző időszakban kialakultak. Érdekes tény, hogy az első világháborút megelőző időszakban fiókinstitúciók nem tudtak tartósan működni. Az Osztrák Nemzeti Bank 1857-ben felállított fiókja is hamarosan megszűnt. E bank később az Osztrák – Magyar Bankká alakulás után 1878-ban alapít Szegeden fiókot.⁶⁶

1845-ben megalakult a Szeged – Csongrádi Takarékpénztár. Ez volt sokáig a legjelentősebb szegedi pénzügyi intézet. Önmagában jelentősebb volt, mint az összes többi együtt véve.

A kiegyezés után több pénzügyi intézet alakult. Voltak, amelyek már az 1873-as pénzügyi válság idején megszűntek. A század végén is több bank, takarékpénztár és szövetkezet alakult.

A világháború előtti évben az alábbi pénzügyi intézetek működtek szegedi székhellyel:⁶⁷

	Alapítási év	Részvénytőke (ezer K)	Takaréktőke (ezer K)
Szeged-Csongrádi Takarékpénztár	1845	3 000	2 730
Szegedi Kereskedelmi és Iparbank	1867	2 000	1 745
Szegedi Kézműves Bank	1872	600	290
Szegedi Hitelbank	1890	1 200	280
Szegedi Takaréék és Hitel Rt.	1891	1 000	125
Szegedi Bankegyesület	1905	1 050	137
Szeged-Alföldi Takarékpénztár	1906	600	-
Szeged Alsótanyai Népbank	1906	200	7
Szegedi Központi Bank	1908	100	25
Szegedi Polgári Takarékpénztár	1912	100	

⁶⁶ A megkötött egyezmény keretében Szegeden kívül Pozsonyban, Kolozsvárt, Győrött és Nagykanizsán. Hatásköre kiterjedt több megyére. Csongrádon, Hódmezővásárhelyen, Szentesen és Makón „mellék hely”-ei is működtek.

⁶⁷ Szeged Története. 3/1. 401.o.

A huszadik század első évtizedében már 15-20 biztosítási intézetnek volt Szegeden képviselője.

A pénz- és hitelügyi szervezetekben, biztosításügyben dolgozók száma jelentősen emelkedett, és szintén a város pénzügyi központ szerepét igazolja az alábbiak szerint:

- 1869-ben	39
- 1890-ben	118
- 1910-ben	318

A kezdeti időszakban a pénzintézetek legfontosabb üzletága a betétek kezelése volt kamatozás ellenében. A szegedi pénzintézetek betétállománya 1908-ban 34 millió K, ami a debreceni és miskolci betétekkel azonos nagyságrendű. (Budapest ennek mintegy hússzorosa, 600 millió K). Megjegyezzük, hogy Szegeden gyors az emelkedés. 1913-ra már 50 millió a betét. (Ebből 31 millió a Szeged – Csanádi Takarékpénztárnál van!)

Jelentős volt Szegeden is a váltó leszámítolás üzletága. Ebben az Osztrák – Magyar Bank szegedi fiókja töltött be domináns szerepet.

A jelentős számú jelzálogkölcsön háromnegyed részét földbirtokokra, a többit házingatlanra jegyezték be. A szegedi jelzáloghitelek többségét Bács – Bodrog, Pest – Pilis – Solt – Kiskun, valamint Torontál megyébe adták. Szegeden az árvíz után építkezőknek kedvezményesen nyújtottak jelzálogkölcsönt, amelyet később az építkezési államkölcsönök váltanak ki.

A Szeged – Csongrádi Takarékpénztár a fentebb említett 31 millió koronás betétállományából 30 milliót helyezett ki jelzálogügyletekbe. Ezzel szintén domináns szerepet töltött be a térségben.

A pénzügyi területen kialakult fejlődést jól szemlélteti néhány bank növekedési pályája, valamint a városban és a régióban betöltött szerepe.

Mint említettük a Szeged – Csongrádi Takarékpénztárt 1845-ben alapították meg Szeged legfontosabb közéleti szereplői és leggazdagabb kereskedői és iparosai. A névsorban szerepel többek között:

- *Klauzál Gábor* (1804-1866) országgyűlési követ,
- *Kárász Benő* (1792-1874) alispán,

- *Zsótér János* hajósgazda,
- *Felmayer Antal* nagyiparos.

Az első években még veszteség volt, nem is fizettek osztalékot. Nem telt el egy évtized mire óriási nyereséget hozott a tulajdonosoknak a pénzügyintézet az alábbiak szerint:⁶⁸

- 1853	10 %
- 1858-tól minden évben meghaladta	20 %-ot
- 1860-as évek eleje	40-50 %
- 1871/72	80-100 %
- 1873. évi tőzsdeválság kapcsán visszaesés	
- 1896-tól	20 % fölött

Megjegyezendő, hogy az összes szegedi pénzügyintézet nyeresége együttvéve sem érte el a Szeged – Csongrádi Takarékpénztárét, pedig ennek alaptőkéje egyharmada volt a városban lévő pénzügyintézetek alaptőkéjének.

A nyereség alakulásában közrejátszott, hogy 1881. év végén a Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank érdekkörébe is került a pénzügyintézet, Szeged és vidéke terménykereskedelmének előmozdítása céljából közraktárat is létesítettek.

A dinamikus fejlődés alapja volt a részvénytőke többszöri emelése is az alábbiak szerint:

Év:	K (ezer)	K(ezer)
- 1845 alapítás	25	50
- 1873	130	260
- 1896	400	800
- 1900	500	1 millió
- 1910	1,5 millió	3 millió
- 1917	2,25 millió	4,5 millió
- 1918	3,00 millió	6,0 millió

⁶⁸ Vass Károly: A Szeged – Csongrádi Takarékpénztár alapítása és ötven éves fennállásának története. Szeged, 1895.

A sikerek egyik oka a jó szakemberek alkalmazása, valamint a nagytekintélyű, stabil vezetés volt. Az első évtizedekben *Klauzál Gábor* az elnök, akit *Wöber György* követ. Több, mint három évtizedig (1872-1904 között) *Zsótér Andor* az elnök, a hajótulajdonos dinasztia tagja, aki ekkor már szatymazi földbirtokos és számos városi közéleti tisztséget is betöltött. Később *Fluck Ferenc* az elnök.

Ebben a korszakban a második jelentős pénzüintézet a Szegedi Kereskedelmi és Hitelbank, amely különösen aktív szerepet töltött be a régióban. A bank *Kiss Dávid* és *Gál Ferenc* kezdeményezésére alakult 1867-ben.

Kezdetben az Osztrák Nemzeti Bankkal, majd a Magyar Általános Hitelbankkal volt szoros üzleti kapcsolata. Volt olyan időszak, amikor alaptőkéje legmagasabb volt Szegeden. Nyeresége viszont harmada-fele a Szeged-Csongrádi Takarékpénztárénak. Általában 10-14 % osztalékot fizetett.

A térségben jelentős tevékenysége:

- 1903-ban megalapította a Szegedi Baromfihízlalási és Kiviteli Rt-t, amely Aradon kezdte meg működését.

- 1904-ben a bank fiókot nyit Baján és Nagykikindán.

- 1905-ben kartell szerződéssel tette szorosabbá kapcsolatát A Magyar Általános Hitelbankkal.

- 1907-ben a Hitelbankkal közösen áruosztályt szervezett és fölvette üzletkörébe az árueelőleg nyújtást.

- 1908-ban létrehozta a Szegedi Hús- és Vásárpénztár Rt-t.

- 1909-ben Pancsován nyit bankfiókot.

- 1910-ben megalapította Kiskundorozsmai Takarékpénztárt.

- Érdekeltségi körébe vonta a Szegedi Téglagyár Rt-t.

- Fokozatosan kialakította, hogy az Országos Raktárházak Rt öt telepe hozzá tartozzon az ország különböző részein.

A fentiek bizonyítják, hogy különösen a huszadik század elején fejlődött a bank regionális szerepe.

Trianon ezt az ígéretes fejlődést szakította meg.

Kiemelendő, hogy a bank tulajdonosai, vezetői szintén aktív közéleti szerepet töltek be a városban, sok sikeres kezdeményezésük volt Szeged és a régió viszonylatában.

A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara szerepe a városban és a régióban

Szegeden hosszas küzdelem után 1890-ben alakult kereskedelmi és iparkamara, előtte a szegediek a (buda)pesti kamarához tartoztak.

2. térkép

A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara területe 1890

(Forrás: Szávay 1927)

A szegedi nagykereskedők és jelentősebb iparosok együttműködve szervezeten igyekeztek piaci információhoz jutni, ennek szervezeti kereteit kialakítani.⁶⁹ Különösen fontosak voltak gabona és terménykereskedelemmel kapcsolatos információk, illetve azok közzé tétele.

Sok javaslatot, felterjesztést dolgoztak ki a közlekedés (vasút, hajózás, közút) fejlesztésére, még a dohánygyár létesítését is kezdeményezték a pénzügyminisztériumnál.

A helyi, regionális gazdasági, politikai élet központja volt a Szegedi Lloyd Társulat kaszinója egészen Trianonig. Külön helyiségben volt a „Gabonacsarnok” az üzletek lebonyolítása számára.

A Szegedi Lloyd Társulat a vitás gazdasági ügyletek gyors rendezésére választott bíróságot hozott létre. Ez nagyon szakszerű döntéseket hozott a szegedi tőzsdebíróság 1913-ban történt megalakításáig.

Az 1870-es évek közepétől több alkalommal kezdeményezték Szegeden kereskedelmi és iparkamara létesítését. A budapesti kamarából 1890-ben engedélyezték a kiválást. Ekkor Csongrád és Bács-Bodrog vármegyék, valamint Szeged, Hódmezővásárhely, Baja, Szabadka, Újvidék, Zombor törvényhatósági jogú városok alkottak kamarát.

A térképen is látható, hogy a kamarai szervezés nem a regionális hatásokat vette figyelembe, hanem a vármegye határokat. Szeged esetében a szabadságharc leverése után alakított pesti és temesvári, valamint az 1872-ben alakított aradi kamarák határait vették figyelembe.

A kamara vezetői nagy tekintélyű gazdasági szereplők lettek. Az első elnök *Lillin Károly* kékfestőmester, a kereskedelmi osztályban alelnök *Weiner Miksa* gabonakereskedő, az ipari osztályban *Rainer Ferenc* asztalosmester lett.⁷⁰

A szegedi kamara szakmai munkáját nagyban előre lendítette, hogy a titkári tisztelet olyanok töltötték be, akik képesek voltak a tagok számára hasznos dokumentumokat

⁶⁹ 1822-ben alakult a szegedi kereskedők szakmai szervezete, amely helyébe 1867-ben a Szegedi Lloyd Társulat lépett 168 taggal. Két év múlva már hetente kétszer a helybéli sajtóban közzétették a tőzsdei és a helyi piaci adatokat.

⁷⁰ A kamara elnöke 1902 – 1908 között Gál Ferenc bankelnök, majd közel két évtizeden Szarvady Lajos nagykereskedő és bankelnök. Az ipari alelnöki tisztség apáról fiúra szállt (Rainer Károly), majd a háború végén Pálfy Dániel vasöntöde és gépgyár tulajdonos lett.

kiadni. 1902 és 1915 között például a kerület kereskedelmi és ipari helyzetéről, adatairól évente tettek közzé jelentést, amely a szakterületek fejlődését is bemutatta.

Titkár először a Szegedi Napló nagyon jó tollú szerkesztője, *Kulinyi Zsigmond* volt, akit 1905-ben *Perjéssy László* volt felsőkereskedelmi iskolai igazgató követett. 1913-tól a jeles közgazdasági és művelődéstörténeti szakíró *Tonelli Sándor* a titkár. Műveiket hasznos forrásként kezeltük e dolgozat készítése során is.

A helyi gazdasági élet központjává vált a kamara székháza, amelyet a Vörösmarty és Deák Ferenc utca sarkán 1897-re építettek fel.

A legjelentősebb szegedi cégek tagjai voltak a hazai és sokszor nemzetközi kartellszervezeteknek is.

A magyar malomiparban 1896-ban alakították meg a Vidéki Malomiparosok Országos Egyesületét. Ennek székhelye Szeged lett. Titkára *Kulinyi Zsigmond*. Elnöke *Back Bernát*, akinek tulajdonában volt a jelentős szegedi malmon kívül nyitrai, győri és a velencei Anna-malom is.⁷¹

A 18 élelmiszeripari kartell közül a szalámi kartell nehezebben alakult ki, majd igazán a világháború után tölt be jelentős szerepet. *Pick Jenő* sokat kezdeményezett a fejlesztés érdekében, de mivel csak 40 % volt a súlya a cégnek a többiek összefogtak ellene.

Lényegesen dominánsabb volt a szegedi kenderipar szerepe az iparágban. Találhatók adatok arra vonatkozóan is, hogy 1923-ban a világkartell tagjaként jut be a Szegedi Kenderfonó a piacra Angliában, Jugoszláviában és Romániában. E világkartellt az olasz, osztrák és svájci cégekkel együtt működtették.⁷²

Nagyon eredményesen rendezték meg 1876. augusztus 20. – szeptember 12. között a szegedi országos kiállítást és vásárt *Bakay Nándor* kezdeményezésére és fő szervezésében. Az óriási számú (2227) kiállítónak csak negyede (484) volt szegedi. A régió szinte minden számottevő cége kiállító volt. *Gelléri Mór*⁷³ emlékkönyve szerint az ipar számára új piacok nyíltak, nagy volt a város anyagi és erkölcsi sikere.

⁷¹ A volt bécsi kereskedő család ekkor már szegedi. Nemességet is kapnak 1888-ban begavári Back elnevezéssel.

⁷² A Szegedi Kenderfonógyár története. 57.o.

⁷³ Gelléri Mór az Alföldi Iparlap szerkesztője volt ekkor. Később Budapestre költözve országos gazdasági szakemberként is segítette a térség kezdeményezéseit.

1891-ben fa- és bútorigipari szakkiállítást is rendeztek. Jelentős sikereket értek el a szegediek az országos kiállításokon. 1885-ben 96 szegedi kiállító volt Budapesten. Az ezredéves kiállításon 139 kiállító képviselte Szegedet. Több, mint 100 oklevéllel és éremmel ismerték el munkájukat.

A Trianon előtti fél évszázados fejlődés gazdasági társadalom földrajzi tapasztalatai

Az időszak európai és térségbeli fejlődésére jellemző, hogy gyors ütemben fejlődik a gazdaság, erős vállalkozási hullám új és új régiókban keresi a nagyobb hasznot, a tőke gyors megtérülési lehetőségeit. Ennek során különösen jelentős szerepűvé válnak azok a térségek, ahol biztosítható a világpiaci kapcsolat, megvannak ennek infrastrukturális lehetőségei, biztosítottak a munkaerő, a nyersanyag, az energia, stb. feltételek. Magyarország gyáriparának területi elhelyezkedését 1910-ben a 3. számú melléklet térképe mutatja be.

Szegeden a beruházások többsége régebbi szerves fejlődésen alapuló üzemekbe, cégekbe történő nagyipari termelést kialakító, jelentős profitot termelő investíció. Így az egyes iparágakban megállapítható:

- a szalámi gyártás különböző beruházási periódusai is ilyenek, amely ezen kívül az iparági koncentráció jegyeit is mutatja. A Pick fokozatosan megszerzi a többi szegedi szalámi üzemet, vagy azok piacait, illetve nyersanyag bázisát.
- A kenderipar első nagyipari jellegű fejlesztése, A Bakay-féle gyár kialakítása régi, az adatok szerint fél évezredes iparos, majd céhes hagyományokra épül. A későbbi új kenderipari cégek alapítása a Szegeden már eredményes iparág lehetőségeinek kihasználására alapult.
- A malomipar új korszerű technikával (gőzmalom) exportra dolgozó iparága a szegedi vízimalmok által teremtett iparág folytatója. (Szegeden 1859-ben 90 hajómalom volt!)
- A szegedi „kisebb” iparágak (vasipar, gépgyártás, kocsigyártás, bőrgyártás, paprikamalmok, stb.) a régi kisüzemekből lettek középüzemek.

A térségben lezajló, Szeged infrastrukturális helyzetét javító beruházásokban a helyi, valamint regionális tőke csak kis mértékben kapcsolódott be (vasútépítés, Tisza szabályozása, útépítések).

A nagy fejlesztések közül a vasútépítést különösen támogatták a települések, így Szeged városa is, amit jól mutat, hogy a kisajátítás során igénybe vett földterületeket ingyen biztosították a budapesti vonalon.⁷⁴

Jelentős lobbizással is találkozunk a folyószabályozás és különösen a vasútvonalak kijelölése során. Ebben a vonatkozásban a Szeged – Temesvár közötti szakasz építésénél a nagyszentmiklósi rövidebb, vagy a több területet bekapcsoló nagykikindai, zombolyai útvonal közötti választás témakörében vetettek be minden befolyást. Végül Szeged álláspontja tudott érvényesülni a Tisza áthidalása és az útvonal kérdésében is.⁷⁵

Az ipari fejlődés akkor gyorsult fel mindig Szegeden, amikor jelentős külső tőkebevonás történt.

Szeged a régió tőkebefektetési központja is volt a gyors fejlődés időszakában. Kimutatható, hogy egyrészt a régióban keletkezett forrásokat mobilizálta, másrészt budapesti és külföldi befektetők is itt találtak biztos profit lehetőséget.

A szegedi gyors gazdasági fejlődést a világpiac, illetve az azon való megjelenés vezérelte a legdinamikusabban fejlődő iparágakban:

- A kenderipar először a városi, majd a magyar állami megrendeléseket szerezte meg. Ezt követték nagyon gyorsan a sikerek az Osztrák-Magyar Monarchia piacán, majd szinte vele egy időben az európai megjelenés is.

- A szalámi gyártás a jelentős volumenű termelés kialakulásától külföldi piacokra termelt.

- Már az első gőzmalom elnevezésében is („Kiviteli Gőzmalom Részvénytársaság”), valamint tevékenységében (export német területre, Egyiptomba, Brazíliába!), a külföldi piacot célozta meg és a sikerek alapján vásárolta meg és fejlesztette *Ernst és Hermann Back* bécsi kereskedő!

⁷⁴ Ez nagyon jelentős terület volt, hiszen a város, mint a puszták tulajdonosa volt a legnagyobb „földesúr” is. Ugyancsak a város adta bérbe a területeket is.

A fentebb elemzett, tényekkel, adatokkal bizonyított fejlődési tendenciákról az alábbiak állapíthatók meg:

- A XIX. század utolsó évtizedeiben Szeged olyan gazdasági központtá fejlődött, amelynek gazdasági, kereskedelmi, kulturális hatása kisugárzott a régióra, ott is fejlődést kezdeményezett.
- A tőkés termelési viszonyok gyors (esetenkénti viharos) fejlődése során évezredes szerves kapcsolatok érvényesültek, amely igazolta, hogy a Tisza-Maros összefolyási pontján lévő Szeged a térség olyan logisztikai központja, ahol centralizálódik a térség mezőgazdasági produktumainak világpiaci színvonalú feldolgozása, koncentrálódik a termékkereskedelem.
- A tizenkilencedik század végére kialakul Szegeden a világpiaci kapcsolódás minden logisztikai feltétele (vasút, posta, hajózás, stb.)
- Szerves, mindkét fél számára kedvező termelési kapcsolatok alakulnak ki Szeged város ipara, Bácska, Bánát, Csanád, Csongrád, a Duna-Tisza köze mezőgazdasága között.
- Megjelennek a piramis-szerű szerveződések is (mezőgazdasági termelés – gócponti elsődleges feldolgozás – Szegeden világpiacon is értékesíthető termék előállítás).
- Az infrastruktúra kiépülése (különösen a vasút vonatkozásában) a gazdaság reális szükségletein, illetve potenciális fejlődési lehetőségein alapulnak, megvalósul az arányos fejlődés elve.
- A szegedi ipari feldolgozás mindig közvetíti a világpiac követelményeit a mezőgazdaság és elsődleges feldolgozás felé (pl.: kender minősége, szalámi, stb.)
- A szegedi ipar akkor volt sikeres, amikor megfelelő műszaki fejlesztést biztosítottak (szalámi gyártás, kenderipar).

⁷⁵ A Pesti Napló 1855. augusztus 9-i számában megjelentek szerint a vasútvonal építésének kilátásba helyezett támogatását az ország helytartójához intézett 300 névalírással ellátott hálairatban köszönték meg.

- A szegedi iparban kialakultak világpiacon is sikeres cégek, amelyek képesek voltak a térség mezőgazdasági produktumaiból sikeres termékeket készíteni és eladni még a legkritikusabb időszakban is.
- A térség termékei csak kellő marketing szemlélettel, megfelelő reklámmal tudtak betörni a világpiacra.
- Az eredményes világpiaci szerep kialakulásához mindig szükség volt kormányzati támogatásra, amelynek több formája volt eredményes (közvetlen támogatás, vám kedvezmény, adókedvezmény, külföldi piacra jutás elősegítése, tudományos tevékenység segítése, nemzetközi konferenciákon való részvétel, stb.)
- Több iparágban a nyersanyag érkezett Szegedre, itt feldolgozták, majd a készterméket szállították tovább. (Sertés – szalámi, búza – őrlemények, kender – ponyva, vászon, kötél, zsineg, stb., tutajként érkezett fa – deszkák, stb.)
- Találunk példákat a munkaerőmozgásra is. Így a szalámi gyártás első időszakában a Pick család még olasz munkásokat is hozatott Szegedre. Ugyanakkor a külföldi gyár alapításakor már innen vittek szakképzett munkaerőt.

A trianoni események után érvényesülő globális ipari, mezőgazdasági, közlekedési hatások a megváltozott térszerkezetű régióban

Trianon döntően megváltoztatta Szeged és a régió társadalmi- gazdasági földrajzát. Az Osztrák-Magyar Monarchia az első világháború előtt európai hatalom volt, amely különösen a térségben jelentős tényező. A történelmi Magyarország önmagában is 1910-ben területére nézve (325 411 km²) hatodik, a népességlétszámot tekintve hetedik (20,9 millió fő) helyet foglalta el Európában, így a terület-népesség kölcsönkapcsolatát illetően az egyik legszerveesebben fejlődött országnak tekintették.

A trianoni békeszerződés következtében a történelmi Magyarország korábbi területének 71,5, a szűkebb értelemben vett Magyarországnak 67,2 %-át választották le. A történelmi Magyarország lakosságának 63,6, míg az anyaországnak 58,3 %-a került az utódállamok fennhatósága alá.⁷⁶

⁷⁶ Magyarország társadalmi- gazdasági földrajza, 85.o.

Az új független Magyarország az új Európában a lakosság számát tekintve a tizenegyedik, a területi rangsorban pedig tizenötödik helyet foglalta el.⁷⁷

Szegedre és vonzáskörzetére különös erővel hatott az, hogy alapvetően megváltozott az új államterület természetföldrajzi képe, a társadalmi-gazdasági szerkezet, a település-hálózati, közlekedési, struktúra.

Serfőző Lajos történész, a legutóbb megjelent Kristó Gyula által szerkesztett Szeged monográfia Trianon utáni időszakot feldolgozó fejezetének bevezetőjében írta az ország közepéről a határszélre került városról: „A tény, hogy tudniillik a sajátos és bár korlátok közötti, de mégis szerves történelmi fejlődést mutató magyar gazdaság fejlődése megtört, piaca, nyersanyagbázisa, infrastruktúrája nagy veszteségeket szenvedett, és viszonylagos védettségéből a világpiac könyörtelen kihívásai elé került – közvetve vagy közvetlenül - , ez éreztette hatását Szegeden is. Gondoljuk meg: nagy forgalmú vasutak, közutak és vízi utak szakadtak a semmibe Szeged közvetlen környékén. Elvágták őket a határok. A Bácska és a Bánát felé kialakult élénk, kölcsönös kapcsolat megszakadt. A város és domináns gyáripára, mint pl. a kenderfonó ipar elvesztette nyersanyagbázisának nagy részét, újjá kellett szerveznie ellátását.”

Összességében megállapítható, hogy Szegeden is a korábbi szerves gazdasági fejlődés megtört, aránytalan gazdasági struktúra alakult ki, a város elvesztette hagyományos nyersanyag termelő területeit, megszakadtak a kereskedelmi kapcsolatok. Ugyanezt mutatja ki *Mészáros Rezső* Csongrád megye vonatkozásában: „Az I. világháború után a trianoni békeszerződés alapvetően megváltoztatta a megye gazdasági kapcsolatrendszerét és földrajzi helyzetét. Az élelmiszeripar elvesztette déli vonzásterületét, a megye periférikus helyzetűvé vált.”⁷⁸

Igaza van annak a megállapításnak, miszerint Trianon általános hatásai mellett település földrajzi értelemben a „sohasem volt” (és ésszerűtlen!) országhatárok megjelenése volt a legrombolóbb hatású, hiszen vonzásterületeket metszett át, évezredes kapcsolat rendszereket tett működés képtelenné.⁷⁹

⁷⁷ Az adatokat pontosan, nagy objektivitással Buday László dolgozta fel „A megcsönkített Magyarország” című 1921-ben megjelent művében. Az 1923-ban megjelent bővített kiadás a „Magyarország küzdelmes évei” címet viseli.

⁷⁸ Csongrád megye. Helyzetkép az ezredfordulón.

⁷⁹ Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. 543.o.
A vonatkozó fejezetet Tóth József írta.

A szegedi és térségi adatok elemzése alapján feltétlen szükségesnek tartom kiegészíteni a fentieket még egy szemponttal. Véleményem szerint Trianon megakasztotta, lényegesen lassította a térség európai gazdasági fölzárkózását, a szerves gazdasági kapcsolatok erősödését. Nagy a valószínűsége, hogy a régió egyes területei közel egy évszázados hátrányba kerülnek a trianoni diktátumok, az utóbbi félévszázad fejlődésére ható jaltai döntések miatt.

Ugyancsak az adatok elemzése alapján jutottam arra a következtetésre, hogy jelenleg is élnek olyan közhelyek, amelyeknek csak részben van valóságtartalma. Ilyen az a fentebb már említett, és más helyen is megfogalmazott nézet, hogy „A Monarchia védett nagy piacáról a kis ország sérülékeny gazdasága átmenet nélkül került ki a világpiacon.”⁸⁰ (A források azt bizonyítják, hogy több területen nemzetközileg is versenyképes volt a magyar gépgyártás, élelmiszeriparban a malomipar és a szalámi gyártás, a cukor és szeszipar is, valamint a textilipar kenderipari ágazata. Az is tény, hogy a monarchia piaca sem a magyar cégek érdekeit szolgálta, bár kétségtelenül nagy volt. Szeged hagyományos malomipari piacai - Ausztria, Cseh és Morvaország - elvesztek, az új államhatárok között meg kellett küzdeni a nehezebb értékesítési lehetőségekkel.)^{81 82}

A Trianon utáni gazdasági logisztikai helyzet részletezett áttekintése

A Trianon utáni ipari csomópontok, alapanyagbázisok átrendeződése az ipar piaci térvesztése (szállítók, fogyasztók, továbbfelhasználók) strukturális alakulása

Trianon után döntően megváltoztak a térség gazdasági folyamatai. Az adott történelmi szituációhoz történő alkalmazkodásban kiemelkedő jelentősége volt több tényezőnek. Ezek közé tartozott, hogy:

⁸⁰ Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. 71.o.

⁸¹ Közlekedési, mezőgazdasági élelmiszeripari gépgyártás, elektrotechnikai ipar, hírközlés, malomipar, stb. Szegeden pedig a szalámi gyártás, kender ipar, malomipar dolgozott jelentős exportra a monarchia idején is.

⁸² Az 1990-es évek kezdetén a magyar ipar hasonló értékesítési nehézségeken esett át amikor a volt Szovjetunió fizetőképtelensége miatt kényszerült kivonulni a keleti piacról. Ez különösen látványos volt a szegedi régióra, a konzerv- és malomiparra, az ezeket alapanyaggal ellátó termelőkre.

- miként tudja az iparág nyersanyag bázisát rekonstruálni,
- át tudja-e rendezni az új körülményeknek megfelelően a nyersanyagok ellátását területileg is az érintett vállalatok köre,
- a társaságok termékei rendelkeznek-e olyan márka ismertséggel, amely a piacon való újabb sikeres megjelenést biztosítja,
- megmaradt-e a háború pusztításai közben a termelés műszaki bázisa,
- megmaradtak-e a „kulcs szakemberek”,
- van-e kellő pénzügyi eszköz a termelési folyamathoz, a piacon való megjelenéshez?

A szalámi gyártás helyzete

A fenti problémákkal kapcsolatos vállalati válasz új iparágon belüli rangsor kialakulását eredményezte a szalámi gyártás területén is. A világháború után Magyarországon a Pick gyár a két legjelentősebb üzem egyike volt.⁸³

A szalámi gyártás helyzete az új trianoni határokon belül nehéz volt, sok problémával kellett megküzdeni. A közlekedési minisztérium csökkenő kontingense szerinti sertést lehetett feldolgozni. A fehérárukat (zsiradékot és szalonnát) be kellett szolgáltatni. Később kaptak engedélyt a termelésre, így lekésték a gyárak a karácsonyi piacról, és az exportról is. Az új államok behozatali tilalommal (Jugoszlávia és Románia), vagy behozatali engedéllyel (Ausztria és Csehszlovákia) korlátozták a szalámi importot, jelentős vámokat és adókat vezettek be.

A probléma megoldására a Pick család sikeres kísérletet tett az utódállamokban új cég alapítására. 1922-ben a Bécs melletti Alt-Erlaa-ban egy volt konzervgyárból alakított ki szalámi gyárat. Szegedről vittek szalámi mestert, receptúrát, sőt munkásokat is. A két üzem között 1929-ben már csak árkartell volt.

A szegedi gyárban nehezen indult a termelés. A legnagyobb gondot az okozta, hogy hagyományos nyersanyagellátó területek Jugoszláviához és Romániához kerültek. Ezen

⁸³ A szalámi gyártás újraindításakor 1921-ben a Pick és a Herz a legjelentősebb, második vonalban van a Magyar Szalámigyár RT. és a Dozzi. Ez után következnek a Vidoni, a Zinner és az Alföldi gyárak. Ekkor válik külön a Pick sógor Weisz Mihály (Alföldi), és még nem olvadt a Pick érdekeltségbe a Zinner sem. Szegeden még néhány kisebb üzem is konkurenciát jelentett: a Joób és Lóránt, valamint a Kovács Sándor-féle gyár.

országokban nem volt feldolgozó bázis. Sokáig még csónakokon is szállították át a Tiszán a húst szegedi feldolgozásra.

Az új körülményekhez alkalmazkodva a szalámi gyártás nyersanyag bázisa áttevődött Bácska és Bánát területéről a Duna-Tisza közí, valamint a tiszántúli területekre.⁸⁴

A szalámi gyártás problémái még 1926-ban is tartottak, amikor s szegedi iparkamara jelentése szerint: „a szalámi gyártásnak nem volt még ilyen kedvezőtlen éve.”

A kivitel 1928-ban indul meg, de ekkorára már több cég csödbe ment, vagy nagyon meggyengült. A piacot három gyár uralta: a szegedi Pick és a budapesti Herz (övé volt a Dozzi is) 40-40 %-os, míg a debreceni Vidoni 20 %-os arányban. A szegedi cég erősödéséhez a tőkeerősségen, a termék hírnevén és a technikai fejlettségen kívül az is hozzájárult, hogy befejeződött a cégért folytatott „örökösödési háború”

A három vezető cég kartell megállapodást is kötött, ami sok vitával is járt. Különösen *Pick Jenő* technikai újításait kifogásolták. Ő vezette be először a színes címkéket és csomagolást, amit aztán a többieknek is követni kellett. Azt azonban sikerrel akadályozták meg, hogy egész évben gyártsanak szalámit, amire csak Pick volt képes. Ez már 1939-ben volt, amikor a cég a német megrendelésre történő konzervgyártásra helyezte a hangsúlyt.

A magyar szalámi export zömét ekkor már a Pick adta. A Herz-nek a budapesti piacon volt nagyobb súlya. Érdekes, hogy a hagyományos piacok mellett a harmincas évek második felében jelentős szállítások voltak Angliába, Egyiptomba, Palesztínába, Szíriába, Ciprusra, Gibraltárba, Dél-Afrikába és Kubába is. 1941-ben azonban már csak Németországba megy a rohamosan csökkenő export döntő része.

A sikerek egyik titka a jó szakemberek alkalmazása volt. Különösen a szalámi mestereket fizették meg. 1931-ben *Obradovics Sztojkónak* valóságos menedzser

⁸⁴ A Szegedi Szalámigyár száz éve.

szerződése volt 600 pengő fizetéssel.⁸⁵ Elődje *Szokolay Szilárd* az első magyarországi születésű szalámi mester volt, aki Szeged város virilistái közé tartozott.⁸⁶

A kenderipar helyzete

A szalámi gyártáshoz hasonlóan nehéz helyzetbe jutott Trianon után a kenderipar is. A Szegedi Kenderfonó Rt. az új határok kijelölésével elvesztette leányvállalatának égisze alatt működő kendertermelő földjei jelentős részét (a terület 10 000 holdról 4200 holdra csökkent), valamint a csöszteleki kender kikészítő telepét. A helyzetet a földművelésügyi kormányzat a mezőhegyesei bérlet felmondásával súlyosbította. Némileg segített a nyersanyag gondokon, hogy Kiskirályságon kikészítő üzemet létesítettek. Ezen kívül csak a Komádiban lévő kikészítő biztosított nyersanyagot. Így is csak csökkentett létszámmal és csak fél évig tudtak dolgozni.

1922-ben már folyamatosan dolgoztak. Nagy volt a termékekre a kereslet a világpiacon. A termékek fele került Angliába, Jugoszláviába, Romániába, és a skandináv államokba. A nyereséget korlátozta, hogy csak a világkartell tagjaként, annak árszínvonalán jutottak piachoz.

Az 1924-ben végrehajtott pénzügyi stabilizáció után a pénzhiány és a drága hitelek miatt átmenetileg visszaesett a termelés. A jelentős export miatt a szegedi vállalat egyike volt azon magyar cégeknek, amelyek a leggyorsabban lábaltak ki a pénzügyi nehézségekből, és már 1925-ben is növelni tudta termelését.

A fejlődés legnagyobb akadályá továbbra is a megfelelő hazai nyersanyag hiánya volt. A Mezőgazdasági Kenderipari Rt-n keresztül termelési szerződésekkel, kedvező hitelekkel, nemesített vetőmagok kiosztásával sikerült is részeredményeket elérni.

A Szegedi Kenderfonó Rt mint tulajdonos beolvasztotta a Magyar Kenderfonó Rt-t. A kenderkikészítőket tovább működtették, a földet, amelynek az akkor megkisebbedett országban nagyon jó ára volt, eladták. Ezen összeg képezte a beruházások egyik anyagi alapját.

⁸⁵ Obradovics Sztojko 1931-től 1952-ben bekövetkezett haláláig volt szalámi mester. A fizetés mellett lakást, fűtést, világítást és más természetbeni juttatásokat is kapott.

⁸⁶ Virilista = valamely közigazgatási egységben a legtöbb adót fizető polgárok egyike, aki ezen a jogcímen a községi képviselőtestületnek, ill. a megyei és városi törvényhatósági bizottságok tagja volt. (Az egyetemi végzettségük adóját duplán számították). Szegeden 400 virilista választott 40 képviselőt. Ugyanannyi képviselőt választott a 35-40 000 választójoggal rendelkező is.

A másik forrás a tiszta nyereség volt. Ennek csak egy részét fizették ki osztalékként, ami még így is jelentős volt az alábbi adatok szerint:⁸⁷

Év:	Tiszta nyereség pengőben:	Osztalék %:
1926	329 498	5,5
1927	603 351	8,0
1928	628 896	8,5
1929	369 595	7,0

Érdekes tény, hogy az 1927-ben kezdődött és a következő évben befejezett rekonstrukciós munkák irányítását külföldi szakemberre bízták.

Az egész üzemre kiterjedően új porszívó- és légnedvesítő rendszert építettek ki. Olyan modern tűzoltó rendszert építettek ki, amely képes volt az egész gyárat elárasztani probléma esetén.

Néhány új gépet is beállítottak, többet modernizáltak, növelték az orsók sebességét. Ezzel a gyár teljesítménye 25 %-kal nőtt.

A modernizáció eredménye volt, hogy a nagy gazdasági világválság körülményei közepette is talpon maradt a vállalat. Tiszta nyeresége ugyan már 1929-ben felére csökken, de ekkor még 7 %-os tisztes osztalékot tudnak fizetni. A kritikus években is volt tiszta nyereség, sőt osztalék is.⁸⁸

Figyelemre méltó, hogy a termelt mennyiség az előző évek emelt színvonalán volt. Ennek jelentősége, hogy a mezőgazdasági válság körülményei között is az alapanyag termelők, valamint az elsődleges kikészítők értékesítési lehetőséghez, munkához jutottak. Az is tény viszont, hogy a Szegedi Kenderfonó Rt kihasználva a helyzetet a legalacsonyabb átvételi árakat alkalmazta.

A Szegedi Kenderfonó Rt domináns helyzetét jól mutatja, hogy a zsinogkartellben 67,4 %-os kvótával rendelkezett.

A Szegedi Kenderfonó Rt gyorsan tudott reagálni a növekvő keresletre. A műszaki bázis alkalmas volt a termelés 50 %-os bővítésére is. Bár a termelés növekedése 1938-ban megtört, ez után már a háborús konjunktúra következett.

⁸⁷ Gazdasági, pénzügyi és tőzsdei kompasz vonatkozó évfolyamai alapján. A Szegedi Kenderfonógyár története. 1877-1977.

A gyors növekedés időszakában a Szegedi Kenderfonógyár Rt értékesítési tevékenységében az export dominált, míg a háborús konjunktúra éveiben a külföldi értékesítés törvényszerűen visszaesett. Így az 1937 évi, összesen 8,7 millió pengős forgalomból 5,2 millió volt az export bevétel. Ebben az időszakban 43 országba szállított a szegedi vállalat. Ezzel a textiliparon belül a második legnagyobb devizatermelő volt.⁸⁹

A nyersanyagot csak újabb térségekben létesített kikészítőkkal lehetett biztosítani. Így az Egri Főkáptalan tukai birtokán létesítettek kikészítőt. 300 000 pengő előleg kifizetése után a főkáptalan vállalta, hogy 900 holdon termel kendert.

1941-ben a szegedi vállalat megvásárolta a Rétközi Kendergyárat, ahol szintén kikészítő telepet működtetett. Ugyanebben az évben a Délvidék visszatérte után Bácskában megalapítják a Bogyáni Kenderipari Rt-t. (Ehhez a saját vajszkai és a bérelt palonai kikészítő telep tartozott).

A gazdasági világválság utáni, majd a háborús konjunktúrában megerősödött a Szegedi Kenderfonó Rt tőzsdei helyzete is. A fő részvényes a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank volt. Az árfolyam 1942-ben a névérték öt és félszeresén állt.⁹⁰

A magyar kenderipar másik jelentős Szegeden működő vállalata, a Magyar Kender- és Lenipari Rt Trianon utáni helyzetét már az újszegedi elhelyezkedése is kedvezőtlenül befolyásolta. A szerb megszállás miatt 1921-ig kellett várni a gyártás újrakezdésével. Ekkor a nagy áruhiány miatt mindent könnyen el tudtak adni. A társaság zsák- és ponyvakölcsönző üzletet is nyitott.

1925. decemberében már 1500 munkás dolgozott. Két műszakban 4 millió méter szövetet állítottak elő. A kenderkikészítő 10 000 mázsa terméket produkált. Nőtt a gyapjú és len fonal mennyisége is.⁹¹

1926. január elsejével egyesült a Magyar Kender- és Lenipari Rt és a Juta- és Kenderipari Részvénytársaság. A megemelt alaptőkájú cég neve Magyar Kender-, Len- és Jutáipar Rt.

⁸⁸ Moholi Károly: i.m.

⁸⁹ Az első a Goldberger cég volt.

⁹⁰ A 40 pengős részvény 215 pengő árfolyamon volt.

⁹¹ Az Újszegedi Szövőipari Vállalat 100 éve.

A továbbra is újszegedi székhelyű és budapesti irodával rendelkező vállalat gépi beruházásokat hajtott végre. Több finomabb minőségű szövetet állítottak elő. Nagy erőfeszítéseket tettek a Trianon miatt határon túlra került termőterületek pótlására Csanád, Csongrád és Békés megyében, valamint a Duna – Tisza közén is. Igazán a két világháború közötti időszakban a kender feldolgozás területén a cég nem tudta kiheverni természetes nyersanyagbázisa elvesztését.

A jelentős fejlődést a nagy gazdasági világválság állította meg. Még az újszegedi gyár felszámolásának lehetősége is felmerült. Gyapjú és selyemszövés, vigogxefonás is szerepelt a kilábolási elképzelések között. Végül a világszerte jelentkező háborús készülődések teremtettek új piacot a vállalat számára.

A gyár már 10 000 mázsa fonalat, és négyszáz szövőgépen 4 millió méter szövetet állított elő, amikor ismét katonai irányítás alá helyezték. A jelentős hadiüzemben a munkások létszáma elérte a kétezer ötszázat.

A Trianon utáni mezőgazdaság helyzete területi és termőterületi változásai termelői és fogyasztói térségeinek átalakulása

Mint az előbbi fejezetekben adatokkal, tényekkel bemutattuk évszázados szerves kapcsolat után fél évszázados viharos fejlődés volt Szeged és térsége kapitalista árutermelő tevékenységében. Ennek során olyan kölcsönös érdekeltségi viszonyok alakultak ki, amelyek kedvező, európai piacon is versenyképes helyzetbe juttatták Szeged feldolgozó iparát. Biztos értékesítési lehetőséggel rendelkezett ezzel a térség mezőgazdasága, mert Szegeden keresztül a gabona, az állatok, az ipari növények további feldolgozás után, vagy közvetlenül vevőre talált.

Trianon kapcsán az alábbi térségi folyamatok mutathatók ki a mezőgazdaság és a feldolgozási és értékesítési lánc területén:

- Elvágták a búzatermelő térségek és a szegedi malmok, vasúti és vízi szállítási lehetőségek kapcsolatát. Elvesztek, vagy lényegesen gyengültek a lisztexport hagyományos piacai (Ausztria, Cseh és Morvaország).

- Elvesztette a szegedi szalámi gyártás hagyományos nagysúlyú sertés termelői beszállítóit, a bánáti és bácskai területeket. Az ottani mezőgazdasági termelőknek

komoly nehézséget okozott a sertések stabil értékestése (A nagyipari felvásárlás biztos piac volt, míg a exportra dolgozó kereskedők sokszor kihasználták a termelők nehéz helyzetét.

- Komoly nehézséget okozott a trianoni határ mindkét (sőt mindhárom: Magyarország, Jugoszlávia, Románia) oldalán, hogy a kendertermelés – elsődleges feldolgozás – világpiacon versenyképes áru termelése láncolat megszakadt, illetve államhatár nehezítette ennek érvényesülést.

- A dohány termelés is válságba jutott, mert nem jutott el a térség nyersárúja a szegedi dohánybevéltőbe, illetve a dohánygyár is nyersanyag nehézségek miatt visszafejlődött.

Infrastrukturális hálózatok átalakulása, szolgáltató központok piacvesztése, addig kialakult közlekedési hálózatok átrendeződése

A térség gyors személy és áruszállítást biztosító szállítási struktúrája mesterségesen három részre szakadt. Ennek során jól működő hálózatok váltak szinte mozgás képtelenné, vagy csökkentett hatáskövűvé. Ráadásul mindhárom rész (a magyar, a jugoszláv, és román) infrastruktúra egymásra utalt térségi szerkezet, ami megbontva csak csökkentett hatáskövűvel működtethető. Ezt támasztják alá a vasút területén az alábbi tények:

- A természetes Szeged – Szabadka – Baja (Zombor) vasútvonal két országba került ezzel a kelebiai vonal kiépítéséig a szabadkai kapcsolódási vonalak is gyengültek, valamint teljesen lehetetlenné vált a száz kilométeres távolság egyenes megtétele. Magyarországon csak jelentős kerülővel (Kiskunfélegyháza) és nagy idő veszteséggel jut el személy és áruforgalom a két város között.

- A Szeged – Temesvár vonal három részre szakadt, és ezzel teljesen ellehetetlenült, hiszen a magyarországi indulás után jugoszláv területen halad (Nagykikinda), majd innen megy Romániába.

- A Szeged – Makó – Mezőhegyes – Arad vasút vonal (ACSEV) végállomása lett Battonya. Még a sánt is felszedték a határnál. Ezzel Arad kapcsolata gyengült, illetve a Békéscsaba – Szolnok vonalra korlátozódott.

- Megszűntek a Szeged – Szőregről induló jelentős bányászati területek számára nagyon fontos szegedi kapcsolatok.

- Jelentősen csökkent a Szeged – Kecskemét – Cegléd – Budapest vasútvonal teherszállítási jelentősége, illetve kapacitás kihasználtsága. Ezzel párhuzamosan jelentősen hosszabbodott a különösen a bánáti és a Temesvár környéki területek teherforgalma német és osztrák irányban.

- A Szegedről kiinduló, Budapestre, Bécsbe, vagy német területekre irányuló vízi útvonal használata szinte lehetetlenné vált.

A trianoni hatások elemzését követően – mint már említettem – nem térek ki részleteiben a XX. század történéseinek gazdasági és társadalom-földrajzi hatásaira, hiszen a dolgozat keretei ezt nem teszik lehetővé, azonban célszerű az elmúlt évtized hihetetlen nagy változásait néhány, azt megelőző állomással, s nagy horderejű változással bevezetni.

A rendszerváltást megelőző gazdasági értelemben vett mérföldköve ennek az útnak az 1968-ban bevezetett új gazdaságirányítási rendszer, amely megpróbálta a tulajdonos szemléletét modellezni és az akkori szocialista termelési viszonyok között az állami tulajdon keretei közé beilleszteni. A siker közgazdasági értelemben egyértelmű volt, politikailag ez az erős keleti befolyásból adódóan sikertelenségre volt ítéelve, hiszen 1971-73 között többek között az 50 legnagyobb hazai vállalatot kivonták – politikai döntés eredményeként – az új gazdaságirányítási rendszer alól, ami lehetetlenné tette annak tényleges és sikeres nemzetgazdasági érdekeket szolgáló működését.

1982-re mindezek hatásaként az ország adósságállománya a kezdeti 1 milliárd USA dollárról 9 milliárdra növekedett, ami az ország fizetőképtelenségével volt egyenlő és ha akkor nem lépünk be - immár nyugati támogatással - a Nemzetközi Valutaalapba és a Világbankba, akkor az országban gazdasági csőd és súlyos visszaesésbe torkolló gazdasági folyamat erősödik fel.

1987. január 01-ével megvalósult a kelet-európai országok között először a kétszintű bankrendszer, amely lehetővé tette a kereskedelmi bankok és ezáltal nem csak állami vállalatok, hanem magán társaságok fejlődését és gyarapodását.

Az 1991-ben végrehajtott bank konszolidáció megteremtette a társaságok finanszírozásának háttérét és lehetővé vált a restriktív pénzügy politika elvének feladása.

Az elmúlt évtized gazdasági változásai és vívódásai végülis egy célt szolgáltak, ami már ma kézzelfogható közelségben van a 2004-es évben bekövetkező európai uniós csatlakozás.

Szeged és vonzáskörzete gazdasági, infrastrukturális környezetének változásai az elmúlt évtizedben

Ezen fejezet keretében tekintem át Szeged és vonzáskörzetének gazdasági logisztikai térszerkezete vonatkozásában az elmúlt évtized (1990-2000 közötti időszak) változásainak, és az EU csatlakozás várható hatásainak vizsgálatát.

Célszerű a város és vonzáskörzete logisztikai szerepének megítélését szolgáló gazdasági és infrastrukturális környezet meghatározó elemeit vizsgálni.

A fejlődés mérésének legelfogadottabb mutatója, az egy lakosra jutó GDP értéke 1994 óta megyei részletezésben is rendelkezésre áll.

A Dél-alföldi régió által előállított GDP értékének 35 %-át Csongrád megye produkáta 2001-ben. A Dél-alföldi régió egészét tekintve az 1 főre jutó GDP az országos átlag alatt van, az Észak-Alföldre, Észak-Magyarországhoz, Közép-Dunán-túlhoz és a Dél-Dunántúlhoz hasonlóan (2001).

Az egy lakosra jutó GDP értéke 2001-ben 1.180 ezer Ft-ot tett ki Csongrád megyében. Ez az érték 13 %-kal meghaladta a régió átlagát, amely a megye gazdaságának magasabb teljesítőképességét mutatja.

Az egy lakosra jutó GDP értékét tekintve Csongrád megye 1995 és 2001 között az ország 19 megyéje és az önálló területi egységként kezelt főváros közül az 5. helyről a 10. helyre került, a gazdasági fejlettségi rangsorban pozíciót veszített, Zala, Komárom-Esztergom, Veszprém, Pest és Tolna megye is megelőzték.

Románia figyelemreméltó sikereket ért el a makrogazdasági stabilizáció területén, ennek ellenére - egyedülállóan a közép-európai országok között – fejlődő ország státusa van. Az országban a GDP 1993 és 1996 között emelkedett, azóta minden évben csökken az előző évhez képest.

Jugoszlávia a régió többi országával szemben a 60-as, 70-es években megszerzett előnyét az elmúlt évek belső konfliktusai, valamint a nemzetközi gazdasági embargó következtében elveszítette. A közelmúlt jelentős intézkedéseinek eredménye, hogy 2001-ben 5,6 %-os GDP bővülést ért el.

Szeged és vonzáskörzete bruttó hazai termékének (GDP) alakulását mutatja az 1. táblázat.

1. táblázat
Bruttó hazai termék (GDP), 2001

Területi egység	Bruttó hazai termék beszerzési áron, millió Ft	Egy lakosra jutó bruttó hazai termék	
		Ezer Ft	Az országos átlag%-ában
Magyarország	14.849.623	1.458	
Dél-Alföldi régió	1.438.424	1.045	72
Csongrád megye	506.683	1.180	81
Románia*	370.729,6 milliárd lei	16.508 lei	n.a.
Arad megye	n.a.	n.a.	n.a.
Temes megye	n.a.	n.a.	n.a.
Jugoszlávia**	n.a.	1000 USD	n.a.
Vajdaság***	695.145	354	153

*Anuarul Statistic 2000. Editura Comisia Nationala pentru Statistica, Bucuresti, 2000

**ITD Hungary honlap, 2002

***Becsült adatok

Forrás: KSH

A térség gazdaságának struktúráját tükrözi a bruttó hozzáadott érték gazdasági ágankénti értéke. Csongrád megyében a mezőgazdaságban termelt bruttó hozzáadott érték közel kétszerese (1,95) az országos értéknek, az iparé pedig 3,5 százalékponttal elmarad attól. Az iparban előállított érték 21 % az élelmiszeriparból származik. A szolgáltatásokban az ingatlanügyletek és a gazdasági szolgáltatások képviselnek magasabb arányt.

Romániában a mezőgazdaság részaránya a GDP-ben viszonylag magas, de ennél is jóval magasabb a mezőgazdasági foglalkoztatottság aránya.

Jugoszláviában az ipari termelés az elmúlt néhány évben nem bővült, a GDP növekményt 20 %-os növekedésével az agrárium adta az elmúlt évben. Meg kell említeni azonban, hogy a népesség jövedelmének nagy része (a GDP megközelítőleg 40 %-a) a szürkegazdaságból származik, így nem jelenik meg a hivatalos statisztikákban.

2. táblázat

Bruttó hozzáadott érték a gazdasági ágak főbb csoportjai szerint 2001, %

Területi egység	Mezőgazdaság, vad- és erdőgazdálkodás, halászat	Ipar	Építőipar	Szolgáltatások	Összesen
Magyarország	4,3	26,2	5,1	64,4	100
Dél-Alföldi régió	10,8	24,4	4,8	60,0	100
Csongrád megye	8,4	22,7	4,8	64,1	100
Románia*	18,5	47,6		33,9	100
Arad megye	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Temes megye	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Jugoszlávia	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Vajdaság**	29,0	34,0	4,0	33,0	100

* Az ágazatok GDP-hez viszonyított aránya, 1997, forrás: Agriculture at a Glance in Emerging and Transition Economies . OECD, 1999

**Becsült adatok

Forrás: KSH

Az elmúlt néhány évtizedben Szeged gazdasága hazai kitekintésben fokozatosan a lemaradó pályára sodródott a más - elsősorban dunántúli - megyeszékhelyekkel ellentétben. A rendszerváltással egy időben recesszió, globális és strukturális problémák is jelentkeztek. Ennek kiváltó okai a gazdaság szerkezetének területén sokkal hosszabb időtávban jelentkeztek.

Gazdálkodó szervezetek

A gazdaság fontos konjunkturális jelzőszáma a gazdaság szereplőinek, a gazdaságban tevékenykedő szervezetek számának alakulása.

Szegeden 1992 és 1996 között a regisztrált vállalkozások száma 32 %-kal nőtt, 1996-2002 között - valamennyi gazdasági ágban együttesen – 4,1 %-kal csökkent. A működő vállalkozások köre 1996-2002 között 6 %-kal emelkedett.

A vállalkozások számának alakulását mutatja a 3.-4. táblázat.

3. táblázat

A regisztrált vállalkozások számának alakulása

Terület	Regisztrált vállalkozások száma				1000 lakosra jutó vállalkozás, 2002
	1992 ^{a/}	1996	2002	2002. év 1992 %-ában	
Dél-alföldi régió	89 855	123 236	127 210	141,6	93
Csongrád megye	34 055	44 485	44 969	132,0	105
Szeged	18 496	24 389	23 384	126,4	144
Arad megye	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Temes megye	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Vajdaság	n.a.	n.a.	52654	n.a.	n.a.

a/ Jogi személyiségű és jogi személyiség nélküli gazdasági szervezetek, valamint az egyéni vállalkozások.

Forrás: KSH, Szerb Köztársaság Köztársasági Informatikai és Statisztikai Intézet Vajdasági Statisztikai Szektora

4. táblázat

A működő vállalkozások számának alakulása

Terület	Működő vállalkozások száma			1000 lakosra jutó vállalkozás, 2000
	1996	2002	2002. év 1996 %-ában	
Dél-alföldi régió	87 691	98 280	112,1	72
Csongrád megye	31 092	34 535	111,1	81
Szeged	16 777	17 812	106,2	109
Arad megye	n.a.	6 484	n.a.	13
Temes megye	n.a.	14 067	n.a.	20
Vajdaság	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Forrás: KSH, Temes Megyei Regionális Statisztikai Hivatal

Szegeden 2002 végén 23.384 regisztrált és 17.812 működő vállalkozást tartottak nyilván, mely lakosságszámra vetítve is jelentősen meghaladja mind a megyei, mind az országos átlagot (85). Szeged kiemelkedő gazdasági szerepét így leginkább a vállalkozások száma mutatja. Eszerint a régióban működő vállalkozások 18, a Csongrád megyében működő vállalkozások 52 %-a Szegeden működik.

A vállalkozások köréből a gazdasági fejlődés tekintetében nagyobb jelentőséggel bírnak a jogi személyiséggel rendelkező vállalkozások, melyek tulajdoni többsége kft. A működő kft-k száma Szegeden 1996 és 2002 között közel 24 %-kal emelkedett (5. táblázat).

5. táblázat

A korlátolt felelősségű társaságok számának alakulása

Terület	Regisztrált		Működő			10000 lakosra jutó Kft 2002
	1992	1996	1996	2002	2002 év 1996 %-ában	
Dél-alföldi régió	5 398	10 741	9 355	13 405	143,3	98
Csongrád megye	1 933	3 655	3 327	4 509	135,5	106
Szeged	1 343	2 461	2 221	2 752	123,9	169

Forrás: KSH

A gazdasági fejlődés fontos tényezője volt Szegeden az 1990-es években az ipar, melyet ezen ágazatban működő társas vállalkozások száma is mutat (736). (6. táblázat)

6. táblázat

Iparban működő társas vállalkozások számának alakulása

Város	Iparban működő társas vállalkozások száma				Százezer lakosra jutó ipari vállalkozás, 2000
	1992 ^{a/}	1996	2002	2002. év 1992 %-ában	
Dél-alföldi régió	2 885	4 078	4 624	160,3	338
Csongrád megye	954	1 353	1 399	146,6	328
Szeged	562	765	736	131,0	452

a/ Regisztrált jogi és nem jogi gazdasági szervezetek (egyéni vállalkozások nélkül)

Forrás: KSH

7. táblázat

Működő vállalkozások számának alakulása gazdálkodási forma szerint (2002)

Gazdálkodási forma	Szeged	Csongrád megye	Dél-alföldi régió
Szervezetek száma			
Összesen	17 812	34 535	98 280
Ebből:			
Kft	2 752	4 509	13 405
Rt	73	119	322
szövetkezet	80	282	906
Bt	4 055	6 358	17 042
egyéni vállalkozás	9 979	22 027	63 931
Szervezetek 1996 %-ában			
Összesen	106,2	111,1	112,1
Ebből:			
Kft	123,9	135,5	143,3
Rt	114,1	117,8	113,0
szövetkezet	117,6	126,5	116,8
Bt	108,5	119,9	139,1
egyéni vállalkozás	96,5	101,9	100,5
10000 lakosra jutó szervezet			
Összesen	1 094	809	719
Ebből:			
Kft	169	106	98
Rt	4	3	2
szövetkezet	5	7	7
Bt	249	149	125
egyéni vállalkozás	613	516	468

Forrás: KSH

A korábbi évek tendenciájához hasonlóan 2000-ben is a kisvállalkozások száma bővült dinamikusán, míg a nagyobb létszámot foglalkoztató nagyvállalkozások egy része megszűnt, vagy kisebb lett, illetve székhelye elkerült a városból.

A legnagyobb létszámú cégek 50-es ranglistáján 3 helyi cég található: a PICK Rt. (4713 fő) DÉMÁSZ Rt. (1723 fő). 2000-ben ezek közül egyedül a PICK Rt. létszáma emelkedett 59 fővel, a DÉMÁSZ-nál a létszámcsökkenés 124, a MOL-nál 2468 fő volt. Ez utóbbi az ország teljes területére értendő.

8. táblázat

A vállalkozások száma gazdasági ág szerint

GAZDASÁGI ÁG	CSONGRÁD MEGYE		ARAD MEGYE	TEMES MEGYE	VAJDASÁG
	1992 ¹	2002 ²	2000	2000	2000 ³
MEZŐ-, VAD-, ERDŐ- GAZDASÁG, HALÁSZAT	184	490	498	577	2 208
BÁNYÁSZAT, FELDOLGOZÓIPAR	500	1 356	1 301	2 003	5 511
ÉPÍTŐIPAR	211	1 084	225	577	1 441
KERESKEDELEM, JAVÍTÁS	833	3 560	n.a.	n.a.	n.a.
SZÁLLÁSHELY- SZOLGÁLTATÁS, VENDÉGLÁTÁS	86	518	n.a.	n.a.	n.a.
SZÁLLÍTÁS, RAKTÁROZÁS, POSTA ÉS TÁVKÖZLÉS	86	381	n.a.	n.a.	n.a.
PÉNZÜGYI TEVÉKENYSÉG, INGATLANÜGYLET, GAZDASÁGI SZOLGÁLTATÁS	293	3 843	n.a.	n.a.	n.a.
ÉGYÉB TEVÉKENYSÉGET FOLYTATÓ	101	1 233	n.a.	n.a.	n.a.
ÖSSZESEN:	2 304	12 508	6 484	14 067	52 654

Forrás: KSH

¹ Jogi személyiségű gazdasági szervezetek

² Működő társas vállalkozások

³ Regisztrált vállalkozások

Határ menti gazdasági kapcsolatok

A magyar-román kapcsolatok a XX. század Európájában, ahol az elmúlt évtizedek problémái jellemezték a nemzetállamok közötti viszonyokat, különösen feszültnek minősíthetők.

A Trianoni határmódosítások és a II. világháborút követő határrevíziók keltette bizalmatlanság és gyanakvás mélyen beszívódott a két nép tudatába. A kapcsolatok, a kormány-szinten deklarált „szocialista testvériség” jegyeit a gyakorlatban korántsem viselték magukon. A második világháború lezárása és a rendszerváltás közötti időszakban született ugyan néhány „kötelező jellegű” kormányközi megállapodás, de a két ország kapcsolata, beleértve a határ menti együttműködést, teljesen fagyos volt. A határ valódi falat jelentett, mely megakadályozta a két szomszédos nép legalapvetőbb kapcsolattartását is.

A rendszerváltást követően azonnal megindult a kapcsolatok felvétele mind helyi, mind központi szinten. Több szakágazati jogszabály elfogadásra került, melyek törvényi keretet biztosítottak az újjáéledő gazdasági-társadalmi együttműködéshez. A kétoldalú nemzeti kapcsolatokat tovább erősítette, hogy 1996. szeptember 16-án Temesváron Magyarország és Románia szerződést írt alá a megértésről, az együttműködésről és a jószomszédságról, melyet 1997-ben az Országgyűlés törvénybe is foglalt⁹².

1997 márciusában a két ország megegyezett egy kormányközi vegyes bizottság felállításáról is, melynek feladata többek között a két ország intézményei, szervezetei együttműködésének támogatása. Ezt követően az addig éledező kapcsolatok új dinamizmust nyertek, mely a romániai demokratizálódási folyamatok felgyorsulásával további lendületet kaptak.

Az országos szinten deklarált együttműködéssel párhuzamosan helyi szinten is megkezdődött a kapcsolatok kiépítése, illetve újjáélesztése. A határ menti megyék együttműködési megállapodásokat kötöttek romániai társ megyékkel, a határ menti falvak és városok testvér-települési kapcsolatokat létesítettek határon túli településekkel, intézmények és civilszervezetek kezdtek együttműködni romániai társaikkal.

⁹² 1997. évi XLIV. törvény (Magyar-román Alapszerződés)

Az elmúlt évek határ menti együttműködésének fejlesztéséhez hozzájárult az is, hogy két eurorégió is alakult a közös határszakasz teljes hosszára kiterjedően.

A határ menti együttműködésben új fejezetet nyitott a PHARE CBC 1996-ban, mikor is történetében először két Phare ország között támogatta az együttműködést.

A 90-es évek eleje óta Jugoszláviát az általános gazdasági hanyatlás, a növekvő politikai bizonytalanság és a szomszédos államokkal fennálló konfliktusok jellemezték.

A magyar-jugoszláv gazdasági kapcsolatok alakulására az elmúlt közel egy évtizedben árnyékot vetettek a jugoszláv háborúk, az ehhez kapcsolódó politikai bizonytalanság és a gazdasági visszaesés. A szomszédságból fakadó gazdasági – főleg kereskedelmi – kapcsolatok nem szűntek meg, de a makroszintű támogatottság hiánya következtében töredékükre estek vissza.

A háború ugyan mára befejeződött, de a politikai helyzet még nem stabilizálódott, gazdasági téren pedig az embargó fennállása akadályozza a kapcsolatok újraélesztését.

A magyar – jugoszláv gazdasági kapcsolatokat jelenleg döntően a kereskedelmi áruforgalom jellemzi, jelentős magyar aktívummal. A korábbi évek termelési együttműködései elhaltak. Beruházási, befektetési kapcsolat az üzleti kockázat és az adminisztratív tiltás miatt nincs, a pénzügyi kapcsolatok az állami hitelvonalak felfüggesztésével gyakorlatilag a banki átutalásokban merülnek ki. Az exportpiacokat kereső magyar vállalkozásoknak rendkívül korlátozott fizetőképességgel, nehezen működő pénzügyi rendszerrel, bonyolult és restriktív engedélyezési feltételekkel és bizonytalan jogi környezettel kell szembenézniük Jugoszláviában.

A nehézségek ellenére a piac igényes fogyasztói szokásaiban még mindig idézi az előző évtizedek gyakorlatát, belső gazdasági körülményeit tekintve pedig adott a jól képzett munkaerő, az elfogadható technikai-műszaki színvonal és infrastruktúra, valamint az újraéleszhető gazdasági kapcsolatok.

A Délkelet – Európai Stabilitási Egyezmény keretében történő hitelnyújtás pénzügyi feltételeiről egyezményt köt a szerb és a magyar kormány.

Tőkeáramlás

A külföldi érdekeltségű vállalkozások száma mind országosan, mind a régióban 1990-2000 között dinamikusan emelkedett, de területi elhelyezkedésük nagyon egyenlőtlen.

Annak ellenére, hogy a külföldi befektetők a fővárost és az ország nyugati felét részesítik előnyben, Szeged gazdaságában növekvő szerepet töltenek be a külföldi tőkével működő vállalkozások. Csongrád megyében működik a magyarországi külföldi érdekeltségű vállalkozások 3,2 %-a, melyek jegyzett tőkéje 2,2 %-os arányt képvisel. Súlyuk az energia és a szolgáltató ágazat privatizációjának eredményeként emelkedett meg jelentősen; a befektetések közel 78 %-a ezen ágazatokban realizálódott.

A Szegeden működő 933 külföldi érdekeltségű vállalkozás összesen 72,7 milliárd Ft jegyzett tőkével és 176,4 milliárd Ft nettó árbevétellel rendelkezett 1999-ben. Ez megyei és regionális viszonylatban is Szeged domináns gazdasági szerepét támasztja alá, mely szerint a megyében és a régióban működő külföldi érdekeltségű vállalkozások 78, illetve 41 %-a Szegeden található. (9. táblázat)

9. táblázat

Külföldi érdekeltségű vállalkozások

Területi egység	1992	1995	1998	2001 a/
Külföldi érdekeltségű vállalkozások száma				
Dél-alföldi régió	1 968	3 143	2 284	1 782
Csongrád megye	910	554	1 202	816
Szeged	n.a.	n.a.	933	n.a.
Külföldi érdekeltségű vállalkozások jegyzett tőkéje / Millió Ft				
Dél-alföldi régió	37 100	104 600	136 900	150 468
Csongrád megye	10 000	64 489	81 900	79 742
Szeged	n.a.	n.a.	72 730	n.a.
Ebből külföldi részesedés / Millió Ft				
Dél-alföldi régió	22 207	67 700	111 000	124 212
Csongrád megye	5 207	35 220	64 000	59 880
Szeged	n.a.	n.a.	56 039	n.a.

Forrás: KSH

a/ Előzetes adat

A vizsgált időszakban a külföldi érdekeltségű vállalkozások száma dinamikusan nőtt a megyében.

A jegyzett tőkét tekintve jelenleg legjelentősebb a külföldi - elsősorban francia - jelenlét az energiaszolgáltatásban (68 %), valamint a távközlésben (17 %). Ez utóbbi szolgáltatók tevékenysége az egész Dél-alföldre kiterjed és sajátos módon az M5-ös autópálya szintén francia tulajdonosa hátráltatja az autópálya építés befejezésének elhalasztásával ezen francia tulajdonú szolgáltató cégek fejlődését. A feldolgozóiparban az amerikai tőke adja a befektetések több mint felét; emellett jelentős az osztrák és az olasz tőke is.

A külföldi befektetők beruházásainak kétharmada (52 %) a kereskedelem, javítás ágazatban működik, de jelentős arányuk az iparban (17 %), különösen a feldolgozóiparban (16 %), és az ingatlanügylet, gazdasági szolgáltatás területén (15 %) is.

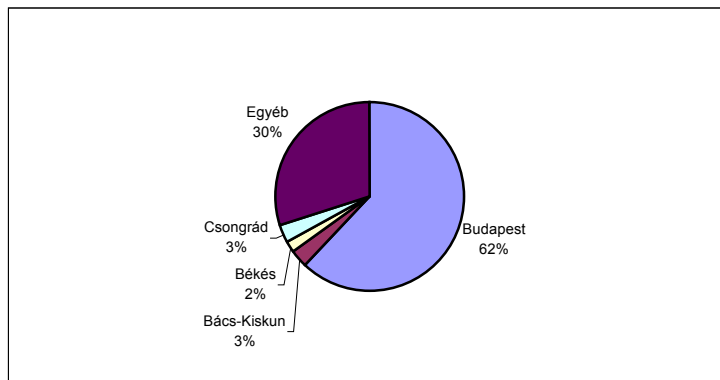
Az egy főre jutó külföldi tőkebefektetés a megyében a legmagasabb, az ország keleti megyéinek viszonylatában (732 USD), ami közel hétszerese a legkisebb befektetést vonzó Szabolcs-Szatmár-Bereg megyének.

A ROMÁN ÉS JUGOSZLÁV ÉRDEKELTSÉGŰ VÁLLALKOZÁSOK A DÉL-ALFÖLDI RÉGIÓBAN

Ma már Szegeden és agglomerációjában egyre inkább a minőségi és tőkeerős vállalkozások kerülnek az élre.

A csaknem 1700 román és a több mint 2300 jugoszláv érdekeltségű vállalkozás magyarországi területi elhelyezkedésében jelentős eltérések találhatók, amit részletesen a 8. és 9. ábra szemléltet.

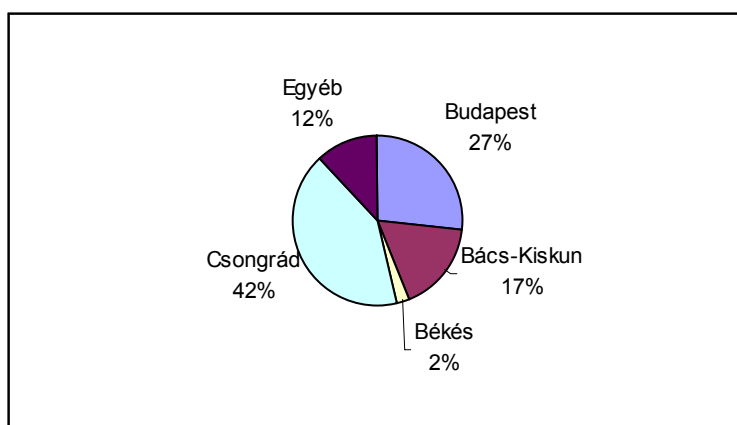
8 ábra
Román érdekeltségű működő vállalkozások területi megoszlása Magyarországon, 1999



Forrás: CompLex CD Céghírek (KJK-Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó Kft.)

Meglepő módon – bár az összes külföldi érdekeltségű vállalkozás eloszlásához nagyon hasonlóan – a román érdekeltségű vállalkozások 62 %-a Budapesten került bejegyzésre, és a Romániával határos megyékben kevesebb, mint 10 %-uk található.

9. ábra
Jugoszláv érdekeltségű működő vállalkozások területi megoszlása Magyarországon, 1999



Forrás: CompLex CD Céghírek (KJK-Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó Kft.)

Teljesen más képet mutat a jugoszláv érdekeltségek megoszlása; a vállalkozások több, mint fele Csongrád (42 %) és Bács-Kiskun (17 %) megyében működik.

A megyeszékhelyek közül Szeged szerepe kiemelkedő: a Csongrád megyei román vállalkozások harmada-fele a Dél-alföldi régió megyeszékhelyein találhatóak; a jugoszláv vállalkozások 76 %-a ezt a várost jelölte meg székhelyének.

Cégformáját tekintve mindkét országban a betéti társaság az uralkodó; messze lemaradva tőlük következnek a korlátolt felelősségű társaságok. A térségben a kis alaptőke a jellemző, de kevés számban több millió forint alaptőkés cégek, főként kft-k is megtelepedtek. A Csongrád megyében működő több mint 800 bt. felének a vagyona 10.000,- Ft, vagy annál kevesebb.

A román érdekeltségű vállalkozások általában ffeldolgozással, élelmiszergyártással, építőipari-szolgáltatás nyújtással, építőanyag, vagy más export-import tevékenységgel, idegenforgalommal foglalkoznak.

A jugoszláv érdekeltségű vállalkozások tevékenységi köre elsősorban a mezőgazdasághoz és a terciér szektorhoz kötődik. A kis- és nagykereskedelemben ruházati, élelmiszeripari cikkek, autók és építőanyagok fordulnak elő leginkább, de szép számmal található vállalkozások a vendéglátásban és a javító szolgáltatásban is.

MAGYARORSZÁGI BEFEKTETÉSEK ROMÁNIÁBAN ÉS JUGOSZLÁVIÁBAN

Románia

A térségbe irányuló külföldi befektetések elsősorban a bel- és külkereskedelemben, a szolgáltatási szektorba és az építőiparba áramlanak. Országos szinten a kereskedelmet a kitermelő és a feldolgozóipar követi.

1998. júliusában Temes megyében 81 román-magyar vegyes vállalat működött, így Magyarország a 12. helyet foglalja el a befektetett tőke nagysága szerint, az általános trendhez hasonlóan elsősorban a kereskedelemben ruház be.

Jugoszlávia

A balkáni demokrácia létrejöttével további jugoszláv vállalkozási befektetések realizálása várható, mely a jövőben tovább erősödik. Ebben a vonatkozásban Szeged

gazdaságában a jövőben e leendő jugoszláv vállalkozások megfelelő fogadtatására feltétlenül fel kell készülni, és az önkormányzat vállalkozásbarát politikája megteremtheti annak feltételét, hogy a régióközpont jövőbeni gazdasági fejlődését ezen a vállalkozások messzemenően elősegítsék.

Mezőgazdaság

Az elmúlt évtizedben a magyar mezőgazdaságban gyökeres változások következtek be. A rendszerváltozás során a termelés alapvető tényezője, a termőföld és a többi termelőeszköz magántulajdonba került, a termelés súlypontja a magángazdaságokba helyeződött át. Ez alapjaiban változtatta meg a mezőgazdaság helyzetét és fejlődési perspektíváit, mivel a nagyüzemi birtok- és termelési struktúra felbomlott, a kárpótlási törvények végrehajtásával új birtokszerkezet jött létre.

A földtulajdon és a földhasználat korábbi egysége megszűnt. Mára a földtulajdon új szerkezete stabilizálódott, ugyanakkor a földhasználat struktúrája folyamatosan változik. A földbérleti rendszer elterjedésével megindult az agrártermelés koncentrációja.

Ma már a mezőgazdasági termelés nagyobb hányadát az egyéni gazdálkodók adják. E körbe nem csak a vállalkozók, hanem a kistermelést folytató háztartások is beletartoznak.

A mezőgazdaság tulajdoni átrendeződésével az 1990-es évek elején a mezőgazdasági vállalkozások száma ugrásszerűen megnőtt, 1992 óta pedig lassú növekedés tapasztalható.

A jelenlegi birtokszerkezetet az jellemzi, hogy az egyéni gazdaságok 70 %-a 1 hektárnál kisebb termőterületen gazdálkodik, az 50 hektár feletti gazdaságok aránya nem éri el az 1 %-ot sem, a gazdasági szervezetek 7 %-a pedig egyáltalán nem rendelkezik termőfölddel.

A megváltozott birtokstruktúra, a kárpótlás elhúzódása és ennek következményeként a földhasználat rendezetlensége mellett az egyszerű újratermelés feltételeinek elégtelensége, a tőkehiány és a tőkekivonás, az alacsony agrotechnikai színvonal egyaránt

hozzájárult a mezőgazdasági termelés csökkenéséhez. A korábbi szovjet piac elvesztése az értékesítés biztonságának hiányát idézte elő.

A Dél-alföldi régió kedvező földrajzi adottságainak és jó minőségű termőföldjének köszönhetően átlag feletti mezőgazdasági potenciállal rendelkezik. A régió három megyéje termeli meg az ország mezőgazdaságból származó bruttó hazai termékének egynegyedét. Az agrárágazat szerepe a megye gazdaságában, a foglalkoztatásban, az ellátásban a már régóta csökkenő termelési tendencia ellenére is jelentős.

A mezőgazdaság térségbeli szerepét jelzi, hogy 2001-ben a GDP-hez való hozzájárulása a megyében az országos érték két és félszerese.

A mezőgazdaság súlyát tükrözi a munkaerő-szerkezetben elfoglalt helye is: míg 2002-ben az ország aktív keresőinek 12,8 %-a, addig a mezőgazdaságban dolgozó aktív keresők 30,3 %-a Dél-alföldi lakos. A régióban élő aktív keresők 14,7 %-a dolgozik az ágazatban, míg az országos átlag 6,2 %.

A térségben az országos adatoknak megfelelően az apró birtokok túlsúlya jellemző, a legtöbb birtokos 1-5 ha földterületen gazdálkodik. Általános probléma a tökeszegénység, a korszerűtlen termesztési technológia.

10. táblázat
Földterület nagysága, 2003. május 31.

(ezer hektár)

Területi egység	Termőterület	Mezőgazdasági terület	Ebből:		Művelés alól kivett területek	Összes terület
			szántó	szőlő		
Dél-Alföldi régió	1 569,6	1 320,5	1 028,3	29,8	278,1	1 847,7
Csongrád megye	373,3	322,6	258,1	2,8	69,9	443,2
Szeged város	20,0	17,2	12,9	0,4	8,0	28,1
Arad megye	n.a.	511,6	347,8*	3,7	n.a.	775,4
Temes megye	n.a.	702,3	533,0*	4,3	n.a.	869,6
Vajdaság	n.a.	1 757,0	1 580,8*	11,9	n.a.	2 153,3

*szántó és kert

Forrás: KSH, Szerb Köztársaság Köztársasági Informatikai és Statisztikai Intézet Vajdasági Statisztikai Szektora, Temes Megyei Regionális Statisztikai Hivatal, 2000

Szeged mezőgazdasági termelésében a jó színvonalú szántóföldi művelés, az ahhoz kapcsolódó állattenyésztés, valamint a kertészeti termesztés (zöldség- és dísznövény-, elsősorban vágott virág-termesztés) a jellemző. Szegeden az intenzív zöldség-termesztésnek és a vágott virág-termesztésnek van hagyománya, mindkettő értékesítését helyi nagybani piac segíti. Szeged nemzetközi hírű hungarikumai a PICK szalámi és a fűszerpaprika.

A fontosabb növényfélések közül a kalászosok hektáronkénti hozama jó közepes színvonalat ért el, szélsőséges szóróhatárokkal: a belvizes táblák igen alacsony, hektáronkénti 2 tonnás termését a magasabb fekvésű, jó tápanyag-ellátottságú táblák hozamai 3-4 tonnával felülmúlták. A csapadékhiányt sokkal jobban megsínylő őszi betakarítású növények eredményei viszont messze elmaradnak a megszokottól, a fontosabb növényfélések közül csak az aszályra kevésbé érzékeny napraforgó átlagtermése haladta meg jelentősebben az egy évvel korábbit. A cukorrépa veszteségét a felszedést nagyon megnehezítő száraz talaj tovább fokozta, a cukortartalom viszont a kedvező 17 százalék körül alakult.

11. táblázat
Néhány fontosabb gabonaféle és őszi betakarítású
növény termésátlaga, 2002

Növény	Kg/ha	1996-2000.	2001. év
		évek átlagának	
		%-ában	
Csongrád megye			
Búza	3 300	83,1	77,8
Őszi árpa	2 850	77,7	74,4
Kukorica	3 990	70,1	64,7
Cukorrépa	41 180	97,8	91,5
Napraforgómag	2 140	115,1	91,1
Burgonya	20 040	105,7	87,1
Lucernaszéna	4 850	87,7	77,0

Forrás: KSH

12. táblázat

Néhány fontosabb gabonaféle és őszi betakarítású növény termésátlagának összehasonlító adatai, 2000

Növény	Csongrád megye	Arad megye	Temes megye	Vajdaság
	Kg/ha			
Búza	3 510	2 250	2 570	3 370
Őszi árpa	3 230	2 270	2 420	2 780
Kukorica	3 930	1 910	2 020	2 940
Cukorrépa	32 570	8 070	9 800	24 710
Napraforgómag	1 770	930	1 030	1 520
Burgonya	17 020	9 620	10 210	8 070
Lucerna széna	3 520	3 720	3 610	4 550

Forrás: KSH, Szerb Köztársaság Köztársasági Informatikai és Statisztikai Intézet Vajdasági Statisztikai Szektora, Temes Megyei Regionális Statisztikai Hivatal, 2000

Nem volt túl sikeres az évezred utolsó éve az állattenyésztés szempontjából sem; a két fő állatfaj közül a sertések száma jelentősen visszaesett, és bár a szarvasmarha-állomány bővült, a reprodukciót biztosító tehénlétszám tovább fogyatkozott. 2000 decemberében a megye szarvasmarha-állománya 48 ezer volt, aminek nagyobbik felét – a szinte egyenletes csökkenés ellenére – még mindig a gazdálkodó szervezetek tartották. Az egyéni gazdálkodók állománya egy év alatt 4 ezerrel gyarapodott, ami mintegy egynegyedest növekedést jelent. E pozitív irányú változás annak ellenére következett be, hogy a takarmányárak 2000 első 11 hónapjában igen jelentősen – a takarmányszénáé 42, a kukoricáé 62 százalékkal – emelkedtek, miközben a tehéntejért 6, a vágómarháért 3 százalékkal fizettek csak többet a felvásárlók. A kistermelők tejtértékesítési gondokkal küszködnek, mivel a gyűjtött tejre nem köt szerződést a megye legnagyobb felvásárlója. A vágómarha iránti keresletet a szivacsos agyvelőgyulladás miatti félelem vetette vissza.

Arad és Temes megyékben a mezőgazdaság privatizációja a legelőrehaladottabb a családi gazdaságok térnyerése okán, amely azonban a termelékenység szint csökkenéséhez vezetett. A legfontosabb mezőgazdasági termékek: gabonák és ipari növények, zöldség- és gyümölcsstermesztés, sertés és szarvasmarha.

A nagy ráfordítás igényű, a kisüzemi táblákon profitábilisan nem termelhető növények – napraforgó, cukorrépa, kender – egyes élelmiszeripari és könnyűipari ágazatok vissza-eséséhez vezettek (pl: textilipar, cukor és édesipar). A gazdák közötti szerveződési és együttműködési szint minimális.

A nagy volumenű szállítási igény kielégítése a mezőgazdaságon belül alapkérdés. A termelők belső szállításaikat elsősorban saját erőgépeikkel végzik el. 2000-ben az 1000 hektár mezőgazdasági területre jutó traktorállomány 26,5 db, a tehergépkocsi tonna 20,4, amely a Dél-alföldön 28 db, illetve 22,6 tonna. A gazdaságcsoportok között jelentős különbség figyelhető meg. Az egyéni gazdaságok „traktor sűrűsége” 3-4 szerese a gazdálkodó szervezetének.

Ipar

Az ipar szerkezetében – a térség agrárjellegének megfelelően domináns szerepet játszott az élelmiszeripar és a helyi mezőgazdasági nyersanyagbázisra települt kenderfeldolgozás. Emellett - sok évtizedes hagyomány alapján a könnyűipar számos területe ért el jelentős részesedést. A nehézipar, ezen belül a gépipar területei nem tudtak teljes mértékben kibontakozni.

Nagyobb gépipari üzemek ekkortájt a Magyar Kábel Művek Szegedi Kábelgyára és az Ikarus Szegedi gyára volt. A kisüzemek termelési feltételei és termékei sosem voltak elég korszerűek, így a részegység és alkatrészgyártás, vagyis a háttéripar fejletlen volt.

Példaként említhető a mezőgazdasági gépgyártással és a közúti nehéz járművek gyártásával foglalkozó HÓDGÉP, melyet a privatizáció szinte teljesen „elsöpört”; csak néhány gyáregysége élte át sikeresen a piacgazdaság megjelenését (köztük a dorozsmai gyáregység, amelyet a svájci Rampf Faba AG. vásárolt meg és jelenleg Tornádó International Kft. néven működik).

Az ipar változásai az elmúlt évtizedben

Szeged a rendszerváltást egy kedvezőtlen fejlődési lehetőséggel rendelkező iparral (könnyű- és élelmiszeripar) érte meg. A régi rendszertől örökölt ipar nem volt annyira

rossz és elmaradott, hogy egy-két év alatt tönkremenne központi forrásokkal támogatott szerkezetátalakítást alapozzon meg. Ugyanakkor alacsony technikai színvonalú, fejlődésképtelen volt és 10 esztendő alatt a cégek sora szűnt meg (Kábelgyár, Textilművek, Ecset- és Seprűgyár), vagy „olvadt el” (Konzervgyár, Ruhagyár), miközben számottevő új zöldmezős telepítésre nem került sor.

Helyükön nehezen teremthetnek meg a tudásipar, a biotechnológia, az internet gazdaság alapjai.

Szeged ipara súlyos veszteségeket szenvedett el a kelet-európai piacok elvesztésével és a volt Jugoszlávia területén folyó háború miatt, bár kérdéses, hogy ezen országok piacai hosszú távon mennyire komoly potenciált jelentettek volna a szegedi gyártók részére.

Mind Szeged, mind a megye iparszerkezete kevésbé vonzotta a működő tőkét. Elsősorban barnamezős iparfejlesztés volt jellemző. Az átalakulás során további gondot jelentett a vállalati önállóság kérdése, ugyanis az ipar döntő részének irányítása városon kívül történt (Textilművek, Kábelgyár, MOL, Gumigyár, Gyufagyár, stb.)

A Csongrád megyében kialakult iparszerkezetet az jellemzi, hogy a fejlődőképes ágazatok szerepe, részesedése az országos átlag alatti, ugyanakkor a kevésbé fejlődőképes vagy fejlődésképtelen ágazatok aránya az országos átlag feletti.

13. táblázat

Kedvező és kedvezőtlen fejlődő képességű ágazatok részesedése, 2002

Ágazat	Az ágazatok részesedése az iparban a foglalkoztatottak száma alapján, %	
	a megyében	országosan
Gépipar	12,8	29,7
Textília gyártása	17,2	13,5
Élelmiszer, ital gyártása	24,8	15,5

Forrás: KSH

Az egyes ipari ágazatok fejlődőképességét a termelés 1992 és 2000 közötti alakulása alapján rangsorolva megállapítható, hogy Csongrád megye iparának fejlődési lehetőségei az országoshoz mérten lényegesen kedvezőtlenebbek.

14. táblázat

Az ipari termelés megoszlása a termelő ágazatok fejlődőképessége szerint

A termelés 1992 és 2002 közötti változásának nagyságcsoportjai		Az ágazatok részesedése az ipari termelésből, %	
		a megyében	országosan
Csökkenő, stagnáló ágazatok			11,3
1-49 %	növekedést elért ágazatok		26,7
50-99 %			15,8
100 %-nál nagyobb			46,2
összesen		100	100,0

Forrás: KSH

Csongrád megyében az országosan 50 % feletti növekedést elért ágazatok részesedése az ipari termelésben mindössze 11 %-os, országosan viszont 36 %-os. Ennek tudható be, hogy az ország ipari termelése 2000-ben 115,6 %-kal haladta meg az 1992. évit, ugyanezen idő alatt Csongrád megyében 201,1 %-os volt az ipari termelés növekedése. Mind a termelés-növekedés, mind a létszámvesztés mértéke az országos átlagot meghaladó volt.

15. táblázat

Az ipari termelés összetétele Csongrád megyében

Megnevezés	Megoszlás % 1992	Megoszlás % 2002
Feldolgozóipar	62,9	72,0
Ezen belül:		
élelmiszer, ital, dohánygyártás	54,8	52,2
textília, textiláru, bőrtermék és lábbeli gyártás	10,6	6,7
vegyipar	5,3	16,4
gépipar	10,4	7,6
Villamosenergia-, gáz-, gőz-, vízellátás	37,1	28,0
IPAR ÖSSZESEN	100,0	100,0

Forrás: KSH

A fenti adatok alapján az iparon belül nőtt a feldolgozóipari termelés aránya. A feldolgozóiparon belül csökkent az élelmiszeripar, a textilipar, és a gépipar. Az iparon belül 28,9 %-kal csökkent az energia-, gáz-, gőz-, vízellátás termelése a két időszak vonatkozásában.

Csongrád megye ipari súlyának változását jelző statisztikai adatok eléggé kedvezőtlen képet mutatnak a térségről. Az ország népességének 4,2 %-a él Csongrád megyében, számos ipari jelzőszám ennél lényegesen kisebb súlyt képvisel.

16. táblázat
Csongrád megye ipari súlya

Mutatószám	Csongrád megye az országos adat %-ában, 1992	Csongrád megye az országos adat %-ában, 2000	Csongrád megye az országos adat %-ában, 2002
Iparban foglalkoztatott létszám	4,3	3,9	3,6
Befektetett külföldi tőke	n.a.	2,3	2,3
Ipari termelés	4,1	2,6	2,6
Ipari beruházás	4,0	2,3	2,4
Gépiparban foglalkoztatott létszám	n.a.	1,8	1,5
Ipari export	3,1	1,4	1,3

Forrás: KSH

A 16. táblázatban szereplő mutatók alapján megállapítható, hogy az ipar súlya Csongrád megyében a két időszak vonatkozásában közel 40 %-kal csökkent.

Országosan az ipari termelés 55,1 %-a exportra kerül, a Csongrád megyében előállított ipari terméknek csak 30,4 %-át értékesítik külföldre. (Ez az adat Győr megyében 79,7 %, Somogy megyében 82,6 %.)

Az igen alacsony export-arány – amely csupán az ország két megyéjében alacsonyabb, mint Csongrádban – szintén ágazati eredetű és erősen termelésfékező tényező. A belföldi piac bővülése korlátos és mivel a termelés közel kéttizede ezen értékesül, a fejlődés lehetőségeit ez erősen lehatárolja.

Csongrád megye ipara 1990 és 2000 között elveszítette foglalkoztatottainak közel felét (42 %), a leépülés döntően az 1990-es évek első felét érintette.

17. táblázat

Az iparban alkalmazásban állók, Csongrád megye

Alkalmazásban állók	1990	1995	2000	2002
Száma, ezer fő	53,1	32,6	30,9	29,3
Változása az 5 év előttihez/ezer fő	-6,9	-20,5	-1,7	

Forrás: KSH

Szeged iparában a foglalkoztatottak 68,5 %-a alacsony technikai színvonalú szakágazatban dolgozik, a magas technikai színvonal részesedése jelentéktelen (2,3 %). A növekedési adatok rövid távon is jelzik a fejlődési lehetőségekben rejlő különbségeket.

A 18. táblázat mutatja be a szegedi ipar szerkezetének technológiai színvonal változását 1992-2000 közötti időszakban.

18. táblázat

Az ipar szerkezete technológiai színvonal szerint

Szakágazatok, ahol a technikai színvonal	Foglalkoztatottak megoszlása, %				Foglalkoztatottak száma 2000. év 1992 %-ában	Foglalkoztatottak száma 2002. év 1992 %-ában
	1992	1996	2000	2002		
	Szeged					
Magas	1,1	0,9	1,4	2,3	79,5	112,1
Közepes	23,1	27,3	26,4	27,5	68,5	62,8
Alacsony	75,8	71,8	72,2	70,2	57,2	48,9
Összesen:	100,0	100,0	100,0	100,0	60,0	52,8
	Csongrád megye					
Magas	1,6	1,2	1,8	2,3	76,3	79,8
Közepes	27,3	25,2	24,2	29,2	61,1	69,7
Alacsony	71,0	73,5	74,0	68,5	71,8	63,3
Összesen:	100,0	100,0	100,0	100,0	69,0	65,4
	Dél-Alföldi régió					
Magas	2,4	1,7	3,2	3,1	101,4	80,2
Közepes	23,1	22,1	26,2	32,4	86,1	91,7
Alacsony	74,5	76,2	70,6	64,5	72,0	54,3
Összesen:	100,0	100,0	100,0	100,0	76,0	63,6

a/ A szakágazatok technikai színvonal szerinti besorolását az OECD-ben dolgozták ki ajánlásként. ⁹³ *Forrás: KSH*

⁹³ Magas technikai színvonalú iparágak: gyógyszergyártás, repülőgépgyártás, irodai berendezések és számítógépgyártás, híradástechnikai termékek és készülékek, alkatrészek gyártása, műszergyártás.

A szegedi ipar technikai színvonal szerinti szerkezete lényegesen kedvezőlenebb a magyarországi átlagnál. (19. táblázat)

19. táblázat

A szegedi ipar szerkezetének eltérése az országostól

Szakágazatok, ahol a technikai színvonal	Foglalkoztatottak megoszlása, %		Szeged eltérése az országostól, %
	Szegeden, 2002	Országosan, 2002	
Magas	2,3	10,9	-7,3
Közepes	27,5	35,2	-1,1
Alacsony	70,2	53,9	+8,4

Forrás: KSH

A megyében 9 ipari park található szinte teljes területi lefedettséggel. Az infrastruktúra állami és megyei forrásokból épült ki. A betelepítésben azonban nem mutatható ki jelentős eredmény.

Az ipar területi eloszlása a városi települések között az elmúlt évtizedek során kiegyensúlyozottá vált, egyedül Kisteleken, Mindszenten, Mórahalmon volt a foglalkoztatottság alacsony szintű. A 90-es évek változása a kisebb városokat érzékenyebben érintették, s ily módon a területi különbségek - az országos tendenciához hasonlóan - kirívóbbá váltak. Az iparban alkalmazottak 36,4 %-a Szegeden dolgozik, Hódmezővásárhellyel együtt a két megyei jogú városra a foglalkoztatottak 54,3 %-a jut, a beruházásokból pedig közel 80 %-ban részesednek.

Közepes technikai színvonalú ágazatok: vegyi anyagok, termékek gyártása (gyógyszeripar nélkül), gumi- és műanyagtermékek gyártása, nem vasalapú fémipar, gép- és berendezésgyártás, villamosgép- és villamoskészülék-gyártás, közúti járművek gyártása, egyéb feldolgozóipar.

Alacsony technikai színvonalú iparágak: élelmiszeripar, üdítőital, dohányipar, textil- és bőripar, faipari termékek gyártása, papír- és nyomdaipar, olajfinomítás, nem fémes ásványi termékek gyártása, vas- és acélipar, fémtömegcikk-ipar, hajógyártás.

Határ menti megyék iparának jellemzése

Az ipari termelés változatos Arad és Temes megyékben, számos országosan jelentőséggel bíró alágazattal, mint: gépipar, elektronikai ipar, textil- és cipőipar, vegyipar, olajipar, ffeldolgozóipar, élelmiszeripar és építészeti anyagok gyártása.

Az ipari termelést nagy fokú koncentráció jellemzi. Az ipari termelés szerkezeti átalakításának elhúzódása és a privatizációs folyamat bizonytalansága eredményeként az ipari termelékenység rendkívül alacsony, amely még a meglévő kapacitások kihasználatlanságával is párosul.

Vajdaságban az ipari termelés 95,4 %-át a feldolgozóipar, 4 %-át a bányászat, 0,6 %-át a villamos energia-, gáz-, gőz- és vízellátás adja.

20. táblázat

Az ipari termelés indexe a Vajdaságban

Év	Az ipari termelés indexe (1995=100)
1996	112,1
1997	127,3
1998	133,3
1999	95,7
2000	105,4

Forrás: Szerb Köztársaság Köztársasági Informatikai és Statisztikai Intézet Vajdasági Statisztikai Szektora

Vajdaság nagy valószínűséggel Magyarországon keresztül kapcsolódhat a világgazdasághoz. A szerbiai vállalatok 20-% a Vajdaságban működik többségük egészséges, fizetőképes, itt a legmagasabb Jugoszláviában az egy főre eső GDP. Ma ennek a területnek még vannak olyan erőforrásai, amelyek lehetővé teszik a versenyképes termelést, a világpiaci megjelenést, ugyanakkor tőke-, technikai-technológiai hiányban szenved. A határmentén működik a hagyományos határon átnyúló együttműködés, a kishatárforgalom.

21. táblázat

Jelentős ipari tevékenységet folytató átalakult illetve megszűnt vállalatok Szegeden az elmúlt évtizedben

Cégnév
SZÉNHIDROGÉNBÁNYÁSZAT
MOL Rt. Szegedi Bányászati Üzem, MB Kőolajkutató Rt.
ÉLELMISZERIPAR
Szegedi Konzervgyár Kft.
Szegedi Fűszerpaprika és Konzervgyártó Rt.
Dél-alföldi Pincegazdaság
Pick Szeged Rt.
GABONAIIPAR
Dél-magyarországi Gabonafeldolgozó Rt.
SÜTŐIPAR
Szegedi Sütődék Kft.
Csongrád Megyei Sütőipari Vállalat
Tisza Kenyér Rt.
TARTÓSÍTÓIPAR
Agora Zöldség- Gyümölcs és Élelmiszeripari Rt.
Bestfoods Rt.
TEJIPAR
SOLE RT.
TEXTILIPAR
Szegedi Kenderfonó és Szövőipari Vállalat
Heavytex Újszegedi Szövő Rt.
Első Magyar Kenderfonó Rt.
Szegedi Fonalfeldolgozó Rt.
Szegedi Ruhagyár Rt.
Szegedi Textilművek
BŐRTERMÉK, LÁBBELI GYÁRTÁS

Pannónia Szeged Szörmeipari Rt.
Mary Cipőgyár Rt.
FAFELDOLGOZÓIPAR
Dél-alföldi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság
Szegedi Hangszergyár
PAPÍRGYÁRTÁS
Szegedpack Dobozkészítő és Papírfeldolgozó Kft.
VEGYIPAR
Budalakk Titán Festékgyártó Kft.
Medikémia Ipari és Kereskedelmi Rt.
Florin Vegyipari és Kereskedelmi Rt.
Swedish Match Hungária Kft.
Szegedi Ecset- és Sprügyár
DOMET Rt.
GUMIGYÁRTÁS
Conveyor Belt Systems Phoenix Gumipari Kft
Phoenix Rubber Gumiipari Kft.
FÉMFELDOLGOZÁS
Szegedi Kábelgyár
Ikarus Szegedi Alkatrészgyártó Kft.
Szegedi Öntöde Kft.
BÚTORGYÁRTÁS
Alföldi Bútorgyár
ÉPÍTŐIPAR
DÉLÉP
Tisza Téglaiipari Kft.
KÉSZ Kft.
JÁRMŰGYÁRTÁS
Tornádó International Kft.
Mahart Rt. Tápéi hajójavító Üzeme

A kereskedelem új tendenciái

A rendszerváltozást követő években a tulajdonosi és a szervezeti struktúra jelentős változáson ment át a kereskedelemben is. A privatizáció eredményeként csökkent az állami tulajdon részaránya a kereskedelmi társaságok összes vagyonán belül. A magán-szféra térnyerésével párhuzamosan megnőtt a piaci szereplők száma a kereskedelemben. Ugyanakkor a fejlett európai országokhoz hasonlóan erőteljes koncentráció is végbement.

Multinacionális cégek megjelenése a kereskedelem területén, telepítésük indokai

A nemzetközi kereskedelmi hálózatok terjeszkedési célpontjaikat – Kelet–Közép–Európa esetében – többnyire három lépésben határozták meg. Először a térségben fellelhető, potenciális vásárlóerő, a gazdasági stabilitás és a növekedési kilátások, továbbá a belátható időn belül bekövetkező EU csatlakozás és az ennek eredményeként várható gazdasági fellendülés, valamint vámcsökkentés (illetve megszüntetés) ösztönözték a befektetéseket. A kiskereskedelmi hálózat fejletlensége, a hálózat szétaprózottsága és a szolgáltatások gyenge színvonala is siettette a legnagyobbak megjelenését.

A külföldi befektetők globális, illetve európai léptékű stratégia részeként értékelik a kelet – közép európai piacokat és jelölik ki beruházási célpontjaikat. E stratégiák közös vonásai⁹⁴:

- Növekvő/erősödő ellenőrzés a beszerzési források fölött: saját elosztórendszer kiépítése, egyre több árucsoport forgalmazása saját márkanév alatt.
- Stabil beszállítói hálózat kialakítása hosszú távú szerződések révén.
- Nemzetközi üzlet- és elosztóhálózat kiépítése, ezzel párhuzamosan a szolgáltatások és az árukínálat adaptációja a nemzeti/ regionális fogyasztási szokásokhoz.
- Az információs technológiákban rejlő előnyök kiaknázása (hatékony logisztikai rendszerek, anyagmozgatás, raktárkészlet – kezelés és ellenőrzés, stb.)

⁹⁴ Nagy Erika: A kereskedelmi ingatlan fejlesztések néhány sajátossága és térszerkezet – formáló szerepe a kelet – közép európai városokban (Alföldi tanulmányok 1998-1999)

Az iparral szemben a kereskedelmi beruházások regionális elhelyezkedése lényegében a fogyasztói kereslethez igazodik, vagyis alapvetően az egy főre jutó jövedelem és a népsűrűség határozza meg a beruházás helyének kiválasztását. Ezt korrigálni kell a kereskedelmi – vásárlási csomópontok (főváros, nagyváros), valamint a környező országokból történő bevásárló turizmus kedvenc székhelyeivel. A kereskedelmi beruházásoknak értelemszerűen van egy időbeli lefutása is, ami miatt egyes helyeken hamarabb kerül sor a beruházásokra, mint máshol. Szeged és Debrecen ebben a tekintetben a fővárossal egyenlő szinten halad.

A kelet-közép-európai országok közül Magyarországon volt a leggyorsabb és leglátványosabb a külföldi befektetők megjelenése. Az élelmiszer- és a vegyes iparcikk kereskedelem mellett a jármű-, az üzemanyag, illetve a gyógyszer kereskedelemben is növekedett a legnagyobbak részesedése.

A koncentrációs folyamatban fontos szerepet játszott a gyors privatizáció. Ez tette lehetővé, hogy első lépésként a meglévő hálózatok felvásárlásával a lehető legkevesebb kockázatot vállalva tesztelhesék a piacot. Ezután több évi tapasztalat birtokában kezdtek további terjeszkedésbe, részben újabb vásárlásokkal, részben üzletek építésével.

Számos európai hipermarketet lánc vetette meg már lábát az országban. Legnagyobb hányadban belga, francia, osztrák, német, brit és svájci érdekeltségű láncok vannak jelen. Sokan közülük az első, alapbázist jelentő fővárosi beruházások után a vidék felé nyitnak. Ennek oka, hogy Magyarországon sokkal rövidebb idő alatt lehet egy ingatlan fejlesztést megvalósítani bármelyik városban, mint Budapesten.

A hipermarketek és a szakáruházak letelepedéseinek gyakorlatias szempontjai közé tartozik az átlagkereseti mutató és a település vonzáskörzetének népessége. Az ideális lakosságszám megítélése cégenként változik. A nagy egységek telepítésekor általában a 130-160 ezer az a sárokszám, ami döntő lehet számukra. Mindemellett egyéb szempontok is felmerülnek. Kiemelten jónak számítanak azok a városok, ahol vagy komoly turistaforgalom van, vagy pedig kiemelten jók a gazdasági és megélhetési mutatók. Ugyanakkor az a város is érdekes lehet számukra, ahol még senki nem telepedett le. A felmérések alapján a legjobbnak ítélt városok közé sorolható Szeged, Pécs, Nyíregyháza, Miskolc, Győr, Székesfehérvár és Debrecen – vagyis Magyarország hét legnépesebb városa.

Egy harmincezer lakosú város el tud tartani egy áruházat és azt valamelyik hálózat oda is fogja telepíteni. A hipermarketekben várhatóan a non-food termékek részaránya fog növekedni.

A szakáruházak közül Magyarországon ez idáig igazából csak a barkácsáruházak jelentek meg. Egy évtized alatt meghódították a magyar piacot a nagy alapterületű áruházakkal, amelyekből mára 42 működik az országban, és mindegyik áruház további lendületes fejlődést tervez.

Ennek oka a vásárlási szokásainkban keresendő. Várhatóan a bútorosok és a kertészeti szakáruházak az elkövetkezendő években jönnek majd lendületbe jönni (Ikea, Kika, Sconto, Bricostore). Az eddig megvalósult beruházások alapján általánosítható, hogy a szakáruházak mindig bevásárlóközpontok, vagy hipermarketek környékre telepednek, mivel jóval kisebb azoknak a köre, akik kifejezetten ezek meglátogatására érkeznek. Azonban korántsem csak az ezermestereket célozzák meg, hanem a szakemberek, lakásépítők és – korszerűsítők igényeinek is igyekeznek megfelelni.

2002-ben - az országoshoz hasonlóan – folytatódott a megye kereskedelmi hálózatának bővülése. A lakosság üzletekkel való ellátottsága a megyék közötti rangsorban közepesnek mondható, továbbra is országos átlag feletti. A boltsűrűség alapján a megye az élmezőnybe sorolható, egy km²-re 1,6 elárúsítóhely jut, aminél csak Pest, Komárom-Esztergom és Győr-Moson-Sopron megye üzlethálózata sűrűbb. A kiskereskedelmi üzlethálózattal gyorsabb ütemben (5 %-kal) bővült a vendéglátóhelyek száma is.

22. táblázat

Kiskereskedelmi üzletek száma

Területi egység	Kiskereskedelmi üzletek száma		
	1992	2000	2002
Dél-Alföldi régió	16 966	21 264	21 264
Csongrád megye	4 773	6 630	6 901
Szeged város	1 897	2 973	6 193
Arad megye	n.a.	n.a.	

Temes megye	n.a.	n.a.	
Vajdaság	n.a.	18 856*	

*1999. évi adat

Forrás: KSH, Szerb Köztársaság Köztársasági Informatikai és Statisztikai Intézet Vajdasági Statisztikai Szektora

Csongrád megyében 2002-ben az alkalmazásban állók 7,5 %-a, míg 1992-ben 8,2 %-a dolgozott a kereskedelem javításban. Megjegyzendő, hogy a két időszak között az (összes) alkalmazásban állók száma 30 %-kal csökkent.

Szeged város kiemelt helyzetének, ellátó szerepének (amely az országhatáron is túl nyúlik) köszönhetően igen fejlett kereskedelmi hálózattal rendelkezik. A hagyományos kis- és nagykereskedelmi cégek fokozatos megszűnése, illetve átalakulása során (Vidia, ÁFÉSZ, ÉLIKER RT. Tisza Fűszért, Konkordia Kft.) egyes időszakokban átmeneti vákuum keletkezett a térség kereskedelmi struktúrájában. Ezt a rést azonban nagyon gyorsan betöltötte a nemzetközi kereskedelmi cégek terjeszkedése.

A 80-as évektől kezdve a helyi lakosság keresletének általános csökkenése mellett a jugoszláv és román állampolgárok nagyarányú vásárlása növelte a forgalmat. Az OBI, a Metro, a Baumax, a Praktiker, a Penny Market-Billa, Spar, Plus, Interfruct, Rossmann Magyarország, DM Drogéria Markt, TTL, után újabb két bevásárlóközponttal Tesco és a CORA gazdagodott Szeged. Tavaly nyitotta meg kapuit a Média Markt, a PROFI, a SMATCH és a Szeged Plaza.

Egyre több bevásárlóközpont, hipermarket és szupermarket jelent meg. A város lakosságának ellátását, eddigi vásárlási szokásait nagyban megváltoztatta a multinacionális vállalkozások áruházláncainak megjelenése. Ezen üzletláncok, az egységes arculat, a közös árubeszerzés, árpolitika, marketingpolitika előnyeit érvényesítik.

A zöld mezős beruházások azt jelzik, hogy a beruházók hosszú távon gondolkodnak a térségben. A beruházások nyomán átadásra, átvételre kerül a kereskedelmi technika és technológia, valamint a bolthálózat fejlődésével a komplex logisztikai tevékenység is. Ezek a cégek kivétel nélkül színvonalasabb és az egységes hálózati arculat mellett az áru- és pénzmozgást nyomon követő információs rendszer bevezetését részesítik előnyben. Napjainkban a külföldi működő tőke jelenti a kereskedelemfejlesztés és modernizálás legfőbb hajtóerejét.

Az új kereskedelmi létesítmények (hipermarketek, áruházláncoknak) szegedi megjelenése legnagyobb hatással a korábban meglévő elégtelen volumenű, rossz méretelosztású, alacsony hatékonyságú hálózatra volt.

Szeged hagyományos belvárosi bevásárlói utca rendszere (Kárász u., Mikszáth Kálmán u. , Tisza L. krt.-i tengelyek) gyakorlatilag teljesen átalakult. Számos árucikk (festék-, háztartási-, és vegyiáru, játék, szórakoztatóelektronika-, stb.) kereskedelme innen kiszorult, csak egyes boltfajták (ruházat-, élelmiszer-, drogéria-, stb.) és speciális szolgáltatások (fénymásolás, filmelőhívás) maradtak életben. A „főutcák” egyre inkább csak a belváros lakosságának kiszolgálását biztosítják. Emellett egyre több bank, utazási iroda és mobil telefon szolgáltató jelenik meg a sétálózónákban. Új fejlemény, hogy a bevásárló utcákban egyre több a színvonalas vendéglátó helyiség.

A város kiskereskedelmi rendszere ennek következtében az elmúlt 10 év során úgyszólván teljes mértékben a magán ingatlanfejlesztés szempontjainak és a spontán jelentkező területkínálatnak megfelelően alakult.

A 23. táblázat tartalmazza a Szegeden működő kis- és nagykereskedelmi cégek listáját, amelyek az elmúlt években nagymértékű átalakuláson mentek keresztül.

23. táblázat

Kis- és nagykereskedelmi vállalkozások Szegeden

Régi vállalatok	Tevékenység	Új cégek	Megjegyzés
Agroker	Mezőgazdasági gépkereskedelem	Szegána	
Agora Zöldség és Gyümölcs Kereskedelmi Rt.	Zöldség, gyümölcs nagykereskedelem	Dewinter Élelmiszer-kereskedelmi Kft. Mezőker Kft.	
Tisza Fűszért Élelmiszer- és Vegyiáru Rt.	Élelmiszer- és vegyi áru nagykeres-ke-delem	Maus Kft.	CBA tag (Mirelit – tejtermék) Csongrád és Békés megye
		Mercator Kft.	Honiker tag (Élelmiszer) Csongrád és Bács-Kiskun megye
		Te-Di Trade Kft.	Tejtermék és hús
		FNX Diszkont Kft.	Élelmiszer raktárház
		Hansa Kontakt	Élelmiszer és vegyi áru nagykeres-ke-delem
		Reál üzletlánc	Csongrád, Bács-Kiskun, Békés és Szolnok megye
		Brothers	Édesség és állateledel nagykereskedés
		Sz- Üd Üdítőital gyártó és Kereskedelmi Kft.	Üdítőital nagykereskedés
		Depo Plusz Kft.	Ital nagykereskedelem
Déltexker Kereskedelmi Rt.	Textiláru kereskedelem	Context Rt.	
Délröviköt Kereskedelmi Kft.	Ruházati kereskedelem		
Vidia Kereskedőház Rt.	Műszaki cikk nagykereskedelem	Szecolor Kereskedelmi Kft.	
Délmagyarországi Piért Kereskedelmi Vállalat	Papír, irodaszer nagykereskedelem	Szecolor Kereskedelmi Kft. Printker Rt. Talizmán Kft. Barát Papír Kft.	

Délmagyarországi Méh Nyersanyaghasználó Vállalat	Hulladék begyűjtés, hasznosítás		
Dél- Tiszamenti Áfész	Élelmiszer kiskereskedelem	Alföld Pro COOP Rt.	Coop bolthálózat az alapvető élelmi-szerek és háztartás vegyipari cikkek forgalmazója
Komplett Kereskedelmi Rt.	Ruházati kiskereskedelem	Brendon Gyermek Áruház Renitex Áruház Context Textil és Ruházati Kereskedelmi Kft. Délcipő Rt. La Scarpe cipőáruház Quick Schue	
Csongrád Megyei Tanács Gyógyszertári Központ	Gyógyszer nagykereskedelem	Phoenix Pharma	
Delta Kereskedelmi Vállalat	Iparcikk kiskereskedelem	PuskásKer., Gulliver Forest Kft. ATC Trade Rt.	Játék nagykereskedés Vadászati cikk Irodaszer diszkontáruház
Szegedi Élelmiszerkereskedelmi Rt.	Élelmiszer kiskereskedelem	Spar Pick márkaboltok	PICK Rt. értékesítette a SPAR áruházláncnak
Domus Áruház	Bútorkereskedelem - Lakberendezés	Domus Szeged Kereskedelmi Kft. (bútor) Faktum Bútor Kft. (gyermekbútor) Diego (szőnyeg) TTL (szőnyeg, tapéta, függöny) Domex Szőnyegáruház	
Kereskedelmi Raktárak Fenntartási Egyesülés			Állami nagyberuházásként épült 5 nagykereskedelmi

			vállalat kiszolgálására.
Tüzép	Építőanyag kereskedelem Épületgépészet	Casabella Kft. – Rókusi Tüzép Első beton Építőanyag Áruház Bauhaus Építési Szakáruház D- Ég Dunaferr Épü- letgépészeti Áruház Bauring Épületgépészeti Szakáruház Gilax Bt. Csempe Centrum Terrakotta Csempe- centrum Baltex – Zalakerámia Várhidi és Társa (Fürdőszoba és csempezaküzlet) Ferroglobus Kereskedőház Rt. Dutrade Center Duag Rt. Rappai Csavar Kft. Szilánk Kft. Faktura Duó Faipari Kft.	
Patyolat		Nett Kft.	
Amfora	Üvegáru nagykereskedelem	Amfora C + C Kft.	WS –Ker Kft.
Centrum Áruház	Ruházati kiskereskedelem és vegyes iparcikk		A Skála áruház-lánccal egyesült

Forrás: saját gyűjtés

Határmenti kereskedelem - bevásárló turizmus változásai

A déli szomszédok érdeklődésének középpontjában a Szegeden egymás után nyíló hipermarketek kerültek, hiszen itt szinte minden, Magyarországon jelen lévő nagy nemzetközi áruházlánc képviselteti magát.

A Jugoszláviával és Romániával határos területeken egyrészt a háború teremtette újabb, másrészt a régi hiányok miatt a beszerzési célok között ma is előkelő helyet foglal el az élelmiszer. Romániában – az alacsony fizetőképes kereslet mellett is – változatlanul nagy az áruhiány.

A Szegedi METRO-ban a külföldiek aránya 20 % (12 %-ban Romániából, 8 %-ban a Jugoszláviából érkező. Hasonló a tendencia Nyíregyházán és Debrecenben is. Megtorpanás tapasztalható viszont Győrben, melynek oka, hogy az ugyancsak METRO érdekeltségi körbe tartozó cseh MAKRO Szlovákiában is kiépíti a Metro hálózatot. A pozsonyi áruházat már átadták, így onnan a szlovákok már nem járnak át Győrbe vásárolni olyan jelentős számban, mint korábban. Hasonló tendencia várható Miskolcon (a szlovákiai Metro egyike Kassán épül, de még nem adták át).

Az egy főre eső vásárlások értéke átlagosan ugyanannyi a külföldieknél (25 ezer Ft), mint a magyaroknál. A legérzékenyebben azok az intézkedések sújtják a külföldiek vásárlásait, amelyekkel valamely szomszéd ország a bevétel mennyiségi korlátozását rendeli el, illetve szigorítja egy-egy áru vonatkozásában.

Hosszú távon csökkenő tendenciával kell számolni a külföldi vásárlások mértékét, jellegét illetően, hiszen a nagy kereskedelmi láncok terjeszkednek. Ahogy Szlovákiában a cseh Makro, Horvátországban és Bulgáriában a magyar leányvállalat irányításával épül ki a Metro-hálózat. Megszűnni azonban valószínűleg soha nem fog a bevásárló turizmus. Mindig lesznek komparatív előnyök, amelyek arra készítetnek embereket, hogy átmenjenek a szomszéd országba, hogy az otthoninál előnyösebb feltételek mellett tudjanak beszerezni dolgokat.

Román-magyar kereskedelem

Románia 1997. július 1-től a CEFTA teljes jogú tagja. A CEFTA-tagság érezhetően hozzájárult a két ország közötti árucserre forgalom dinamikus növekedéséhez.⁹⁵

A magyar-román külkereskedelmi forgalom 1998-ban 59,2%-kal növekedett 1997-hez képest, melyhez jelentősen hozzájárult Románia első teljes éves CEFTA tagsága. Románia CEFTA kereskedelmében Magyarország 55%-kal részesedik, vagyis a legnagyobb CEFTA partner.

A Romániába irányuló magyar export 78,4 %-kal, a magyar import 20,0 %-kal növekedett Románia CEFTA tagsága óta. Így Románia Magyarország 10. legjelentősebb exportpiacává lépett elő.⁹⁶

A Romániába irányuló exportunkból kiemelkednek az élelmiszeripari termékek, valamint az építőipari anyagok egyes csoportjai, és a gépipar bizonyos termékkörei is.

Az élelmiszeripari termelésünknek gyakorlatilag teljes vertikuma dominál a kis- és középvállalati exporttevékenységek esetében - a húsféleségek (sertés, baromfi, a kolbászfélék, vörösáru stb.), - száraztészták, tejtermékek, liszt, sütő- és édesipari termékek, - üdítőitalok, tartósított és friss zöldségek, gyümölcsök.

Az építőipari anyagok közül jellemzően inkább a feldolgozottabb, illetve a magasabb technológiai színvonalat képviselő termékek jelennek meg. Ilyenek például a szerelvényárúk, legyen az villanszerelői, bútorasztalos, lakatos, vagy éppen gázipari szerelvényáru, természetesen nem mind hazai termékek. A speciális betonelemek, világítástechnikai berendezések, fa és műanyag nyílászárók, szigetelő anyagok, bitumenes, üvegszálás, valamint a poliészteralapú termékek exportja emelhető ki.

A gépipari termékeket tekintve élelmiszeripari feldolgozó gépek, csomagolóstechnológiai berendezések, komplett technológiák kerülnek a román piacra. A targonca alkatrészek, emelőeszközök, rakodógépek, új és használt mezőgazdasági

⁹⁵ Az ipari termékek 80 %-ára már belépéskor 0 %-ra csökkentek a vámok, a többi tételre 25 %-kal csökkentek, de 1998. január 1-től további 25 %-kal lettek alacsonyabbak. Így az 1998-as év során a fennmaradó 20 % ipari termékre is az alapvám 50 %-a érvényesült. Az 1999-re kiadott vámtarifák könyv már 25 %-on tartja nyilván a fenti ipari termékek vámtételeit az 1993. évi alapvámhoz képest. 2000. január 1-től az ipari termékekre a CEFTA-n belül a vámok megszűntek (kivéve az új és használt személygépkocsikat).

⁹⁶ Magyar-román határmenti térség fejlesztési koncepciója és programja (Terra Stúdió Kft. 2000.)

gépek, alkatrészek, autóbusz és haszongépjármű alkatrészek jellemzik a romániai gépipari exportunkat.

A magyar cégek, vállalkozások Romániából leginkább alapanyagokat, főképpen építőipari alapanyagokat vásárolnak szívesen, ezen belül is kiemelkedik a különböző feldolgozottságú, típusú faáru (rönk, lécs, félkész nyílászárók, bútorok, stb.). Sok esetben azok a vállalkozók is faárut importálnak akik teljesen más terméket exportálnak oda; az ilyen jellegű ügyletek valószínűsíthetően a fizetési problémák kiküszöbölésére születtek meg. Építőanyag importok közül a faárun kívül kiemelhető legfőképp a cement, de a burkolóanyagok, a betonacél, a kőzúzalék is jellemző. Egyéb nagytömegű, illetve alapanyagimportot képviselő jellemző termékek az acélbuga, színesfém, nehézfém tömbök, színesfém hulladékok, só, műtrágya és egyéb talajjavító anyagok. Említhető még a romániai gépjármű alkatrészek, haszon- és mezőgazdasági gépjármű alkatrészek, használt, felújítható gépek behozatala.

Azok a cégek amelyekben román tulajdonos van, vagy a magyar cégek tulajdonosok romániai cégekben, általában fafeldolgozással, élelmiszergyártással, építőipari szolgáltatás nyújtással, építőanyag, vagy más export-import tevékenységgel, idegenforgalommal foglalkoznak.

Magyar cégek bér munkát általában a szállítmányozás, faipari tevékenység és más építőipari félkész-termékek gyártása kapcsán végeztetnek, míg román társaik leggyakrabban élelmiszeripari gépek, technológiák telepítése, gépi bér munka, gépjavítás, építőipari szolgáltatások terén veszik igénybe magyar cégek segítségét.

Több mint háromszorosára emelkedett egy év alatt a román-magyar határszakaszon a bevásárlóturizmus. A vámstatisztikák szerint a tartós fogyasztási cikkeket is egyre inkább viszik az átjövők. A televíziók, videók slágerkorszakát követően tavaly a számítástechnikai eszközök szerepeltek a toplista csúcsán. A második legkedveltebb nonfood árukör a fűtéstechnikai berendezések, az olajradiátorok, a konvektorok, a gáztűzhelyek, valamint a gáztüzelésű kazánok reprezentálták.

Bevásárlóturistaként Magyarországra járni ma már életformát és megélhetési formát jelent Romániában. A hiánygazdaság egyfajta kereskedő réteget termelt ki.

Jugoszláv-magyar kereskedelem

A helybeliek megfigyelései szerint a Jugoszláviából érkező bevásárlók rendszerint autóval jönnek, és valamilyen hipermarketben, vagy a C+C áruházban vásárolnak.

A CORA áruházban például a jugoszlávok a napi friss élelmiszereken kívül mindent megvásárolnak. Elmondható, hogy az átjövők előnyben is részesítik a hipermarketeket, mert ott mindent egy helyen megkapnak.

A nemzetközi kereskedelmi embargó 1995 végi felfüggesztése után a jugoszláv–magyar áruforgalom lendületet vett, 1997-ben elérte a 220 millió USD-t, kb. 150 millió USD magyar aktívummal, de az azóta bekövetkezett politikai változások, illetve a romló belgazdasági viszonyok visszavetették a forgalmat.

A magyar – jugoszláv kétoldalú áruforgalom is megsínylette a koszovói válságot, mert az előző év hasonló időszakához viszonyítva 64 %-ra csökkent az export, és 40%-ra az import. 1999. szeptember végén a Jugoszláv Szövetségi Statisztikai Hivatal adatai alapján a magyar export 70 millió USD, az import 21 millió USD volt.

A magyar-román gazdasági együttműködés főbb jellemzői

Az összefüggő földrajzi tér és hasonló klíma miatt Románia alföldi területein hasonló termelési kultúra alakult ki, mint Magyarországon. A gabona- és az abrakra támaszkodó hústermelés mindkét országban meghatározó. Az ebből fakadó kül- és belpiaci rivalizálás sokszor vezetett konfliktusokra, legutóbb 99 tavaszán, amikor Romániában a magyar liszt és olcsó felvágott behozatal ellen emeltek korlátokat.

A földhasználat és a termelési szerkezet hasonlósága azonban nem csak versenyhelyzetet, hanem kézenfekvő együttműködési lehetőségeket is kínált a múltban és – még inkább - kínálhat a jövőben.

A hasonló jellegű és célú gazdálkodás szolgáltatásrendszere, a feldolgozóipar és az értékesítési rendszerek össze tudnak kapcsolódni. A mezőgazdasági célú kooperáció és szakosodás a vetőmagtermelésben, a fajta-előállításban, a tenyésztési kooperációban, az üzemfejlesztési szolgáltatásokban, a berendezési és gépgyártásban, stb., lehet reális. Ma ugyan az ilyenfajta együttműködések többnyire esetlegesek; néhány vállalkozó szinte

véletlenszerű kapcsolataira korlátozódnak. De a nemzetközivé váló vetőmag-termeltető cégek tevékenysége túlterjed a határon. A jogrend egymintájú - uniós szokásokat és előírásokat követő - változásai révén közelednek a vetőmag-termelési és tenyésztési normák és ellenőrzési módok, ami a jelenlegi szórványos együttműködési színvonalat emelni fogja.

Közvetlenebb és látványosabb következményekkel járó folyamat az élelmiszeripari és a kereskedelmi szervezetek belépése egymás területére. Ezen a területen a magyar élelmiszeripar - részben történelmi okok miatt, részben pedig azért, mert a 93-96-os időszakban jórészt külföldi szakmai befektetők révén gyorsan tudott korszerűsödni - előnyben van. Az élelmiszeripar révén való összefonódásnak - a század eleji malomipar után - újabb mintája a CEREOL stratégiája. Saját finomító kapacitásait Magyarországon és disztribúció rendszerét Észak-Európában és Oroszországban annyira fejlesztette, hogy rá van utalva a Romániában termelt napraforgómagra és az abból ott előállított nyers növényi olajra.

Természetes és kézenfekvő a két ország húsiparának - s ezzel összefüggésben termeltetési rendszereinek - több területen való együttműködése, mely a hús és húsrészek keresztbeszállításának formáját tudja öltetni, nem pedig az egymás területén való felvásárlást.

Sajátos kooperáció alakult ki az elmúlt két évben: a román húsipar kihasználva a fejlődő ország státuszából következő kedvező vámokat és az orosz "bevásárló szervezetekkel" való jobb kapcsolatát, a magyarnál gyengébb minőségű húst az orosz húsiparnak adja át s így kinyitja a piaci teret az olcsó magyar hentesáruk és a baromfi előtt. A hallgatólagos piaci együttműködés természetes bázisát jelentheti egy szervezettebb és tudatosabb stratégiai együttműködésnek, amelyikbe a meglévő - bár nem rendszeres - tenyésztői kapcsolatok, takarmánygyártó és forgalmazó kooperációk is helyet tudnak találni.

A magyar-jugoszláv gazdasági együttműködés főbb jellemzői

A jugoszláv ipari termelés az alacsony bázis ellenére sem tudott 2001-ben növekedést produkálni. A forgótöke hiánya továbbra sem biztosít gyors növekedési

lehetőséget, így a 11 milliós ország szükségleteinek kielégítésében továbbra is fontos szerep hárul a behozatalra.

Az importnak valamennyi árucsoportban csak a vásárlóerő korlátozott volta szab határt, a dinár túlértékelttsége és várható további felértékelődése kedvező feltétele az exportnak, ami jugoszláv szempontból a külkereskedelmi mérleg passzívumát növelheti. A szükségletek az energiaellátásban, a vegyiparban, az élelmiszergazdaságban, a gépiparban és a fogyasztási termékekben rejtenek stratégiai lehetőséget. Konjunkturális időszakok lehetnek a gabona, az üzemanyag, az üveg kivitelében a jugoszláviai termelés és elosztás zavarai miatt. A képzett, olcsó munkaerő, a meglévő kihasználatlan termelőkapacitások és a kielégítő infrastruktúra teret biztosít az eddig kiaknázatlan bér munkáltatási lehetőségeknek.

A 2002. július 1-én életbe lépett kétoldalú szabadkereskedelmi megállapodás az ipari termékkörökben a vámtételek eltörlését irányozza elő. Ez Magyarországot az EU-csatlakozásig helyzeti előnybe hozza a jugoszláv piacon. Kereslet minden árucsoportban lehetséges, ennek csak a fizetőképesség és a beviteli korlátozások lehetnek akadályai. A jugoszláv gazdaság alapanyagok, ásványi termékek és mezőgazdasági áruk (főként gyümölcsök, zöldségek) kivitelére képes. Vegyipari alapanyagok és termékek ma is jelentős tételei a jugoszláv exportnak.

Árak tekintetében a dinár reálértékének alakulása meghatározó lehet kétoldalú áruforgalmunkban is.

A kétoldalú áruforgalom alakulásában 2002 szeptemberében már érezhető a szabadkereskedelmi megállapodás jótékony hatása. Júliusban a magyar kivitel közel 18 millió dollár volt, míg a korábbi hónapokban csak 14-15 millió dollárt tett ki. 2002-ben a két ország közötti árucere-forgalom meghaladhatja a 300 millió dollárt, és ezzel elérheti a délszláv háborúk előtti szintet.

Szállítás, raktározás

Szállítás

Az áruszállítási piac az 1990-es évek elején gyökeresen átalakult. Szervezeti oldalról az átalakulás fontos tényezője volt a privatizációs folyamat, amelynek során – mindenekelőtt a közúti fuvarozásban – az ágazatot korábban uraló állami nagyvállalatok kisebb magánvállalkozásokra oszlottak szét, s nagyszámú egyéni vállalkozó is bekapcsolódott a szállításba. Ugyanakkor a szállítási feladatok nem elhanyagolható részét a főtevékenységük szerint más ágazatba tartozó vállalkozások, továbbá külföldi fuvarozók végzik.

A változások nyomán rohamosan csökkent a szállítási ágazat teljesítménye. A már régóta várt megújulás helyett az évek óta tartó lassú leépülés és a teljesítmények ezzel járó stagnálása jellemezte 2001-ben a magyar szállítási ágazatot.

A teljesítmények visszaesését a szállítási ágazatok közötti munkamegosztás átrendeződése kísérte, ami leghatározottabban a közúti fuvarozás előretörésében jutott kifejezésre. Miközben a közúti fuvarozás területén érdekelt nagyobb vállalatok még „ki tudták gazdálkodni” az Európai Unió elvárásainak megfelelő gépkocsik beszerzését, a kisvállalkozók közül csak keveseknek futott új teherautóra.

Közúti forgalom

A térség jelentős közúti tranzit forgalma elsősorban a hármashatár forgalom közelségéből ered, mely az elmúlt években ugrásszerűen megemelkedett. A szállított áru mennyisége az utóbbi években erőteljesen növekedett.

A közúti export és import forgalom vonatkozásában Szeged és vonzáskörzete jelentős teherkocsi és kamionmozgást generál, aminek elsődleges indoka a térség gazdasági fejlődésének köszönhető - ezek között egyre nagyobb szerepet kapnak hazai nagyvállalatok is. A szállított áru mennyisége az utóbbi években erőteljesen növekszik.

A vonzáskörzetből 1995 I. félévében induló, illetve ide érkező áruszállító tehergépkocsik döntő többsége (70,2 %-a) hat országgal folytatott kereskedelmi kapcsolatainkat bonyolítja. Mind az export, mind az import árukapcsolatok 2001-ben is jelentősen változtak. Az export mindegy 23 %-al nőtt, az import növekedése pedig 40 %-ot ért el.⁹⁷

⁹⁷ KTI-TRANSORG adatai alapján.

A kivitel, illetve behozatal 1995-ben 32-32 ország felől zajlott, 1996-ban az export 6, az import forgalom 4 országgal bővült.

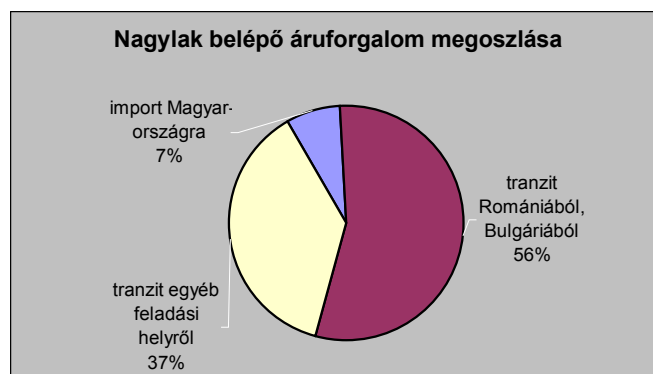
Az elmúlt évek politikai és gazdasági változásai mellett a nemzetközi forgalomra a legnagyobb hatást a volt Jugoszlávia széthullása, az ott kitört, évekig elhúzódó polgárháború, az ennek következményeként bevezetett, majd megszorított kereskedelmi embargó gyakorlat, amelynek eredményeként déli határainkon jelentős forgalomátrendeződés zajlott le.

Az embargó feloldását követően a Szerbia felé irányuló export több mint négyszeresére, az import közel háromszorosára emelkedett.

Ezzel együtt a térség másik határátkelőjén, Nagylakon a forgalom enyhe növekedést mutatott. A Röszkén tapasztalt csökkenés mértéke jelentős, így 1995-ben a Szeged érintésével bonyolódó export és import az 1990 évinek alig a harmadát érte csak el.

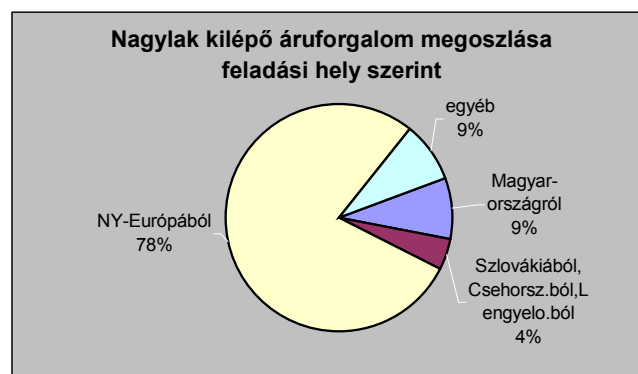
10. ábra

A belépő áruforgalom megoszlása, 1999



11. ábra

A kilépő áruforgalom megoszlása feladási hely szerint, 1999



A járművek átlagterhelése (az üres gépkocsikat is beszámítva) export esetében 13,5 tonna, import esetében 7,5 tonna. Az alacsony értékek a

- termékszerkezet átalakulásának,
- tömegárak többnyire vasúti szállításának,
- a kisebb terhelhetőségű gépjárművek alkalmazásának (határmenti forgalom) a következménye.

A vonzaskörzet áru fajtánkénti szállításait vizsgálva megállapítható, hogy az élelmiszerek, késztermékek és vegyi termékek csoportjaiban jelentkezik a legnagyobb forgalom.

Vasúti forgalom

A vasúti nemzetközi áruforgalom 1979-ben érte el az eddigi legnagyobb teljesítményt, azóta folyamatosan csökken, bár az utóbbi két-három évben a csökkenés lelassult, ami részben a kombinált szállítás fokozó szerepével magyarázható.

Vízi forgalom

Az Alföldet kettészelő Tisza folyó évszázadokon át betölti a főút szerepét. A korábban élénk forgalmat lebonyolító szegedi kikötő vízi szállításban nyújtott lehetősége napjainkra sajnos teljesen kihasználatlan. Szeged földrajzi fekvését tekintve - a Maros és a Tisza folyók találkozási pontja - a jövőben a vízi közlekedésben és szállításban kiemelt szerepet fog játszani, amely hosszútávon előnyöket biztosít az e területre befektetők számára.

Légiforgalom

Szegednek, mint régió központnak alapvető igénye, hogy az inter-regionális légi forgalom fogadására alkalmas repülőtérrel rendelkezzen. A Magyar Államtól nemrég visszakapott reptér fejlesztésére és az ide befektetni szándékozó befektetők támogatására a város vezetése programot dolgozott ki.

A magyarországi áruforgalom észak-nyugat – dél-keleti irányú, így a dél-alföldi régió, valamint a kapcsolódó román és jugoszláv területek vámigazgatásának leterheltsége jelentős.

Az utóbbi években jellemző tendenciává vált, hogy egyes nagyvállalatok szállítványozói tevékenységüket kiszervezik a társaságból (outsourcing). (Pl. PICK Szállítványozói Kft.) Ez költség oldalról kedvező, hiszen nem kell megvásárolni és karbantartani azokat a járműveket, amelyek a saját szállítás esetén nélkülözhetetlenek. Így a mérleg nyelve az alvállalkozói szolgáltatások alkalmazásának irányába hat.

A profi logisztikára szakosodott multik, egy –egy cég teljes logisztikai feladatát látják el.

Raktározás

A gazdaság élénkülésének köszönhetően ma már lendületesen fejlődik a hazai raktárpiac is. A magyarországi nagykereskedelmi raktárak száma az elmúlt három évben közel kétszeresére nőtt. A KSH-ban készült tanulmány adatai szerint tavaly év végén 8762 nagykereskedelmi raktár volt az országban. Három év alatt 6100 új raktárt nyitottak, és 1800-at zártak be. A létesítmények 40 %-a a fővárosba és vonzáskörzetébe települt, a nagykereskedelmi tárolók további egyharmada pedig a megyei jogú városokban található. Tavaly év végén a nagykereskedelmi raktárak több mint fele fogyasztási cikkel, egyharmada élelmiszer-, ital- és dohánytermékkel foglalkozott.

Tekintettel arra, hogy a rendszerváltás előtti időszakban épített raktárak és más ipari ingatlanok az eredeti felhasználók speciális igényei szerint épültek, azok az új igényeket nem elégítik ki. Az elavult épületek átépítése és hasznosítása nehézkes. Így az új raktárbázisok építése kezdődött meg. Jelenleg az országban zajló zöldmezős beruházások közel kétharmada erre irányul.

Ilyen irányú beruházások azonban zömmel a főváros agglomerációját érintik, azt tekintik elsődleges célpontjuknak. A legkedveltebb területek a főváros nyugat–délnyugati régiójában az M1-es, az M7-es és az M0 autópályák közelében, illetve a 6-os és az 51-es út bevezető szakaszán található. Ennek alapvető oka a fejlett és a Nyugat-Európa felé mutató úthálózaton túl a nyugati szinthez képest olcsó telekár.

Várhatóan Budapest környéke válik a régió új fejlesztésű ingatlanokból álló elosztó- és nagykereskedelmi központjává.

Napjainkban egyre több bérbeadás céljára szolgáló logisztikai bázis épül, melyek területe mintegy félmillió négyzetméter. Ezek már mind olyan épületek, amelyek 8-10 m-es belmagassággal és megfelelő rakodó dokkokkal rendelkeznek.

A berraktárak piacának fejlődését jelentősen befolyásolják a kereskedelmi és termelő vállalatok szokásainak a változásai. Mind gyakoribb, hogy ezek a – főleg külföldi - cégek logisztikai feladataik megoldásába alvállalkozókat, professzionális logisztikai szolgáltatókat vonnak be.

A hazai ingatlanpiacon a logisztikai központok építése a hosszú távú megtérülés kategóriájába tartozik. Az elmúlt 10 évben először az iroda, majd a bevásárló központok területén volt tapasztalható gyors megtérülés

Magyarország az úgynevezett helsinki szállítási folyosók miatt a tágabb térség szállítás, logisztikai központjává válhat. Vámigazgatási szempontból ez azt jelenti, hogy az eseti vámeljáráások kezelését az áruforgalom természetes útján elhelyezkedő logisztikai központokban bonyolítják majd. Logisztikai hálózatok segítségével pedig - a külföldi szállítókkal, közvetítőkkal, raktározási vállalkozókkal vagy más szereplőkkel - a logisztikai láncon belül érvényre juttatható a globális vállalati stratégia (az áruk szabad áramlása).

A piacok növekvő globalizációját figyelembe véve az elosztási feladatok egyre fontosabbá válásával a szállítás, a raktározás és az anyagmozgatás terén a multinacionális vállalatok mind inkább az integrált megoldásokat keresik. Az e-kereskedelem is egyre inkább megváltoztatja a tradicionális logisztikai láncot és átfogó megoldásokat kíván meg az értékteremtési folyamat mindegyik szakaszában.

Raktárkapacitás

A korábban több megyét átfogó nagy- és kiskereskedelmi és ipari vállalat által birtokolt és korábbi rendszerből megörökölt raktárak és kereskedelmi egységek (Vídia Kereskedőház Rt, Tisza Fűszért Rt., stb.) mennyisége Szegeden tulajdonképpen

számottevőnek minősíthető, ám valójában a mai logisztika szempontjából nem igazán használhatók. Méretükben, belmagasságukban meg sem közelítik az európai mércét.

A parkolási lehetőségek és a ma már méltán elvárható úgynevezett parkolódozók hiányában nemzetközi szemmel mit sem érnek. Ezek a telephelyek így elsősorban a szegedi city logisztikai funkciót szolgálják. A gazdasági életszerűségüket igazolja, hogy a közelmúltban jelentős élelmiszer ipari logisztikai magánbefektetések (Hansa Kontakt, Mercator Kft., Maus Kft.) valósultak meg a városban ezeken a telephelyeken.

Közlekedési rendszerek

Nemzetközi, országos és helyi helyzetkép, tendenciák

Magyarország földrajzi elhelyezkedéséből fakad, hogy az ország területén az európai közlekedési rendszer hat kitüntetett nemzetközi útvonala, úgynevezett „Helsinki folyosója” is áthalad. Mivel ezek a közlekedési folyosók az integrálódó európai gazdasági tér fő „ütőerei”, ezért a folyosók magyarországi áthaladása egyben kitűnő lehetőséget teremt hazánknak és a magyar gazdasági szereplőknek a nemzetközi vérkeringésbe történő aktív bekapcsolódásra.

Magyarország azonban a kedvező lehetőségeket – a hazai közúthálózat részleges kiépítettsége és viszonylag elmaradott állapota miatt – egyelőre korlátozottan képes kihasználni.

Napjainkban a közúthálózat kiépítettsége és minősége, valamint a gazdaság dinamikus növekedése közötti ellentmondás már egyre komolyabb feszültségek forrása. Ezek a feszültségek pedig idővel a gazdasági fejlődés gátjává válhatnak. Ahhoz, hogy a magyar gazdaság a tranzit szerepből fakadó előnyöket jobban kihasználhassa, a közeljövőben elengedhetetlen a gyorsforgalmú úthálózat fejlesztése. Az autópályák útvonalainak meghatározásánál a jövőben lazul a hálózat Budapest-centrikussága. Ezzel egyúttal a turizmus kétpólusossága (Budapest, Balaton) is oldódik.

Az elmúlt évtizedben a közlekedés szerepét és szerkezetét illetően a következő főbb változások figyelhetők meg hazánkban:

- A vasúti szállításról a közúti szállításra való áttérés. (Ennek ellentmondani látszik a nyugati kormányok azon erőfeszítése, hogy a szállítást a közútról a vasútra tereljék.)

- A tömegközlekedésről az egyéni közlekedésre való áttérés. (Maga után vonja a magán személygépkocsik számának dinamikusan növekedését. Az áttérés a környezeti és az energiahatékonysági következményeken kívül, társadalmi következményekkel is jár: a tömegközlekedés visszaesése az emberek – különösen az idősebbek – számára a mobilitástól való megfosztottságot jelenti.)

- A belföldi szállításról a nemzetközi szállításra való áttérés. Szoros kapcsolatban áll a gazdaság strukturális változásával (import-export aránya nőtt.) A személyszállítás területén a belföldi ingázás csökkent, míg megnövekedett a nemzetközi forgalom.

- A közlekedésnek a keleti határról a nyugati határra történő áthelyeződése. Mind az áru-, mind a személyszállításban jelentős mértékben emelkedett a nyugat-európai piacgazdaságokból, és az azokba történő szállítás, míg a közép- és kelet-európai országokkal való közlekedési kapcsolatok intenzitása csökkent.

- A belföldi vízi szállítás csökkenése. Főleg a gazdasági és szerkezeti váltás és részben a politikai fejlemények miatt, és csak a legutóbbi években indult újra növekedésnek. A vízi szállítástól a legfőbb visszatartó erő a multimodális szállítási központok hiánya és az elégtelen gazdasági ösztönző és támogatás.

Csongrád megye közlekedésének helyzete országos összehasonlításban az átlagosnál kedvezőtlenebb, ez a körülmény gazdasági felzárkózását akadályozza, mivel a megye modernizációjának, illetve nemzetközi és országon belüli integrációjának szempontjából elengedhetetlen az európai színvonalú közlekedési hálózatokhoz való kapcsolódás.

A megye határ menti fekvésénél fogva az ország nemzetközi kapcsolataiban is jelentős szerepet játszik, azonban a jelenlegi közlekedési infrastruktúra kiépítettsége, színvonala ehhez a feladatkörhöz sem megfelelő. Ezen belül:

- Minőségét tekintve a megye főútvonalai között gyorsforgalmi út vagy annak közvetlen csatlakozási lehetősége jelenleg nincs, a főutakra az indokolatlanul kedvezőtlen vonalvezetés és a városokon áthaladó szakaszok tömege és elégtelen kiépítési szélessége jellemző.

- A tiszai átkelési lehetőségekhez hasonlóan a térség belsejében is nagyon rossz az áthidaló létesítmények gyakorisága és állapota, ez pedig nagyon megnehezíti a belső közlekedést (folyó-, közúti-, vasúti hidak).
- Az úthálózat kialakult szerkezete elsősorban az É-D irányú kapcsolatokat biztosítja kedvezőbben, de nem elégségesen, a belső, illetve határral párhuzamos regionális és interregionális kapcsolatok kiépítettsége ennél sokkal kedvezőtlenebb.
- Jelenleg az országhatár mesterséges forgalomlassító akadály. Az ide vezető közlekedési tengely sűrűsége, vonalvezetése, forgalomáteresztő képessége összességében nem megfelelő a határátkelők mennyiségi és minőségi mutatóival egyetemben.
- A vasútvonalaknál a pálya állapota egyes szakaszon még a térség fővonalán is elégtelen, a mellékvonalaknál pedig kritikus. Jelenleg a fővonalon nincs teljes hosszban kiépítve a második vágány, és hiányzik a Tiszán való áthaladás lehetősége, amely záloga lenne ebben az irányban a nemzetközi összeköttetés megvalósításának.
- A hajózás, mint kiegészítő közlekedési tevékenység a Tiszán elvileg lehetséges, gyakorlatilag a kapcsolatok (Duna-Tisza) és a jogi szabályozás, a hiányzó műtárgyak és a kikötői infrastruktúra elégtelensége miatt csak szakaszosan biztosított, de a teherforgalom által érdemben jelenleg nem is használt.
- Ugyanígy lehetőségeihez mérten nem érvényesülnek a légi forgalom területi adottságai sem a hazai, sem a nemzetközi regionális kapcsolatokat illetően.
- A turizmus fejlődését is elősegítő kerékpárút-hálózat az indokolt kiépítettségnek jelenleg csak töredékével működik.

Szeged megyei, országos, egyes esetekben országhatárokon átnyúló és távlatban interregionális szerepkörrel rendelkező, felső szintű ellátó intézményekig bezárólag teljes körű ellátást és szolgáltatást nyújtó nagyváros. Szeged országos és nemzetközi közlekedési folyosók metszésében helyezkedik el. A hármás határ közelsége kiemelkedő szerepet biztosít a városnak, hiszen az ország európai csatlakozása után a déli határ stratégiai jelentőségűvé válik, mind Európának, mind Magyarországnak. Itt lesz az Európai Unió határvárosa.

A város régió túlnyúló közlekedési és gazdasági kapcsolatai közvetlen elérést biztosítanak Románia és Jugoszlávia felé. Nem véletlen tehát, hogy a Magyarországon tervezett kilenc logisztika szolgáltató központ egyikét Szegedre tervezik.

Közút

A város tranzitforgalma a sugaras-gyűrűs városszerkezeten vezet végig. A tervek szerint a közeljövőben (valószínűleg 2005-ig) készül el a várost nyugat felől elkerülő M5 autópálya, és az M43-as gyorsforgalmi út, amely Nyugat- és Közép-Európa, valamint a Balkán modern közúti összeköttetését valósítja majd meg.

A meglévő közúti kapcsolatot az E5-ös főút biztosítja. A Helsinkiben megtartott összeurópai közlekedési konferencián elfogadott közlekedési folyosók közül a IV. (Berlin/Nürnberg- Prága- Budapest- Szeged- Constanca- Thessaloniki- Isztambul) és a X/a (Budapest-Szeged- Novi Sad- Belgrád) számú korridor Szegeden halad keresztül.

Szeged közlekedése tágabb összefüggésben megyei és regionális szinten értelmezhető csak. A megyei útsűrűség, az útellátottság, a személygépkocsi-ellátottság mutatói az országos átlaghoz (0,32 km/km², 2,9 km/1000 lakos, 212,5 szgk/1000 lakos) közelít.

Vasút

Csongrád megyében jelenleg nemzetközi törzshálózati fővonal nincs. Ilyen fővonal a megyéhez legközelebb nyugatra, Szegedtől 50 km-re haladó Budapest-Kelebia vasútvonal.

Szeged vasúti kapcsolatokkal rendelkezik Budapest, Békéscsaba, Mezőhegyes és Röske felé. Nemzetközi vasúti kapcsolat Szeged és Szabadka (Jugoszlávia) viszonylatában biztosított. Kiskundorozsmán RO-LA terminál is működik, mely a kamionok vasúti szállításának feltételeit biztosítja elsősorban az országon áthaladó tranzitforgalom számára.

A vasúti közlekedési hálózat már elsősorban régiós összefüggésben jellemezhető. A régió vasúthálózatának sűrűsége mind a területegységre, mind a lakos számra vetített mutatókat tekintve – a teljes magyar vasúthálózathoz hasonlóan – nemzetközi összehasonlításban is jónak mondható. A minőségi jellemzőket értékelve azonban már

nem ilyen kedvező a kép. A sebesség, a villamosítás, a kétvágányúsítás, a korszerű biztosítóberendezések, utasforgalmi létesítmények stb. tekintetében rendkívül nagy lemaradás tapasztalható, ezenkívül a fenntartási tevékenység több évtizedes elmaradása következtében a vasúti pálya és létesítményei műszaki állapota jelentősen leromlott.

Vízi út

A Tisza vízi útként való minősítése, szakaszolása az Európai Gazdasági Bizottság (EGB) által elfogadott nemzetközi kategorizálási szabályok alapján lehetséges.

E szerint az egyes Tisza-szakaszok az alábbiak szerint jellemezhetők:

- Titel-Törökbecse: az EGB IV. osztály feltétele teljesített, csupán két kissé kritikus hely van, ahol nincs meg teljes szélességben a kellő mélység.
- A Törökbecsei duzzasztó felvizen az országhatárig (63,5-159,6 folyamkilométer az EGB IV. osztály paraméterei a merülési, a hajóútszélességi és a kanyarulati sugár vonatkozásában biztosítottak. A törökbecsei hajózsilip az EGB IV. kategóriának felel meg.
- Országhatár-Csongrád tervezett duzzasztó (159,6-255 folyamkilométer) alszakaszon a törökbecsei duzzasztó felvizen az EGB IV. osztályú hajóút feltételei biztosítottak, de a merülés, illetve szélesség korlátozottsága minimális. Négy kedvezőtlen kanyarulati sugarú szakasz van, ahol a mélység és a szélesség ugyan rendelkezésre áll, de a lecsökkent sugár miatt a hajózás veszélyes.

A hiányzó láncszem a 255. folyamkilométernél tervezett csongrádi mederduzzasztó, amelynek tervei már az 1970-es években elkészültek, s bizonyos előmunkálatokra 1980-81-ben sor is került. 1982-ben ezen munkálatokat felfüggesztették. Az építés folytatásához - ma előre nem látható - jelentős gazdasági, társadalmi igény megjelenésére lenne szükség hajózási, vízkészlet-gazdálkodási és energiatermelési szempontok szerint.

A kikötők, hajóállomások, rakodásra alkalmas helyek vonatkozásában fölöttébb szerény a helyzet. A jugoszláviai szakaszon hat számottevő kikötő található, amelyek közül a zentai nemzetközi fontosságú. A magyarországi szakaszon még rosszabb a helyzet, csupán Szegeden van egy befejezett, nemzetközi jelentőségűvé is tehető

medencés kikötő, ezenfelül Tokajig 35 rakodóhely található. A szegedi kikötő egyike a hat országos jelentőségű folyami kikötőnek.

A Szegedi medencés kikötő beruházási programja során megépítésre került a bejárati csatorna és a kikötőmedence, a közutak, a vasút, a kikötői partfal, a közművek, térburkolatok, technológiai berendezések (daruk, raktárépületek). A medencés kikötő így az EGB IV. osztálynak megfelelően hajók fogadására alkalmas. Az ipari kikötő működéséhez szükséges egyéb feltételek - a vasúti iparvágányok, a közúti összeköttetés, a térvilágítás –a második ütemben készült el. 2001 áprilisában két, egyenként 5000-5000 tonna gabona tárolására alkalmas raktár épült, viszont az áruakodáshoz szükséges daru jelenleg még mindig hiányzik. Szegednél a Tiszán jelenleg az Admirális Kft. önjáróhajói közlekednek, amelyek 5-600 km-es szállítási távolságon belül gazdaságosak.

A vízi szállítás területén lehetőség kínálkozik a térségben felhalmozódó gabonafelesleg vízi úton történő szállítására.

A személyhajózás, mint ahogyan ez a folyamat Nyugat-Európában az elmúlt évtizedekben lejátszódott várhatóan a turizmus területén jelent majd élénkülést. A víziturizmus, kiszolgálása döntő keresleti forrássá válik. Az idegenforgalmat szolgáló személyszállítási tevékenység ma a világ egyik jelentős gazdasági húzó ágazata.

A városban 2 közúti híd vezet át forgalmat a Tisza felett. A fejlesztési tervek között szerepel még egy városi közúti híd és egy vasúti híd megépítése.

Légi közlekedés

A jelenlegi szegedi repülőtér a jelentkező forgalommal, illetve igényekkel összhangban elsősorban a sportrepülők használják.

A meglévő szegedi repülőtér "fő előnyei" regionális szinten:

- a repülőtér 100 km-es sugarú körzetében található a térség főbb gazdasági, mezőgazdasági és idegenforgalmi központjai,
- kijelölése nem érint természetvédelmi, illetve mezőgazdasági termelés szempontjából kiemelten jó minőségű területeket.

Az 55-ös számú országos főút déli oldalán, a város nyugati határán lévő repülőtéren egyaránt adottak a feltételek a kereskedelmi, a magán- és a sportcélú repüléshez is.

A városon keresztül haladó E75-ös és E68-as utak vámútnak minősülnek, s mindkettőn nagy forgalmú, a nemzetközi személy- és áruforgalom számára megnyitott határátkelőhely – Rösztke (Jugoszlávia), Tiszasziget (Jugoszlávia), és Nagylak (Románia) – működik.

A közlekedési infrastruktúra minőségi és mennyiségi fejlesztése jelentheti az alapot a további gazdasági fejlődéshez, amelyhez összességében a város jelenleg is jó feltételekkel rendelkezik.

Logisztikai infrastruktúra

A térség vállalkozásai most kerülnek abba a helyzetbe, hogy kialakítsák logisztikai rendszerüket, döntéseket hozzanak saját vagy „vásárolt” kapacitások igénybevételére. Ezt alátámasztja az a tény is, hogy a megye külkereskedelmi forgalmának 70 %-a az Európai Unió országaival realizálódik, és az ott alkalmazott logisztikai szolgáltatási hálózatok példaértéke ki kell, hogy hasson a beszállítói, exportóri státuszt elért vállaltok döntéseire is.

A logisztikai hálózat térségi megvalósulásának egyes elemei már határozottan fellelhetők folyamatos és eseti jelleggel az alapszolgáltatások, kiegészítő szolgáltatások, egyéb szolgáltatások területén, ezek közül jellemzően a gyakorlatban igénybevehető logisztikai szolgáltatások:

- közúti vasúti szállítás
- szállítmányozás
- csomagolás
- finishing
- piackutatás, piacszerzés
- vámkezelés
- informatikai szolgáltatások
- járműszervizek
- biztonsági, vagyonvédelmi szolgáltatás

Logisztikai kapacitások⁹⁸

Közúti szállítás

A közúti szállításban a kisebb résztvevők között, specializálódási folyamatok zajlottak le: egyesek belföldi, mások nemzetközi fuvarozási feladatokat látnak el. Megfigyelhető az eszközök oldaláról is: vannak vállalkozások, amelyek pl. földmunkákhoz kapcsolódó eszközparkkal rendelkeznek, míg mások az európai hétvégi korlátozásban nem érintett 3,5 tonna kapacitás alatti járművekkel dolgozik. Van olyan társas vállalkozás, amely csak 23 tonna teherbírású nyerges szerelvényvel végzi munkáját.

Logisztikai oldalról megközelítve, a városban fellelhető közúti szállítási kapacitások nagyobbik része szolgáltatási státuszban található, kisebbik része termeléssel, kereskedelemmel foglalkozók tulajdonát képezi, amelyek kihasználtsága változó.

Szeged teherfuvarozási kapacitására jellemző, hogy több mint 400 vállalkozás tekinti ezt fő tevékenységének, amelyből következően a vállalkozásonkénti 1 és 90 darabos gépjármű-kapacitás között igen széles a kínálat.

Vasúti szállítás

Az európai gyakorlatokhoz közelítve, a kiszámítható, megbízható és biztonságos szolgáltatás jegyében a MÁV Rt megreformálta Vasúti Árufuvarozási Szabályzatát, és így kezdetét vette ezen feladatok ügyfélbarát átalakítása.

A MÁV Rt-nél az alábbi kocsirakományú árutovábbításhoz kapcsolódó jellemzőbb szolgáltatás szervezés és annak bonyolítása történik:

- belföldi-, behozatali és kiviteli forgalmakban, kedvező fuvardíjak, továbbítási útvonalak és megfelelő kocsitípusok kiválasztása,
- irányvonatos rakodás és továbbítás biztosítása nagytömegű áruk esetén,
- ki- és berakásra (a közúti el- és felfuvarozásra) rakodási idő kedvezmények,
- az áru természetének leginkább megfelelő speciális vasúti kocsik biztosítása:

⁹⁸ A „A jugoszláv újjáépítés Szegedről is biztosítható logisztikai kapcsolódó pontjainak meghatározása. Informatív felmérés a rendelkezésre álló és mozgósítható logisztikai kapacitásokról” című tanulmány alapján (1999)l.

- gabonaszállító
- eltolható tetejű, illetve oldalfalú, rekeszes,
- hűtőkocsik
- tartálykocsik stb., melyek megkönnyítik a szállított áru be- és kirakását, egyúttal fokozottabban szolgálják az áruvédelmet.

A MÁV Rt Szegeden a Szeged-Tisza, Szeged-Rókus vasútállomásokon bonyolítja le a hagyományos áru fuvarozási és szolgáltatási tevékenységének zömét. Említést érdemel az itt található fedett raktárak és a burkolt rakterületek nagysága, amely 800, illetve 600 négyzetméter, valamint 20.000, illetve 13.000 négyzetméternyi területen találhatók.

A MÁV Rt-nél működik Magyarország egyik legnagyobb, on-line rendszere, amely képes a fuvarozás nyomon követésére, a keresett küldemény, vasúti kocsik pillanatnyi helyének meghatározására, nemzetközi fuvarozásokban a határátlépések idejének közlésére, vagyis a fuvaroztató szállítmányairól, vasúti kocsijairól időszerű információk biztosítására.

Jelentősnek mondható a város gazdálkodó szervezeteihez történő iparvágány-betelepítési kapacitás, amely mintegy 25 aktív, illetve aktiválható ponttal rendelkezik, ezek közé a későbbiek során említésre kerülő raktárbázisok is beletartoznak.

12. ábra

Fontosabb vasúti szállítási központok Szegeden



- Szeged – Tisza vasútállomás
- Szeged – Rókus vasútállomás
- RO – LA terminál

Kombinált fuvarozás

A logisztika fizikai folyamatain belül, az utóbbi évtizedek leglátványosabb fejlődését az eszközpark és a teljesítmények tekintetében a kombinált fuvarozásban lehet felmutatni. A két közlekedési alágazat "találkozásából" létrejött forma ma a legkorszerűbb megoldásokat mutatja, szélesebb körű elterjedését a viszonylag nagy beruházási költségek is behatárolják.

Szeged vonatkozásában a kombinált fuvarozást két objektumrendszer - a RO-LA terminál és a Konténer terminál - fémjelzi, mind a kettő a MÁV Rt tulajdonában van, és technikai színvonalukkal a város e területen értékelhető logisztikai színvonalát mindenképpen előnyösen növelik.

RO-LA terminál

A város "gördülő országút"-ja Kiskundorozsma vasútállomás területén található, amely egy négy sávós út mellett helyezkedik el az E75 -ös út szegedi ki/bejárójától cca. 500 méterre.

Legjellemzőbb kapacitásadatok:

- Napi 4 szerelvény indítása ausztriai WELS felé.
- Napi 4 szerelvényérkezés WELS-ből.
- Másnaponként 1 szerelvény indítása az olaszországi SEZANA felé.
- Másnaponként 1 szerelvény fogadása SEZANÁ-ból.
- Szerelvényenként 18-22 kamion szállítható, kísért formában.

A RO-LA terminál rendelkezik cca. 150 kamion befogadására alkalmas parkolóval, amely a várakozásra és a flotta összeállításra egyaránt szolgál.

Konténer terminál

A kombinált fuvarozás részeként a Szeged-Tisza pályaudvaron nagykapacitású konténer terminál üzemel. 20 és 40 lábas konténerek fogadását és továbbítását tudják elvégezni, erre a célra telepített bakdaru segítségével.

A helyi nagykonténeres forgalomban kínált lehetőségek köre széles: az országon belüli, illetve külföldi címzett részére való feladás, a FÁK országokba történő feladásra kerülő nagykonténerek Záhony és Moszkva között zárt, őrzött irányvonalakkal történő továbbítás, valamint nyugat-európai forgalomban Hamburg, Rotterdam, Bréma célállomásokkal, irányvonalas továbbítás.

A közúti el- és felszállítás tetszőleges távolságra, illetve tetszőleges távolságról egyaránt - a rendelkezésre álló alvállalkozók segítségével - megoldott.

Említésre méltó az a helyileg meglévő 20.000 négyzetméteres szabadtéri tároló kapacitás, ahol szakszerű tárolás és biztonságos őrzés mellett a konténerek elhelyezhetők rövidebb, hosszabb időszakokra is.

A MÁV Rt. igény esetén, átmeneti tárolási célokra tud biztosítani üres konténereket is, amelyek kvázi zárható raktárként, a szükséges helyeken és helyzetekben is rendszerbe állíthatók.

Raktározás

A raktározáshoz kapcsolódó folyamatok szempontjából nem közömbös, hogy milyen közlekedési kapcsolatokkal, megközelíthetőséggel, anyagmozgatási háttérrel, szakmai szervizzel bírnak egyes raktárak, raktárbázisok.

Bátran állíthatjuk, hogy Szegeden valamennyi raktározási igényt ki lehet elégíteni, akár egy telepen is egyidejűleg, akármilyen összetett részelemeket is foglal magában.

Szabadtéri tárolásra rendelkezésre áll többek között egy olyan bázis, amely több mint 110.000 négyzetméter körülkerített területen: 10.800 négyzetméter szilárd burkolat (aszfalt, ill. beton), 54.000 négyzetméter murvával felszórt terület áll szabadtéri tárolás, raktározás céljára, ezen túl 288 négyzetméternyi földszintes épületben zárt raktározás is lehetséges. A telep közútról is megközelíthető, de emellett 1488 fm, kétoldali becsatlakozású, homlokrakodó rámpával ellátott korszerű iparvágánnyal is rendelkezik.

Kisebb volumenű tárolásokhoz, pl. egy alkatrészgyártó és szerviz vállalkozás 1.000 négyzetméteres zárható, fűthető, valamint ugyanilyen méretű szabadtéri raktárát lehet bérbe venni, amelyeknél a rakodást targoncák és futómacskás daruk segíthetik.

Közvetlen főútvonalra való csatlakozással, iparvágánnyal 30.000 négyzetméter fedett és szintén 30.000 négyzetméter szabadtéri raktárral rendelkező ingatlan hasznosító vállalkozás, az összes kapacitásán belül akár 300-500 négyzetméteres területű raktárakat is tud bérbe adni.

A közúti szállításhoz már ismertett nagyvállalkozás Szeged - Tisza pályaudvaron rendelkezik 3.000 négyzetméter zárt, fedett raktári kapacitással, közvetlen vasúti csatlakozással, valamint helyi vámudvari, vámkezelési lehetőséggel.

A bérbeadással hasznosítható ingatlanok jellemzői:

- jó közúti megközelíthetőség, a város minden beérkező útjáról,
- bérbevevő időkorlátozás nélkül használhatja azokat,
- a jelentkező rakodási-anyagmozgatási igények helyben lévő vállalkozások segítségével - szerződéses alapon - megoldhatók,

- 24 órás biztonsági őrszolgálat rendelkezésre áll,
- a meglévő szolgáltatások köre bővíthető.

Kiegészítő logisztikai tevékenységek

A fizikai folyamatok mellett olyan jogi, nemzetközi előírások, szabályok, törvények is betartást igényelnek, amelyek megszerezése, napi figyelemmel kísérése, lebonyolítása, az esetleges átmeneti pénzügyi fedezetek biztosítása, olyan profi szakmai háttérkapacitásokat feltételez, amelyeket a logisztika szakmai sorainál általában a "Make or buy?" kérdéskör taglalásánál a buy - venni! kategóriába sorolják a szakemberek. Ezekbe a kategóriákba tartozik a vámtechnikai bonyolítás, valamint a expedició és egyéb feladatok ellátása.

Vámtechnika

Városunkban található olyan Vámügynökségi működési engedéllyel bíró részvénytársaság, amely hatékonyan részt tud venni a külkereskedelmi tevékenységet végzők áruszállításával kapcsolatos ügyek Vámhivatal előtti - jogszabályoknak megfelelő - ügyintézésben. Ezen Vámügynökség, mint vámszolgálatot segítő vállalkozás, székhelyén elhelyezést biztosított a Szegedi Vámhivatal szolgálati helyének, valamint hús más vámügynökség munkáját koordinálja.

Kamion és személygépkocsi parkolójában, napi átlagban 70-80 tehergépjárműnek az áruszállítási vámkezeléséhez biztosít helyet, valamint napi átlagban mintegy 100 személygépkocsinak az export-import ügyintézése bonyolódik le.

Az 1998. évi Vámügynökségi ügyintézésbe bekapcsolt tehergépjárművek - kamionok - száma meghaladta a 18.000 darabot.

Telephelyeket működtetnek:

- Rösztke, Tiszasziget, Tompa, Közúti Határátkelőhely,
- Battonya, Nagylak, Gyula Közúti Határátkelőhely,
- Budapest, Ferihegy I. Terminál, valamint
- Budapest Ménesi út 71. címen.

Tranzitegyezmény szerint T1 - eljárással az EU, EFTA, CEFTA országokba szállítandó vámárúk bankgaranciájának működtetése saját TC31 - engedéllyel, illetve mások jogosultságán, megbízás alapján történik.

Saját tulajdonú közvámraktár felületeik számottevőek:

- zárt raktárak füst és hőérzékélővel: 3.500 négyzetméter
- tetővel ellátott vizsgáló, rakodótér: 1.600 négyzetméter
- nyitott közvámraktár: 16.500 négyzetméter

Szükség esetén - saját közvámraktárként - zárt berraktárakat is igénybe tudnak venni.

A helyi rakodást több emelővillás targonca, szükség esetén nagyobb teljesítményű emelőgépek, daruk is segítik.

Munkájuk szervezettsége alapján megfelelnek az ISO 9002 minőségügyi szabvány követelményeinek.

Spedició és egyéb tevékenységek

A klasszikus megfogalmazás szerint:

"A speditőr saját nevében, megbízója számára vásárolja meg az árutovábbításhoz szükséges egyéb szolgáltatásokat. Arra vállalkozik, hogy az árutovábbítást a mindenkori piaci helyzetnek megfelelően a megbízója szempontjából minél hatékonyabban szervezze."

Az előzőekben részletezett komplex folyamatok elvégzésére, a logisztikai folyamatokat segítő speditóri piacon az erre a feladatra is vállalkozó helyi közúti fuvarozók mellett országos hatáskörű szakmai cég, valamint viszonylag kis létszámú, de nagy kapcsolati rendszerrel bíró vállalkozások is jelen vannak a szegedi piacon.

A logisztikai alapokon történő primer folyamatok szervezése számos olyan tevékenység segítségét igényli, amelyek nélkül azok "megfelelőségi mutatói" a hagyományos módszereket színvonalban, korszerűségben, gyorsaságban, megbízhatóságban stb. nem haladják meg lényeges mértékben.

Egyik ilyen terület a csomagolás kérdése. A be-, ki-, és átcsomagolás anyagai, gépei, eszközei - bér munka jelleggel is - Szegeden rendelkezésre állnak, teljes körű garanciával, laboratóriumi ellenőrző vizsgálatokkal.

A logisztikai folyamatok további részterületeihez kapcsolódó technikai, technológia, és nem utolsó sorban személyi jellegű igényeinek biztosítása az esetek többségében, még extra igények vonatkozásában is megoldható.

Az EU csatlakozás utáni gazdasági és logisztikai változások várható hatása Szeged és vonzáskörzetére

Az EU csatlakozás szempontjából fontos tendenciák:

Tőkeáramlás

A külföldi tőke az elmúlt tíz évben átrendezte a magyar térszerkezeti viszonyokat, de továbbra is jellemzően a korábbi Kaposvár–Nyíregyháza ipari tengelyt részesíti előnyben. A külföldi tőke növekedése a rendszerváltást követően elsődlegesen a Bécs–Budapest tengely mentén, majd az utóbbi időben az M0, M3 és az M5 mentén Gyöngyös és Kecskemét irányába koncentrálódik. A megújítás, a modernizáció gyorsabban, kisebb zökkenőkkel zajlott le a korábban iparral nem rendelkező településeken.

Ez a „fejlődési folyamat” azonban paradox módon nem elsősorban az ottani önkormányzatok adókedvezmény rendszerének tudható be, hanem az autópálya közelségének. Ezen térségekben a központi kormányzati segítségek, támogatások egyáltalán nem játszottak jelentős szerepet. A hazai ipari térszerkezet tehát elkülönült, és Szeged számára sajnálatos módon létrejött a „déli banán”, ahol még minden bizonytalan a tőkebefektetések szempontjából.

Magyarország várható EU csatlakozása és a közlekedési kapcsolatok javulását eredményező autópálya Szegedig történő megépítése közel egyidőben valósul meg. Ez az egybeesés azonban nem jelent egyértelmű előnyt a város számára, ugyanis a csatlakozással együttjáró munkaerő drágulás és a szigorúbb EU szabályozás átvétele miatt fennáll annak az esélye, hogy a befektetők az addigra valamelyest politikai stabilitással rendelkező határmenti román (Nagyszentmiklós, Arad, Temesvár) és szerb városokba (Szabadka és Újvidék) telepítik üzemeiket. A multinacionális vállalkozások beruházási döntéseinél ugyanis Szerbia és Románia tőkevonzásra irányuló politikája egyre nagyobb szerepet játszik. A hatalmas, határokat átívelő tőkebefektetések korában a külföldi működő tőke kihelyezések jelentős része a fejletlenebb országokba irányul.

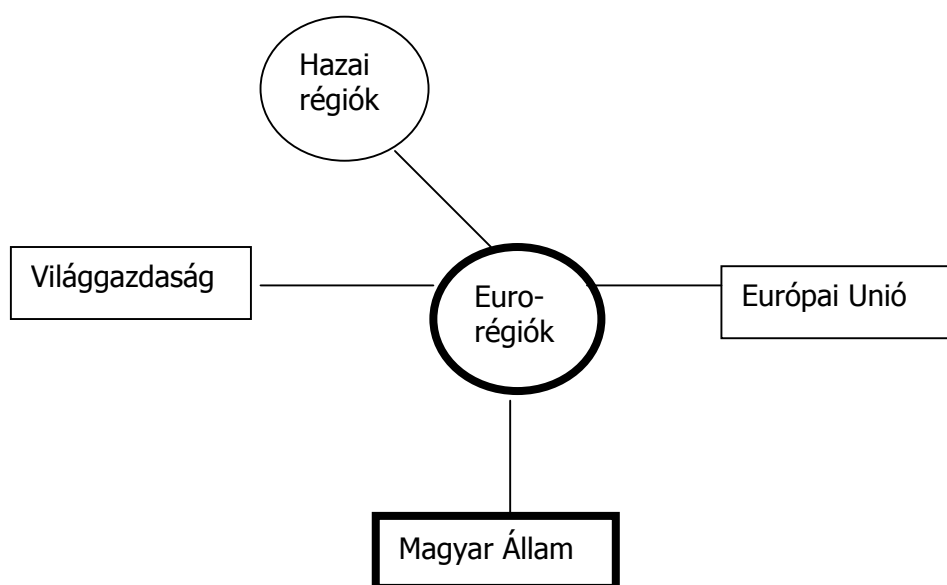
Ma Európában már nem az országok, hanem a régiók versenyeznek a beruházókért. A gazdasági fejlettség és hatékonyság szempontjából az egyes régiók közötti

hasonlóságok és különbségek sokkal nagyobbak, mint az egyes országok közötti eltérések: az ország, ahol a régió fekszik, másodlagossá válik. A különböző nemzeti piacok helyett a vállalatok egyre inkább az egységes európai piacban gondolkodnak.

Magyarország nyitott piacgazdaságát a jövőkép összefüggésében elsősorban nemzetközi erőterben kell vizsgálni. A magyar piac nem elég nagy. Nyilvánvaló, hogy ennek eredményeként csak a térség országaival együtt vonhatók le helyi következtetések. Ez a globális tér pedig a közép-európai országok tekintetében a leggyorsabban csatlakozásra váró országok - Lengyelország, Magyarország, Csehország és Szlovákia. A Pozsonyt is magába foglaló Budapest–Bécs–Prága háromszög az elkövetkező évek meghatározó logisztikai térségévé nőheti ki magát. A térség azonban csak akkor válhat vonzóbbá a nagy ingatlanbefektetők számára, ha a kormányok nagyságrendekkel többet fordítanak infrastrukturális beruházásokra.

13. ábra

Az állam helye a regionális fejlesztésben



(Forrás: Knoll Imre)

Ingatlanpiac

Az elmúlt évek során hazánkban nemcsak kialakult, de vonzóvá is vált az ingatlanpiac. Elsősorban a nagy kereskedelmi hálózatok terjeszkedése, s az általuk ösztönzött ingatlanpiaci „boom” miatt. Az ipari ingatlan piacon megjelentek a

multinacionális–szakmai befektetők és pénzügyi alapok, mögöttük pedig a nagy nemzetközi tapasztalattal rendelkező ingatlan fejlesztő cégek, akik szakmai tudásukat kínálják fel az önkormányzatoknak.

A piac fejlődését akadályozza, hogy Prága térségében hiánycikk a megfelelő ilyen célú ingatlan, Magyarországon pedig kevésbé fejlett az úthálózat. Ennek következtében Budapest az ország legjelentősebb logisztikai körzete.

A fentiekben vázolt tendenciák, a globalizációs trendek elől Szeged városa sem tud kitérni. Ez szükségessé teszi, hogy a város vezetése ne csak a specifikus helyi adottságokból származó teljesítmény előnyökkel számoljon, hanem az euro-régióban lévő nagyszámú teljesítmény kínálókkal (települések, régiók) is, melyek preferencia rendszere adott esetben messze túllép a helyi adókedvezményeken.

Szeged lehetőségei

Szeged számára - az EU csatlakozási és autópálya elérési átmeneti időszakban - kiemelt jelentősége van a város „kommunikációs képességének”, a népesség iskolázottságának (egyetem és kutató központok), és az euro-regionális fogyasztási piacnak (szerb és román bevásárló turizmus). Ez átmeneti előnyt jelent a régió más városaival szemben.

A jövőben várhatóan megerősödik a határmenti térségek szerepe, a városban lévő centrumok közvetítői lesznek az európai gazdaságnak. Ennek feltétele azonban a kedvező és gyors összeköttetés Budapesttel és az ország más térségeivel, illetve azokon keresztül a kapcsolat kialakítása a nyugat–európai decentrumokkal. Emiatt nagy jelentőséggel bír az M5-ös és az M43-as utak, valamint a közúti és vasúti hidak megépítése és a trianon előtti vasúti vonalak mielőbbi helyreállítása.

Az EU csatlakozás az alábbi területeken tesz szükségessé változásokat:

Határőrizet - határátkelő fejlesztés

Magyarország a közeljövőben az Európai Unió belső határává válik. Ennek következtében számos határőrizeti fejlesztést kell megoldania. Fontos feladat a meglévő állandó határátkelőhelyek uniós szintűre történő fejlesztése. A Nagylakon megtörtént

fejlesztéshez hasonlóan Röskei átkelőn is külön uniós sávok (zöld folyosók) szükségesek, valamint a félreállított járműveknek leállósáv. A nagylaki átkelőn 2000-ben már 3 millió utas választotta az új átkelési módot. Ez hatékony infrastruktúrát, közös számítógép hálózaton működő okmánykezelést, jól felkészült határőrséget követel meg, ezért a határátkelők nagyteljesítményű, minden szempontból biztonságos számítógépes hálózattal kerülnek felszerelésre.

Vámpolitika

A vámpolitika a külfölddel fennálló gazdasági kapcsolatok szabályozásának eszköze. A vámpolitika vámjogszabályokban, vámtarifákban és két vagy több oldalú szerződésekben jelenik meg. A jövőben az Európai Unió csatlakozás során az itt képződő bevételek képezik az elszámolás egyik alapját. Ezért összgazdasági szinten felerősödik a határzónában végrehajtott „az áru megállítói tranzakciós műveletek” szerepe.

A román és jugoszláv belkereskedelmi viszonyok ismeretében a származási bizonyítvány, az eredetvizsgálat az egyes áru-fajtáknál nem olyan jellegű és szintű, mint pld. Magyarországon, így az elkövetkezendő időszakban is jelentős magánkezdeményezésű áru- exportra lehet számítani a térségben.

A vámigazgatási szakterületen az EU csatlakozással összefüggésben és a hazánk gazdasági környezetében és piaci viszonyaiban végbement gyökeres változás miatt strukturális átalakításokra került sor.

2001 januártól a Vám- és Pénzügyőrség regionális szintű kialakítására került sor, ennek során a Dél–Alföldi Regionális Parancsnokság székhelye Szegedre került.

A jövőben minden Magyarországon székhellyel és telephellyel rendelkező, vámszempontból megbízható szervezet kérheti az egyszerűsített vámeljárást, az eddig kizárólagosan gyakorolt jogosítványok egy része az arra érdemes ügyfelek kezébe kerül. Ezáltal várhatóan csökkenni fog a vámszolgálat helyek száma is és az érdemi munka áttevődik az elszámoló vámhivatalokhoz.

Az, hogy a jövőben megmaradó, illetve újonnan kialakításra kerülő helyszínek hol lesznek, rendkívül fontos kérdés, hiszen hosszú időre meg fogja határozni a vámkezelés, ezen belül a kereskedelmi forgalom kezelésének helyzetét a településen.

Szegeden ilyen koncentrált vám szolgálati hely vélhetően a Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központban kerül kialakításra, hiszen a Központ eleve a fő áruforgalom útjába esik és jelentős raktárkapacitással rendelkezik majd. Amennyiben beüzemel, a nap 24 órájában lesz képes szállítmányokat indítani és érkeztetni, azaz a határátlépést leszámítva már most megteremthető a vámunió belüli szállítmányozási struktúra.

Az EU csatlakozás hatása:

Tőkeáramlás

A Dél-alföldi régió félperiférikus helyzetéből adódóan - belátható időn belül - nem kerülhetünk be Európa magterületébe⁹⁹. Elsősorban a nyugat-európai ipar kitelepülő egységeiből részesülhetünk. Nem számíthatunk a multinacionális nagyvállalatok döntési központjainak (az ehhez kapcsolódó magas szintű szolgáltatások) dél-magyarországi megjelenésére. Az üzleti szolgáltatások kevésbé lépik át a nemzeti kereteket, kevesebb alkalmazottal működhetnek, mint a fejlett nyugat-dunántúli régiókban.

Határmenti kapcsolatok

Csongrád megye, mint határmenti megye érdeke, hogy a jugoszláv viszonyok normalizálódására felkészüljön, és számoljon azzal, hogy Jugoszlávia számára ez a határszakasz komoly jelentőséghez jut, mint az Európai Unió felé vezető olyan nyugati kapu, amelyet a közelmúlt politikai konfliktusai legkevésbé terhelnek meg. A várható gazdasági nyitás és érdekeltég kihasználása komoly lehetőség a tőkebeáramlás tekintetében perifériális helyzetben levő Csongrád megye számára. A gazdaságfejlesztési elképzelések bázisát a korábbi kapcsolatok, az ipari és főleg élelmiszer-gazdasági termelés komplementaritása és a hasonló természetföldrajzi adottságokból fakadó hasonlósága adja meg. A hosszú háborús időszak alatt tönkrement jugoszláv gazdaság – melyet többek között a mintegy tíz éve halasztódó beruházások hiánya nyomaszt – újjáépítésébe való bekapcsolódás a megye számára szintén előnyökkel járhat, ha sikerülne ebben részt vennie.

A gazdaság ágazatai

A McKinsey¹⁰⁰ szakértői által készített jelentés szerint az iparágakat két csoportra lehet osztani attól függően, hogy milyen hatással lesz rájuk a bővítés. Az első csoportba tartozó szektorokat - a távközlést, a postai szolgáltatásokat, az energiaipart, valamint a közlekedést - közvetlenül érinteni fogja majd a tagjelölt országok uniós tagsága, ami megnyitja a ma még számos esetben megkímélt ágazatokat a szabad verseny számára.

A másik kategóriába tartozó ágazat - az élelmiszeripar - ugyanakkor nem néz drámai változások elé a bővítés miatt, hiszen már ma is jórészt külföldiek kezében van és az unióban honos szabályokkal összhangban működnek. Ezeket a szektorokat csak közvetve érinti majd a bővítés: a dinamikus gazdasági fejlődés várhatóan itt is gyors növekedést indít el, amelyet kemény versenyfeltételek mellett minél jobban meg kell tudni majd lovagolni.

Az alábbiakban a jelentés alapján áttekintést adunk a bővítés nyomán a fent említett iparágakra váró legfontosabb kihívásokról.

A nagy változások előtt álló szektorok:

Távközlés

A nemzetközi befektetők a távközlés mindkét szegmensében - a vezetékes és a mobil kommunikáció piacán - is megjelentek már hazánkban, igaz valódi versenyről egyelőre csak az utóbbiban lehet beszélni.

A tanulmány szerint a vezetékes szolgáltatást nyújtó távközlési cégek pénzügyi kilátásai nem a legbiztatóbbak. Ennek egyik oka, hogy az EU-tól eltérően a tagjelölt államokban a mobiltelefon egyértelműen alternatívaként jelentkezik a vezetékes telefonokhoz képest. A térségben sokan csak mobiltelefont használnak. Ebből is következik, hogy még a legjobban ellátott államokban Magyarországon is csak 40 százalékos a telítettség a vezetékes piacon, ami messze az EU-szint alatt van.

⁹⁹ A magterület, core area, kerngebiet azt a területet jelöli, ahol a gazdaság a legmagasabb fejlettségi szintet éri el.

¹⁰⁰ Bruxinfo, 2002. 05. 13.

Miközben a kilátások nem éppen kedvezőek, egyes szolgáltatók - mint a Matáv - jelentősen növelték nyereségüket. További problémát jelent a vezetékes szolgáltatók számára az új árstruktúra kialakítása. Az olcsóbb belföldi hívásokat eddig a drága távolsági, de különösen a nemzetközi hívásokból szubvencionálták. Az olcsóbb beszélgetési díjat újabban a havi előfizetési díjak emelésével próbálják ellensúlyozni, ami viszont kényes dolog, hiszen a költségek nagyobb részét az üzleti fogyasztókról a lakossági ügyfelekre hárítják át.

Az EU-csatlakozással tovább folytatódik majd a vezetékes telefonpiac korábban megkezdett liberalizációja, ami kiterjed majd a telefonszámok hordozhatóságának biztosítására, az olcsóbb telefonálást lehetővé tevő előhívószámok alkalmazására vagy a helyi hálózatokhoz való hozzáférésre. A McKinsey szakértői szerint a bővítéstől függetlenül több külföldi befektető is a piacról való kivonulást fontolgatja, amellyel részben adósságterheit igyekeznek csökkenteni, részben pedig stratégiai váltást készít elő. A távozók között van a KPN, amely nemrég adta el a Pannonban szerzett részesedését és hasonló lépésre készül Csehországban is. A Vivendi pedig a lengyel piacról való kivonulást fontolgatja. Másfelől a Matávban és a lengyel TPSA-ban tulajdonrészt szerzett Deutsche Telekomnak és a France Telecomnak minden esélye megvan arra, hogy a térség meghatározó távközlési cégei legyenek.

Postai szolgáltatások

A magyarországi postai szolgáltatók a bővítést követően hatékony és versenyképes nyugati vetélytársakkal találhatja magát szemben. Ezért a McKinsey tanulmánya szerint létfontosságúnak nevezi a gyorsított szerkezetváltást, amire az erősödő verseny és a csökkenő állami támogatások miatt lesz szükség.

Magyarországon 2001-ig végrehajtották azt az uniós előírást, amely a 350 gramm fölötti küldemények kézbesítésénél eltörölte a monopóliumot, az EU már el is fogadta az újabb, még szélesebb körű liberalizációt, amely 2006-ig bezárólag a postai piac 25-40 százalékát nyitja meg a szabad verseny előtt. A hazai postai szolgáltatóknak racionalizálni és korszerűsíteni kell működésüket és a fogyasztók növekvő igényének megfelelően, valamint a külföldi konkurencia kihívására válaszolva a szolgáltatásaikat is bővíteni kell.

Közlekedés

A jelentés szerint a közlekedés ez az ágazat, ahol a legdrámaibbak a különbségek az Európai Unió jelenlegi és jövőbeli tagállamai között. Magyarország minden téren lemaradással küzd: a közúti, autópálya és nagysebességű vasúti hálózat területén, a folyami hajózásban, a városi és regionális közlekedés korszerűsítésében és a repülőterek modernizálásában is.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás egyik követelménye, hogy Magyarország is megfelelően átjárható legyen.

Magyarországnak alkalmazkodnia kell az EU változó közlekedési politikájához, amelynek egyik célja, hogy a túlszűfolt közutakról a vasútra és a vízi utakra terelje az áruszállítást. A magyar légitársaság számára a globális légi szövetségek valamelyikéhez történő csatlakozás jelentheti a megoldást. Ez vonzóbb törzsutas-programokat, a nemzetközi hálózathoz való könnyebb hozzáférést és nagyobb költségmegtakarítást tenne lehetővé.

Hasonlóan fontosnak tartják a kombinált szállítás részarányának növelését. Az egyik legalapvetőbb változás a szabad pályahasználat a vasúti hálózat egy részén. A pálya használatáért a helytől, időtől és néhány műszaki tényezőtől függően használati díjat kell fizetni.

A közúti közlekedésnél három lényeges irányzat miatt lesz szükség változtatásokra hazánkban:

(1) az utak teherbíró képessége. Az EU-ban 44, míg nálunk 40 tonna a megengedett legnagyobb össztömeg. Ennek következtében egy sor főút és híd megerősítése válik szükségessé.

(2) Lényeges szempont a környezetvédelmi előírások betartása. A hazai járműpark még mindig nagymértékben tartalmaz elavult technológiájú gépjárműveket, melyek cseréje jelentős pénzeszközöket igényel.

(3) A harmadik lényeges terület a gépjárművezetők munkakörülményeivel foglalkozó szabályok átvétele.

Energiaszektor

A jelentés úgy véli, hogy a Magyarország nagy nyomás alá kerülhet, hogy a következő 5-10 évben teljesen liberalizálja gáz- és villamos áram piacát, mivel a jelenlegi tagállamok ebbe az irányba tartanak. A piacnyitás a költségfüggő ártól a piaci ár felé való elmozdulást követeli meg, előbb az ipari, majd pedig a kisfogyasztóknál. A liberalizáció része lesz az állami monopóliumok megszűnése és új szolgáltatók piaci hozzáféréseinek biztosítása is.

A hazai energiaszolgáltatóknak új képességekre kell szert tenniük, és új fogásokat kell elsajátítaniuk, ha minimalizálni akarják a várható piacvesztés mértékét - vélekednek a jelentés szerzői. Véleményük szerint a hazai gáz- és áramszolgáltatóknak többféleképpen kell alkalmazkodniuk a változó versenykörnyezethez. Először is átláthatóbbá kell tenniük működésüket, ami megkönnyítheti a háztartások és az ipari fogyasztók közötti keresztfinanszírozás felszámolását. Másodsorú új piaci eredményeket kell csillogtatniuk: az ár- és értékesítési politikában, a kockázatmenedzselésben és a közönségkapcsolatok terén. Harmadszor: javítaniuk kell a költséghatékonyságot, és környezetbarát energiatermelésbe kell beruházniuk. Negyedszer: szabályozói változások révén ugyancsak sokat könnyíthetnek a dolgukon.

Élelmiszer- és italgyártás, kereskedelem

Az ipar szerkezetének átalakulásával eltolódás következett be a feldolgozóipar új területei felé, kihasználva a humán erőforrás helyi adottságait (pl. SZTE informatika), hungaricumok regionális megjelenése.

A régió mezőgazdasági jellegéből fakadóan az ipart az agrártermékek feldolgozásán alapuló élelmiszeripar túlsúlya jellemzi.

A táj- és hungarikum jellegű termékek mindegyike mezőgazdasági kötődésű és zömmel történelmi hagyományú, melyek számára a piaci tendenciák nem kedveznek, helyettesíthetőségük növekszik vagy a piaci preferenciák tekintetében jelenlegi piacaikon háttérbe szorúlnak. (Például a Pick szalámi európai hírnevét megteremtő eltarthatóság és szállíthatóság ma, a technika jelenlegi szintjén már sok terméknek sajátja. A makói hagymában büszkeséget jelentő magas illóolaj tartalom a nyugat-európai fogyasztói piacon ma nem preferált tulajdonság, azonban a szállítás és feldolgozás szempontjából elengedhetetlen.)

Az élelmiszer- és italgyártás részét privatizálták hazánkban. A multinacionális cégek megjelenése elősegítette a szektor konszolidációját. A magánosítás folyamán a Danone, a Nestlé, a Procter and Gamble és más multik felvásárolták a legnagyobb helyi gyártókat és - mivel a térségben az emberek ragaszkodnak a jól megszokott termékekhez - elsősorban a helyi márkák gyártására álltak rá.

A csatlakozásnak van még egy szervezésbeli kihatása is. Az Európai Unióhoz való csatlakozással párhuzamosan átvesszük a különböző terményekre és állati eredetű nyersanyagokra vonatkozó szigorú piaci szabályozást és az élelmiszeripart érintő export-import szabályozási rendszert. Ennek megfelelően sokkal kiszámíthatóbb lesz a feldolgozóipar számára az alapanyagok bekerülési ára, a belföldi és export értékesítési lehetőség.

A tulajdonosi körben további koncentráció várható. Az Uniós keretek között is megfelelő üzemméretű társaságok jönnek létre a kisebb méretű, gazdaságosan nem üzemeltethető termelőegységek bezárása mellett¹⁰¹. A külföldi tulajdonosok tőkeerejük, méretük, nemzetközi tapasztalataik révén a magyar leányvállalatok, a hazai tulajdonban lévő feldolgozók számára nyomasztó versenytársakká válnak.

Az uniós csatlakozás remélhetőleg forrást is fog teremteni a feldolgozók színvonalának emeléséhez. Ezek elsősorban a hátrányos helyzetű térségekbe áramolnak majd, elsősorban területfejlesztési típusú támogatás formájában.

Kereskedelem

A kiskereskedelemben részben a már jól ismert üzletláncok felvásárlásával terjeszkedtek a külföldi cégek, a legismertebb multik, mint a Metro, a Carrefour és a Tesco viszont inkább zöldmezős beruházásokba fogtak. A nagy nemzetközi áruházláncok agresszív terjeszkedése drámaian megváltoztatta az összképet, hozzájárulva a szétaprózottság gyors felszámolásához.

A magyar kereskedelem minden szereplőjét érinti előbb, utóbb a változás, de korántsem egyformán. A multinacionális cégek hazai vállalatai nemcsak jobb

¹⁰¹ Ennek egyik szomorú példája volt a szegedi Konzervgyár története is. Amikor az orosz válságot követő bezárás során a húskonzerv piacát elveszítette, a hazai piacra sem tudott visszatérni. Az ismételt kinyitást követő időszakban a Globus Konzervgyár már betöltötte a hazai piacot is.

felkészültségüknek és üzleteik számát tekintve, hanem a világ különböző pontjain, így az eurozónában is megtalálható testvérvállalataikhoz fűződő kapcsolataik révén is könnyebben veszik majd az akadályokat.

A kis- és középvállalkozások helyzete kedvezőtlenebb. Az ő számukra a mintakövetés lehetősége adott. A multiktól tanulhatnak, fortélyaik, kereskedelmi fogásaikat elleshetik, részben átvehetik, de a méret nagyságból és tőkeerőből származó előnyökkel nem operálhat egy hazai kis- vagy középvállalkozó. Viszont vannak a helyi viszonyokból, a rugalmasságból és más kvalitásokból eredően olyan előnyei, amelyekkel a jövőben is sikeresen élhet.

Hazánkban az erősödő fizetőképes kereslet mind a gyártók, mind a kereskedők számára növekvő bevételeket és profitot ígér. A jelentés szerint a kiskereskedelemre szakosodott cégek a disztribúciós hálózatok fejlesztése révén javíthatják pozícióikat a gyártókkal szemben. Egyéb iránt a bővítésnek nem lesz közvetlenül érezhető hatása az élelmiszerek és italok gyártásával, valamint kereskedelmével foglalkozó szektorban.

Mezőgazdaság

Termelőképességének változásai a támogatások, kvóták megjelenése, birtokrendszer átalakulása, föld és ingatlan vásárlás hazai vagy külföldi tulajdonos dilemmája, a termelési profil átalakulása magasabb munka igényességű vagy tömegtermelésű tendenciák felerősödése. Állattenyésztés környezetszennyezési kihívásai (belga, holland példa).

A mezőgazdaság, mint térbeli gazdasági rendszer számos logisztikai összefüggést hordoz magával. Nemcsak azáltal, hogy árutermelő és, hogy a helyi (vidéki) gazdaságnak meghatározó része, hanem főként azáltal, hogy miként jelenik meg a térfelhasználásban, vagyis milyen az élelmiszergazdaság (elsősorban a mezőgazdaság) téralkalmassága az adott területi egységben.

A csatlakozást követően az az igazi feladat, hogy mi az a termelési szerkezet, az a technikai igény és minőségi feltétel, amely mellett életképes lehet az európai

mezőgazdasági versenyben. Az élelmiszer mindig stratégiai termék, ezért jelentősége valószínűleg a megváltozott körülmények között is fenntartható lesz.

Ehhez kapcsolódóan elmondható, hogy ma már alapvetően a vertikumhoz tartozó külföldi tulajdonú élelmiszer feldolgozók kényszerítik ki az alapanyag termelés hatékonyságának javulását.

A nemzetközi porondon mozgó élelmiszer feldolgozók stratégiájukat nem nemzeti érzelmekre építik. Tevékenységüket így alapanyag beszerzésüket is kivétel nélkül gazdasági megfontolások vezérik. Esetenként azonban politikai döntések is kedvezőtlenül befolyásolhatják a helyi termelők érdekeit¹⁰². A mezőgazdaság vagy a kereskedelem terén hozott politikai döntések tehát azok, amelyeket nemzeti megfontolások, vagy érzelmek vezetnek.

Az így kialakult helyzetet a külföldi tulajdonba került élelmiszer feldolgozók olyan külső adottságnak tekintik, amelyekhez a gazdasági racionalitást követve alkalmazkodnak. Tehát a magyar alapanyag termelőknek az is jelentős kihívás, hogy mennyire képesek az érdekeiket érvényesíteni. A jelenleg érvényben lévő importvámok a magyar mezőgazdasági termékek zömét még megvédik az Európai Unió támogatott versenyétől. A politika által megváltoztatott feltételrendszer azonban sokszor durván érintheti a mezőgazdaság termelés, természeti adottságokon, termelési tényezőkön és alkalmazott technológián alapuló valós versenyképességi és hatékonysági viszonyait.

Pozitív előnyként fogható fel, hogy a már eddig is beáramlott szaktudás tovább fog bővülni. A külföldi vállalatok eddig nem látott vállalatvezetési-, marketing-, információs-, logisztikai-, elosztási-, és pénzügyi módszereket honosítanak meg a jövőben is.

Szállítás

A közlekedés–szállítás, logisztika általában a mobiltás jövőképe nem választható el az általános társadalmi jövőképtől, a politikai, gazdasági, technikai változások együttes hatásaitól. Alapvető tényként kezelendő, hogy a társadalom és a gazdaság mobilitási

¹⁰² Az EU-val szemben eltörölt importvám eredményeként a magyarországi feldolgozók tömegesen térnek át az ipari paradicsom EU-ból történt beszerzésére. Jelenleg már az összes hazai szükséglet 70 %-a külföldről származik. A nyugat-európai paradicsomtermelők a magyaroknál nem versenyképesebbek, az EU mezőgazdasági támogatásával viszont egyenlőtlen előnyökhöz jutnak és vonzóbb árakat tudnak kínálni a magyar feldolgozóknak.

igényei helyi, regionális és globális szinten még hosszú ideig növekednek és teljesítésük a gazdasági versenyképesség egyik meghatározó feltétele lesz.

A közlekedési alágazatokon belül várhatóan növekedés áll elő a közúti és a légi közlekedés terén, míg a vasúti és a belvízi közlekedés teljesítményeiben stagnálás várható.

Kombinált szállítás

Várhatóan a korábban decentralizáltan jelentkező áruszállítási feladatok egyre inkább centralizáltak, a logisztikai szolgáltató központok közötti szolgáltatási feladatokká alakulnak át. Az áruforgalom koncentrációja lehetővé teszi a kombinált forgalom számára előnyös relációkban az ideális áramlat nagyságának a kialakulását.

Infokommunikáció

Az EU lisszaboni csúcson hozott határozata 10 éves időtávot tűzött ki az USA-hoz való gazdasági felzárkózáshoz. E felzárkózási folyamatban kiemelt szerepet játszik az elektronikus kereskedelem (e- Európa), a tudásintenzív technológiák fejlesztésének és a transz-európai infrastrukturális hálózatok fejlesztésének. Mindezek nemcsak országokra de Szegedre is erős nyomást kell, hogy gyakoroljanak.

Jövőkép

A szükséglet két irányból jelentkezik. A régió oldaláról egyértelműen az a cél, hogy bekapcsolódhasson a nagy európai piacok fejlődési folyamataiba, ami infrastruktúra nélkül nem megy. Az Európai Közösség szempontjából pedig az erőforrások hatékony allokálása miatt fontos, hogy a közösségen belül minden erőforrás egyenlő valószínűséggel hozzáférhetővé váljon.

A jövőképet több szempontból vizsgálhatjuk. A közlekedési rendszerek és azok finanszírozói tekintetében 3 szintű hierarchikus rétegződés figyelhető meg, amelynek megvalósításához szintenként más-más forráskombináció szükséges.

Az európai közlekedési tér nagyszerkezetéhez való kapcsolódás.

A Maastrichti Szerződés a szárazföldi, légi, vízi, cső- és áramvezetéki szállítási infrastruktúra átfogó fejlesztési irányainak a kijelölésekor nem feledkezett meg a távközlési infrastruktúra hálózatról sem és túltekintett a Közösség határain is. Ennek során elsősorban az állami és az Európai Unió források, valamint a Balkáni Újjáépítés forrásai mozgósíthatók.

Az országos hálózati elemek (a keresztirányú közlekedési térszerkezet) kialakítása.

Az üzleti vállalkozások más régióba fognak települni, ha egy régióból nem képesek elérni saját, illetve potenciális piacukat. Az egyéb térségek elérhetősége során az állami és a magántőke szerepére lehet számítani (Déli autópálya). Bár ez utóbbiak a tőke megtérülésnél mintegy 20-40 éves megtérülést vehetnek csak figyelembe.

Szeged szűkebb vonzáskörzetében¹⁰³ (a Dél-alföldi régióban) történő belső közlekedési rendszer bővítése esetén az állami finanszírozás mellett az önkormányzatok is bevonhatóvá válhatnak. Ilyen fejlesztés lehet a City logisztika kialakítása is.

A városi lakosság (fogyasztók) áruellátása áruházak, üzletek, piacok révén valósul meg. Ezen objektumok területi elhelyezkedés szerint a lakott területek általában nagy forgalmú központjában van, mert a kereskedelem érdekei ezt követelik meg.

Az elárúsító helyek megközelítése a vásárlók részéről tömegközlekedési járművekkel, személygépkocsikkal és gyalogosan történik. Az áruházak, üzletek és piacok áruellátása a városi logisztika közreműködése nélkül közvetlenül a termelő üzemekből indított, általában nagy teherbírású gépjárművekkel, kamionokkal, pótkocsis teherautókkal valósul meg. Mivel a városi úthálózat kiépítettsége többnyire történelmi adottság, ezen nehéz, nagy terjedelmű járművek az egyébként is nagy forgalmú városrészekben olyan torlódásokat okoznak, amelyek már sok esetben az elviselhetőség határát is túllépik, az ezzel együtt járó környezeti ártalmakat is beleértve.

A city-logisztika ezen kedvezőtlen helyzet javításában nyújt nagy segítséget azáltal, hogy a nehéz járművek jelentékeny hányadát a belterületekről ki lehet küszöbölni. A city-logisztikai központ a lakott, nagy forgalmú területektől távolabbi, városon kívüli elhelyezése - de főközlekedési útvonalak mellett - olyan előnyökkel jár, hogy a termelő

üzemekről érkező áruk az itt felépített raktárakban, raktáráruházaiban nyernek elhelyezést, megkímélve a belső területeket a nehéz járművektől, sőt lehetőséget biztosítva más közlekedési alágazatok, elsősorban a vasúti áruszállítás számára.

A belterületi elárúsító helyek áruellátását szervezett módszerekkel, környezetet jobban kímélő járművekkel lehet megoldani, 1,5, maximum 3,5 tonnás járművekkel, esetleg éjszakai áruterítéssel, zsilipes áruátadással. Az üzletek, áruházaik belső raktárainak mérete is csökkenthető a folyamatos áruellátás biztosításával, akár JIT módszerek alkalmazásával.

További belterületi forgalomcsökkentésre nyílik lehetőség, ha a logisztikai központ az átmeneti raktározás mellett a raktár-áruház szerepet is vállalja. Ez esetben a vásárló is jól jár, mert diszkont árakon juthat a termékekhez. Természetesen ekkor a központi raktár-áruház mellett megfelelő kapacitású park and ride (P+R) parkoló létesítését kell biztosítani a vásárlók személygépkocsijai számára.

Szegeden 1998 januárjától ún. „virtuális” logisztikai központ működik. A virtuális logisztikai központ komoly, működő információs hálózatra épülve lehet csak eredményes. Célszerű a rendszer biztosította lehetőségek megvizsgálása a city logisztikával való bővítésére.

Összegzés

Versenyképességi szempontból Szeged jelenleg két okból nem képes jelentősebb logisztikai szerepkört betölteni.

- Egyrészt az ország egy központúsága miatt.

Budapest világvárosi szerepe mágnesként vonzza magához a multinacionális cégek központjait. Az irányítási központokba vonják össze tevékenységük üzleti szempontból legérzékenyebb területeit. Ezek pedig az elosztó funkcióikat elsősorban a közép-magyarországi régióból oldják meg. Ennek nyomán a logisztikai bázisaik az M0-ás körgyűrű mentén települnek. Ebben a tekintetben tehát alapvető feladat a stratégiai jelentőségű nagyvállalatok Szegeden történő megtelepedése („első fecske effektus”).

- Másrészt Szeged „leépülőben” lévő gazdasága.

¹⁰³ Az a hatás, amikor valamely szervezet egy másik ott léte miatt települ a városba.

A tranzitálás ma még nagyságrendekkel jelentősebb, mint a város által exportként biztosított árualap. Így a megépülő autópálya forgalmához csekély mértékben tud kapcsolódni a város.

Infrastrukturális fejlesztési lehetőségek az EU csatlakozást követően

A nagy szolgáltatók helyzetének régiót felölelő és a régió határain túllépő szerepük Szeged a tranzit szállítások tekintetében kiemelt szerepet tölt be (villamos energia, kőolaj és földgáz).

Az energia elosztás, -szolgáltatás fokozatos európai liberalizációja következtében egyre nagyobb jelentősége van a különböző országok energia rendszerének az összekapcsolásának. Ezen a területen még csak a kezdeti lépések történtek meg, mivel a szomszédos országokban az energiaszektor privatizációja még nem történt meg.

A Magyar Villamos Művek Rt. több milliárd értékű fejlesztéssel kíván felkészülni a közelgő piaci liberalizációra. Ennek egyik része a Sándorfalva és Békéscsaba közötti 400 kV-os távvezeték. A beruházást követően növekedni fog a dél–magyarországi térségben az áramellátás biztonsága, egyúttal javulnak a villamos áram nagykereskedelmének a feltételei. A fejlesztés révén a délkelet – európai villamos hálózat kapujaként szolgáló Szeged (sándorfalvi) alállomás jelentősége megnő.

Ugyancsak tranzit szerepet tölt be a Szeged (Algyő) és Százhalombatta közötti kőolaj vezeték, amely még a környező kis mezők termelését is befogadja. A földalatti gáztározók szempontjából a térségben a zsanai és a kiskunhalasi kiemelkedő jelentőségű.

A nemzetközi tranzithálózati rendszerek kiépítése és ütemezése a rendkívül magas beruházási költség miatt ma még nehezen prognosztizálható. Azonban a „liberalizációs hullám” várhatóan kikényszeríti, hogy minél inkább kialakuljon a hálózatok

összekapcsolása, illetve más külföldi szolgáltatók részére a nemzeti piacok megnyitása. A hazai szénhidrogénipar miatt ez azért is kiemelkedő jelentőségű, mert a hazai import túlságosan Oroszország függő.

Az 1996 -ban elfogadott magyar közlekedéspolitika fő stratégiai célkitűzéseinek egyike az ország Európai Unióba történő integrálódásának az elősegítése, de közvetve a többi stratégiai cél (az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése; az emberi élet és környezet védelme, vagy a hatékony és piackonform közlekedésszabályozás) az integráció elősegítését szolgálja.

Szeged, mint az ország dél-keleti kapuja, gazdasági lehetőségeinek kihasználásához, ahhoz hogy fel tudjon zárkózni a fejlettebb régiókhoz, egyáltalán tőkét tudjon a térségbe vonzani, az első és legfontosabb feladat a közlekedési infrastruktúra fejlesztése. A romániai és a jugoszláviai demokratikus folyamatok beindulásával a hármashatár mentén közös érdekévé vált a határok átjárhatósága, a vasúti, a közúti, vízi- és a légiutak fejlesztése, az áruk, szolgáltatások és emberek szabad mozgását gátló akadályok lebontása, az egységes, liberalizált közlekedési piac megteremtése.

A közlekedési hálózatok és rendszerek térszerkezetében szükséges hálózatkiegészítések és beavatkozások megvalósulása csak erőteljes állami és/vagy külső finansziális források bevonása mellett képzelhető el. A megye számára fontos prioritási sorrendek nem minden esetben harmonizálnak az országos hálózatra vonatkozó kiépítési sorrenddel, ezért a megye érdekérvényesítő szerepe ebben meghatározó jelentőségű lehet.

A hazai és külföldi befektetőknek a vonzó légi szállítási ágakban vannak a legjobb kilátásaik. Az egyéb ágak (különösen a vasúti szállítás) esetében továbbra is jelentős nemzetközi szerepvállalás lesz szükséges.

A közlekedés fejlesztésére vonatkozó koncepciók

A közlekedési alágazatok fejlesztésének irányelveit alapvetően befolyásolják a hazai és nemzetközi jogszabályok, törvények, egyezmények, közlekedéspolitikai célkitűzések, a gazdasági és társadalmi környezet igényei, a nemzetközi elvárások és fejlesztési irányok. Az országos, a regionális és a megyei fejlesztési koncepciók, rendezési tervek mind ezek figyelembevételével készültek, készülnek el.

A megyei területrendezési terv a területrendezési tervek hierarchikus kapcsolódása következtében egyfelől tartalmazza a tervezett országos közlekedési hálózatok megyére vonatkozó elemeit (OTT), másfelől javaslatot ad a megyei szintű hálózatok tervtávlaton belüli alakítására. Szemléletében nem egyszerűen átveszi az országos szintű javaslatokat, hanem megyei szemszögből pozitív diszkriminációt igyekszik érvényesíteni, amennyiben az egyes nyomvonalak, illetve létesítmények megyén belüli vezetésére, elhelyezésére pontosító javaslatokat, esetleg alternatív megoldásokat és prioritási sorrendeket állapít meg.

A vasúti közlekedés fejlesztési lehetőségei

A magyarországi vasúthálózat sűrűsége jóval meghaladja az átlagot, de szolgáltatási színvonalát elhasznáaltsága és korszerűtlensége alapvetően behatárolja a lehetőségeit.

A vasúti közlekedés tekintetében küszöbön áll a MÁV átfogó reformja. A vállalkozó vasúti és pályavasúti szervezet szétválasztása – összehangolva az állami vasút finanszírozási rendszer átalakításával – reform egyik kiemelt feladata. Ez már elsősorban az EU csatlakozás jegyében, míg másodlagosan az átláthatóság miatt történik. A pályahálózatnál az állam felelőssége és finanszírozása továbbra is egyértelmű marad. A személy és az áruszállítás szervezeti szétválasztás után megszűnik a keresztfinanszírozás lehetősége. Az árufuvarozás megfelelő kondíciók esetén külső tőkét is vonzhat és így privatizálható.

Az elvek következetes érvényesítése esetén a város és a régió számára oly fontos fejlesztések más megvilágításba kerülhetnek (Szeged–Temesvár vasútvonal megépítése és működtetése). Ezen fejlesztéseknek nagyon komoly megtérülési vizsgálatnak is meg kell felelniük. A 4. számú térkép melléklet tartalmazza a lehetséges összeköttetés vázrajzát.

Vasúti forgalom vonatkozásában Szegeden a területi gondokkal küszködő, meglévő teherpályaudvar fejlesztési lehetőségei bezárultak, így vasúti fejlesztés szempontjából kiemelt jelentőségű egy új kombi terminál kialakítása. Magyarországon Szegeden működik RO-LA terminál, de aránya az áruszállítás területén ma még minimális.

Tekintve, hogy Magyarország tranzitország, fokozottan érdekünk a pályák használatának rendszerét alaposan kidolgozni. Egyéb fontos szempontként szerepelhet majd a később-biekben az európai vonatközlekedés-irányító rendszer bevezetése, és egyéb műszaki előírások.

Vasúti fejlesztések:

- A Budapest-Szeged- Újszeged-Nagykikinda-Temesvár vasúti összeköttetés helyreállítása a IV. sz. korridoron belül.
- A Budapest – Újszász – Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza vasútvonal (C-E 56, a transzeurópai IV. vasúti korridor része) korszerűsítése, második vágány kiépítése a hiányzó szakaszokon.
- A Budapest – Kelebia vasútvonal (C-E 85, a transzeurópai X/B. korridor része) kétvágányúsítása, korszerűsítése.
- a Cegléd – Szeged vasútvonal szerepének helyreállítása (a TINA program javaslata a vonal nemzetközi fővonallá minősítése), rehabilitáció.
- Szeged város területén belül egy új vasúti Tisza-híd építése.
- A Kiskunhalas – Baja – Bátaszék vonalból kiágazóan a Bácsalmás- Csikéria – Szabadka – Röske – Szeged egyvágányú összeköttetés helyreállítása 100-120 km/h sebességre, a hiányzó, kb. 15 km hosszúságú pálya kiépítésével.
- Szeged-Apátfalva-Nagyszentmiklós vasúti összeköttetés helyreállítása.
- Szeged-Makó-Nagylak-Arad vasúti összeköttetés helyreállítása.
- A szegedi deltavágány kapcsolatok kiépítése Szeged város közlekedéspolitikai koncepciójával összhangban.

A tervezett vasúti kapcsolat helyreállításának főbb szempontjai:

- ⇒ Egységes műszaki és szolgáltatási színvonal biztosítása a vonalon.
- ⇒ Tervezési sebesség regionális kapcsolatok esetén $V=80-100$ km/h.
- ⇒ 225 kN tengelyterhelés biztosítása.
- ⇒ Állomások korszerűsítése, egységes szolgáltatási színvonal biztosítása (peronok építése, szükséges rakodási létesítmények, szükséges használható hosszak biztosítása, távközlés, biztosítóberendezés korszerűsítése).
- ⇒ Határállomások kialakítása a határ mindkét oldalán.
- ⇒ Illeszkedés a vasúthálózat fejlesztésekhez és Szeged város rendezési tervéhez.

A közúti közlekedés fejlesztés lehetőségei

A „felkészülés” stratégiai irányai szorosan kapcsolódnak az EU csatlakozás folyamatához:

- A nemzetközi és belföldi hálózati kapcsolatok javítása, a forgalmi igények kielégítése
- Az ország területi egyenlőtlenségét feloldó, az egyenletes területfejlesztést lehetővé tevő közúti infrastrukturális ellátottság biztosítása.
- A környezetre és a természetre gyakorolt káros hatások csökkentése
- A közlekedés hatékonyságának növelése
- A hazai fuvarozók versenyképességének növelése¹⁰⁴
- A járműállomány korszerűsítés támogatása¹⁰⁵

Ezek a célok külső állami direkt, indirekt illetve előzetes EU támogatás nélkül azonban nem kivitelezhetők.

¹⁰⁴ Az EU tagországok fuvarozói kerülhetnek kedvezőbb helyzetbe tőkeerejük, fejlettebb logisztikai és minőségbiztosítási rendszerük, korszerűbb a piaci követelményeknek jobban megfelelő járműparkjuk következtében.

¹⁰⁵ A környezetvédelmi határértékek a haszongépjárművek esetében jelentősen megrágták az új járművek beszerzési költségeit.

Közúti fejlesztések

- Az M5 autópálya Bécset, Budapestet és Belgrádot fűzi fel. A Kiskunfélegyháza-Szeged, illetve a Szeged-Röszke szakaszok a koncessziós szerződésben lévő feltételrendszer teljesülésének függvénye; várhatóan 2005-06-ra fog kiépülni.
- A másik főirány az M43 autópályává fejlesztendő főút az M5 autópályától Szeged és Nagylak között biztosít kapcsolatot Románia és Dél-Európa felé. Kiepitése szakaszolva valósítható meg. A jelenlegi és a várható helyzet feloldása céljából szükséges lenne egy Maros-híd építése Szőreg és Deszk között, amit a meglévő és a tervezett határátkelőhelyek is indokolnak. Legsürgősebb az M5 autópályától – ezen belül is az 5-ös számú főút - 47. számú főút - új Tisza-híd-4412. számú út közötti nyomvonal megépítése – vagyis Szeged északi elkerülésének megoldása.
- Az M9 gyorsforgalmú út a tervezett szekszárdi Duna-hidat köti össze Szegeddel, a meglévő 55. számú Szeged- Baja- Bátaszék főúttal közel párhuzamosan. Az elképzelések szerint a teljes útszakasz új nyomvonalon fog haladni, teljes keresztmetszetében újként megépítve. Ennek az útnak a jelentősége többek között abban áll, hogy közvetlen kapcsolatot teremt a szegedi és a Bajai Logisztikai Központ, és egyben a dunai és a tiszai hajózás között is, bekapcsolva Szegedet a Duna-Rajna-Majna hajózási folyosóba.
- Az M47 gyorsforgalmú út a meglévő 47. számú szeged-debreceni másodrendű főutat lépteti elő autóúttá, egyben a Szeged-Hódmezővásárhely-Makó városhármas két elemét is erősíti.
- A Szeged–Kiskunmajsa-Dunaföldvár közötti út másodrendű főúti jellemzőkkel való fokozatos kiepitése. Ez az átlós irányú út Szeged szempontjából rendkívül jelentős, mert ez biztosítja a kapcsolatot a székesfehérvári logisztikai központtal, az ország legfejlettebb észak- és nyugat-dunántúli régiójával, a Balatonnal, illetve a leendő dunaujvárosi híddal.
- Másodrendű főúti jellemzőkkel fokozatosan kialakítható a Makó-Hódmezővásárhely- Szentes-Szolnok-Eger közlekedési folyosó. Ez az észak-déli főút összekapcsolja majd a szegedi és a szolnoki logisztikai központot, az Alföldet és a hegyvidéket, Szolnokot, Szentest, Hódmezővásárhelyt a kiszombori és a nagylaki határállomásokkal.

➤ Megyei jelentőségű főútként, az országos hálózati hierarchiában pedig végleges szerepét tekintve kiemelt mellékútként fokozatosan kerül kialakításra a Marossal párhuzamos, annak északi oldalán haladó 4412., 4434. és 4451. jelű utak (iránya: Szeged-Tápé-Makó- Magyarcsanak). Ez az út felfogható úgy is, mint elkerülő utak sorozata, és úgy is, mint az M43-as első üteme. A mai 43. sz. főút feladata a települések egymás közötti forgalmának lebonyolítása maradna, míg a 430. sz. út vinné a nemzetközi tranzitforgalmat. A 43. sz. főúti közlekedési folyosó súlyponti kérdése az algyői olajmező és a Tisza keresztezése. A 430. sz. út nem riválisa az M43-nak, hiszen egy olyan irányban segít az életet beindítani, amely ma még „alszik”. A 430 sz. út regionális jelentősége is nagy, hiszen ez lenne a tervezett határmenti régió egyik főútja és kapcsolná össze Szegedet Temesvárral, továbbá Szegedet Araddal.

➤ Szeged város tervei között szerepel egy nyugati feltáróút megépítése, melynek révén a legnagyobb jelentőségű fejlesztési pontok – Szeged Gazdasági Övezet – az M5 számú út – a RO-LA terminál – a repülőtér – medencés kikötő – tervezett déli közúti Tisza híd – közvetlen közúti kapcsolat nyerhető.az M43-as autópálya kiépítése Nagylakig oh.(Románia)

- Új közúti határátkelőhely építése Kiszombor térségében
- A Déli Közúti Tiszai Híd felépítése
- Déli Autópálya (DAP)

A DAP az országos térszerkezetben az M9 és M47 gyorsforgalmú utak alternatívájaként minősíthető, bár komfortosságát és területfejlesztő hatását tekintve - legalábbis Csongrád megyében mindenképpen - attól eltérő.

A vízi közlekedés fejlesztési lehetőségei

A magyar hajózás egyetlen lehetséges fejlődési vonala a hajózási technológia váltás mellett a privatizáció, az új vállalkozások megjelenése, a nagyobb arányú tőkebevonás jellemzi.

A parti kiszolgálás tekintetében,- elsősorban a kikötők üzemeltetése, a hajójavítás és az idegenforgalmi kiszolgálás területén már jelen lévő, illetve megjelenő bővülő igények a munkaerő iránti kereslet növekedésére fognak vezetni várhatóan.

Vízi fejlesztések:

- A meglévő szegedi kikötő közlekedési, áruforgalmi csomóponttá fejlesztése.
- A régió folyói lehetőséget kínálnak a folyami kapcsolattal rendelkező logisztikai szolgáltatások fejlesztésére.
- A csongrádi vízlépcső megépítése.

A légi közlekedés fejlesztési lehetőségei

A modern európai gazdaság decentralizált irányítású, regionális gazdaságfejlesztési politikát folytat, miközben a piac és a termelés globalizálódik. Ebben a gazdasági környezetben az európai légi közlekedés fejlődését a következő sajátosságok befolyásolják várhatóan:

- A globalizálódó nemzetközi és nagy hatótávolságú légi járat forgalom gyűjtő-elosztó (hub) repülőterekre koncentrálódik.
- Az EU országok közötti, azaz az EU határain belüli légi közlekedés a korábbi értelmezés szerint helyi, azaz országon belüli (domestic) légi közlekedéssé vált.
- A régiók fejlesztésének katalizátora a regionális repülés, amely az EU országokban mintegy 200 km- enként kialakult regionális repülési központok hálózatának létrejöttéhez vezetett.

A jövőben az önkormányzatok közreműködése a repülőterek működtetésében kellő esélyt adnak a magyarországi repülőterek nemzeti vagyonként történő megóvására, a rendeltetésük, valamint a piaci igényeknek megfelelő hasznosítására, az adott régió hazai és a regionális légiforgalomba való bekapcsolására. Ez az igény előreláthatólag a repülőterek több funkciós hasznosításával eléghető ki:

- Közforgalmi, az általános célú repülések, a munkarepülések, a rendvédelmi célú repülések és a sportrepülések biztosítása
 - A mezőgazdasági / ipari termeléssel összefüggő
 - A szolgáltatással, az idegenforgalommal, a sporttal
 - A raktározási tevékenységgel
 - Az áru fuvarozással és a kereskedelemmel összefüggő repülések révén.

A közlekedési összeköttetések fejlesztése megkívánja többek között Szeged regionális jelentőségű repülőterének a közforgalmú légi közlekedésben történő bevonását.

Tágabb térségünkben - a DKMT területén is - a regionális jelentőségű repülőterek kapcsolati rendszerének kialakítása kiemelt prioritást nyert, különös tekintettel a Szeged, Arad, Temesvár, Zombor, Újvidék, Békéscsaba repülőterei közötti együttműködésre. A Magyar Kormány 3007/1993. számú határozata Szeged körzetében regionális jelentőségű repülőtér kialakítását tűzte ki célul.

Ütemezési javaslat

Az ütemezési javaslat hipotetikus, mert a megyei szintre tartozó feladatok döntő többségükben az országos közlekedési hálózatok kiépüléséhez időben logikusan kapcsolódnak, melyhez kapaszkodót az Országos Területrendezési Tervből kellene meríteni, amely viszont a teljes tervezési időtávon belül nem tartalmaz további ütemezéseket.

Időtávlatok:

- I. rövidtáv - 2 évig
- II. középtáv - 3-6 év között
- III. hosszútáv - 7-15 év között
- IV. nagytávlat - 15 éven túl

24. táblázat
Ütemezés javaslat

Új hálózati elemek	I.	II.	III.	IV.
<i>Gyorsforgalmi utak</i>				
M5	x	x		
DAP (alternatíva)			x	
M43		x	x	
M47	x	x	x	
M9			x	
<i>Főutak</i>				
5.	x	x		
43.	x	x		
55.		x	x	
47.		x	x	
451.	x	x		
531.	x	x		
45.	x	x	x	

Forrás: OTT

A kijelölt Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ helyszínéhez közel található repülőtér kialakítására jelentős hatással lesz a tervezett nyugati elkerülő út megépítése.

A fentiekben felsorolt fejlesztések megvalósítása természetesen hosszabb időintervallumra vonatkozik. A prioritások felállítása, a megvalósításhoz szükséges anyagi lehetőségek előteremtése mind-mind a regionális, illetve az országos döntési hatáskörrel rendelkező illetékes szervek, hatóságok feladata.

A szükséges fejlesztésekhez - addig, amíg a végleges regionális repülőtér nem kezdi meg a működését – létre kell hozni egy vállalkozói alapon tevékenykedő társaságot, amely ellátja a regionális légi forgalom kiszolgálását.

Egyéb javaslatok

Forgalomcsendesítés

A belterületi átkelési szakaszok környezetminősége vonali és területi forgalomszabályozással, sebességcsökkentéssel lehetséges. Ezért a gyorsforgalmi hálózattal párhuzamos főutak átkelési szakaszain minél előbb csendesített szakaszok építését kell előirányozni. (Mórahalmon és Apátfalván már elkészült, igény van Üllés és Pitvaros részéről.)

Regionális szeméttárolók és az úthálózat

A megyében várható, hogy néhány regionális szeméttelep és hasznosító települési összefogással ki fog épülni, melynek úthálózati konzekvenciái is lesznek. A működés biztosítása érdekében a szemétforrásoktól a szeméttlerakóig az utakat ki kell építeni, a meglévőket kiszélesíteni, megerősíteni a szeméttelep beruházási költségeként, mivel a meglévő úthálózat várható többletterhet nem képes károsodás nélkül elviselni.

A román-magyar határátkelőhelyeket összekötő utak

A Békés és a Csongrád megyei Közútkezelő Kht.-k közösen, fokozatosan olyan határ menti útvonalat kívánnak kialakítani, amely a határ mentén felfűzi a román-magyar határállomásokat. Így valamely határátkelőn jelentkező probléma esetén a forgalom a szomszédos határátkelőre terelhetővé válna.

Kombinált szállítás

A megye lakosságának érdeke az, hogy a kamionforgalom ne haladjon át az érintett településeken. Ezért szükség lenne Ro-La terminál telepítésére a román-magyar határra Nagylaknál (a határállomás mellett van egy kihasználatlan vasútvonal), így elkerülhető lenne, hogy a kamionok ne mind Kiskundorozsnán szálljanak vonatra, áthaladva és zavarva az érintett települések belterületi szakaszait.

Áruforgalmi Logisztikai Központ fejlesztési lehetőségei

A magyar logisztikai központok hálózatának kijelölésére a Közlekedéstudományi Intézetben a 90-es évek elején kezdődtek meg a vizsgálatok, melynek eredményképpen

a program során kijelölt 9 körzetből Szeged a dél-alföldi régió fővárosaként kapott kiemelt szerepet az országos logisztikai hálózatban.

A dunántúli erőteljes gazdasági fejlődéssel párhuzamosan - helyenként jelentős állami támogatás mellett - logisztikai beruházások valósultak meg a kijelölt központok közül Sopronban, Székesfehérváron és Budapesten. Az ország gazdasági fejlődésének kiegyenlítéséhez a kormány célul tűzte ki a fejlődésben elmaradt régiók felzárkóztatását, melynek fontos mozgatórugója a logisztikai központok hálózatának kiszélesítése az ország keleti felére is. Ezek között Miskolcon, Záhonyban, Szolnokon, Szegeden és Baján létesítendő logisztikai központok stratégiai szerepe elvitathatatlan, melyek közül jelentős fejlesztések egyelőre csak Záhonyban valósultak meg.

Az előtanulmányokra alapozva Szeged Megyei Jogú Város Szerkezeti és Szabályozási Tervében rögzítésre került a Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ területe, a dokumentum főhatósági jóváhagyásával azt az illetékes minisztérium is elfogadta.

A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ (SZLSZK) a „Szeged Kiemelt Gazdasági Övezet” elnevezésű program egyik kulcselemeként került kijelölésre. A központ területeként a Budapest-Szeged vasútvonal, a tervezett M43-as autópálya déli határoló területe, a jelenlegi 5-ös sz. főút és Szeged ÉNy-i belterületi határával körvonalazott térség került kijelölésre.

A helyszín a tervezett autópályák kereszteződésében található, mely a Románia és Jugoszlávia irányába történő tranzitforgalom számára egyaránt megoldást kínál. Az SZLSZK tranzit forgalomból történő részesedése (a kombinált szállítási, áru átrakodási, tárolási, csomagolási tevékenységek ellátása, stb.) különösen előnyös lehet a beruházás megtérülése szempontjából.

A terület mintegy 55 ha nagyságú, mely összhangban a KHVM elvárásaival, hosszú távon is biztosítja a logisztikai szolgáltató funkciók egészséges fejlődését. A fentiek, valamint az a tény, hogy a terület az M5 és az M43-as autópálya gyűjtőpontjában helyezkedik el, további fejlesztési alternatívák lehetőségét hordozza magában

(Innovációs zóna: ipari park + tudományos-technológiai központ + logisztikai szolgáltató központ + kereskedelmi övezet).

A tervezett központ közvetlenül csatlakoztatható a Budapest-Szeged vasútvonalhoz és az 5. sz. főúthoz minimális infrastruktúra-fejlesztéssel.

A Nyugati feltáró út, mely a kérdéses résztől Délre ágazik ki, illetve csatlakozik be az 5-ös sz. főútba, kapcsolatot teremt a tiszai medencés kikötővel, mely a Szegedi LSZK alközpontjaként fog működni.

A két gócpont között félúton helyezkedik el a szegedi repülőtér, amely biztosítani fogja a légiforgalmi szolgáltatásokat a logisztikai központ és természetesen a régió számára.

Az időbeni folyamatokat is figyelembe véve a szolgáltatás szervezeti és koordinációs súlypontja előreláthatólag az 5. sz. út melletti területen lesz, ahol már rövidtávon megindulhatnak a szárazföldi fuvarozáshoz, szállítmányozáshoz fűződő szolgáltatások.

A vízi szállításban hosszabb felfutásra számítva, a medencés kikötő és környezete várhatóan a szegedi komplexum alközpontjaként fog működni.

Ezzel a konstrukcióval a térség összes közlekedési módjában rejlő lehetőség kihasználható.

A logisztikai szolgáltató központ kialakításának alap- és előfeltétele a külső infrastruktúra biztosítása (út, vasút, kikötő, repülőtér, közművek kommunikációs csatornák).

A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ a nemzeti logisztikai szolgáltató központ hálózat részeként fog működni. A szegedi központon túl szükség van, és reális esélye van annak, hogy további kisebb logisztikai központok, illetve áruforgalmi központok épüljenek ki a megyében, amelyek bár nem részei a nemzeti logisztikai szolgáltató központ hálózatnak, kiegészítve azok szolgáltatásait, felhasználva a szegedi központ koordinációs, teljes körű szolgáltatási potenciálját, növelik a térség logisztikai adottságait.

Ütemezés

Már rövid távon meg kell kezdeni a műszaki létesítmények kiépítését, mely a minőségi és mennyiségi igényeknek megfelelően a későbbiekben bővítendő.

A leendő logisztikai szolgáltató központnak szorosan be kell épülnie a régió gazdasági folyamataiba. Részt kell vennie az integrált logisztikai szolgáltatási lánc működésében felkínálva a szolgáltatások széles körét. Ezáltal biztosítani tudja a rendelkezésre álló infrastruktúra megfelelő kihasználtságát. Ugyanakkor a helyi igények mellett biztosítani kell a tranzit és a nemzetközi jellegű szállítmányozást is. Az LSZK versenyelőnye belső rugalmas, sokszínű struktúrájából fakad, amely gazdaság minden területén működő céget és vállalkozást képes befogadni.

A szegedi logisztikai központ kialakítása

A KTI Rt TRANSORG tagozata 1996-ra elkészítette a KHVM, a Tisza Volán Rt, a Máv Rt és az Önkormányzat finanszírozásában „A szegedi logisztikai központ megvalósítási tanulmánya, tervkonceptiója” című tanulmányát. Ebben részletesen elemezték és feltárták a térség közlekedési infrastruktúrájának jellemzőit, az áruáramlásokat közúton, vasúton, elsősorban nemzetközi vonatkozásban. Áruforgalmi prognózis készült a 2000 és 2005 évekre. Felmérték a térség azon vállalatainak vállalkozásainak a tervezett logisztikai központtal kapcsolatos igényeit, ill. azt, hogy mely cégekre, mint potenciális partnerekre, igénybevevőkre lehet számítani a LSZK megvalósítása, üzemeltetése, fejlesztése során. A tanulmány vizsgálata a létesítése potenciálisan alkalmas területeket, elsősorban a meglévő adottságok lehetőség szerinti kihasználásának figyelembe vétele mellett. Becsléssel meghatározásra került a beruházás beruházási költsége a Tisza pályaudvar területére, valamint zöldmezős megvalósítás esetére.

Az e tanulmányban felvázolt lehetőségek és a KHVM javaslata alapján az előkészítés koordinálására a tanulmányt finanszírozó Tisza Volán, MÁV, Önkormányzat valamint a DTRFT 1997. Március 1-vel létrehozták a PRAELOG Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ Előkészítő-Fejlesztő Kft-t.

A Csongrád megyei Területfejlesztési Tanács támogatásával 1997-ben megvalósult a Virtuális Logisztikai Központ, mely logisztikai szolgáltatásokat közvetít informatikai

eszközökkel. Ugyancsak 1997-ben készült el a KHVM támogatásával a Szegedi LSZK marketing koncepciója. A KHVM értékelve az előkészítés első évének tapasztalatait, megállapította, hogy a jelenleg még hiányzó tőkeerős vállalkozói befektető hiánya ellenére is, a magyarországi logisztikai központok hálózata kiépítési keretében, a Szegedi LSZK-t, mint perspektívikus regionális központot fontosnak ítéli.

Létesítendő objektumok funkciói

A logisztikai igényekhez igazodóan az alábbi fő funkciók épületeinek megvalósítása szükséges:

- Felvételi irodaépület (igény esetén szálláshelyet is biztosító panziórésszel)
- Porták (számítógépes beléptető kommunikációs rendszerrel felszerelten).
- Anyagmozgató-, illetve rakodógép javító-karbantartó épületek és ezek szociális kiszolgálása.
- Vám kiszolgáló épület a tehergépjárművek áruinak gyors vámügyintézését segíti elő, mely a fokozott tranzitszállítási igények miatt kiemelt jelentőségű.
- Különböző raktárépületek, a finishing szolgáltató üzemek épületei.
- Különböző funkciójú szabadtéri (esetleg fedett) tárolóhelyek épületei, létesítményei pl.: a közepes és nagykonténerek, a Huckepack-forgalomban résztvevő járművek, (félpótkocsik, csereszekrények) tárolásához, személygépkocsik és tehergépkocsik parkolásához, illetve az időjárás hatásokra nem érzékeny ládázott, bálázott termékek, szálanyagok, csövek, egyedi nagyméretű darabárúk és szabadtéren tárolható vámárúk tárolásához szükségesek.
- Vasúti-közúti kombifuvarozás feltételeit biztosító kombi terminál létesítményei iparvágányok, konténertárolók, anyagmozgató és szállítóberendezések, daruk létesítményeivel.

A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ igénybevevői és beruházási környezete

A logisztikai központtal kapcsolatban lévő ügyfelek egy része a telephellyel tényleges (anyag- és információ-áramlási) kapcsolatban álló, specializálódott szakmai szervezet, másik része pénzügyi háttér finanszírozóként, beruházóként jelenik meg, vagyis tőkeáramlási kapcsolatot hoz létre. Ez utóbbi esetben a természetesnél tágabb

vonzáskörzet jelölhető ki, hiszen a tőkeáramlás kevésbé távolság függő, mint a termékáramlás, illetve a vonzáskörzet-határ csak elvi jelentőségű, hiszen tőkebefektetés az ország bármely területéről, illetve külföldről is származhat. Az információs technológiák fejlődésének köszönhetően egy kiépült és működő logisztikai központ egy országos, illetve nemzetközi hálózathoz kapcsolódva részévé válhat egy globális informatikai rendszernek, mely jelentősen szélesíti potenciális ügyfélkörét.

Becslések szerint a szűkebb vonzáskörzetből származik majd a logisztikai központ szolgáltatásait igénybevevők 60-70 %-a, a tágabb vonzáskörzetből - elsősorban a speciális szolgáltatások miatt - jelentkezik további 15-20 %, melyet a nemzetközi forgalomhoz kapcsolódó ügyfelek egészítenek ki. Egy informatikai rendszer kialakítása, illetve a meglévő rendszerekhez való kapcsolódások azonban ezt a részarányt akár meg is fordíthatják a globalizálódás folyamatát figyelembe véve.

A logisztikai szolgáltató központ rentábilis működését tehát a nemzetközi- export, - import és – tranzit szállításokra is ki kell terjeszteni, mivel reálisan ezen, illetve az ezekhez kapcsolódó forgalom raktározási, elosztási stb. igényeivel lehet potenciálisan számolni a hármashatár térségében.

A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ tervezett működtetése

A tényleges szolgáltatásokat az arra szakosodott vállalatok kooperációs alapon, rendezett gazdasági, pénzügyi, jogi, szolgáltatás-felelősségi és munkamegosztási viszonyok között végzik; ugyanakkor „a telephely” üzemeltetését biztosító funkciókat a Logisztikai Szolgáltató Központot üzemeltető vállalat végzi. Kifelé az egész rendszer hatékony, koordinált és gazdaságos működésű egységes rendszernek tekinthető.

Üzemszerű működése során a nap 24 órájában képes lesz szállítmányokat indítani és érkeztetni, azaz a határátlépést leszámítva már most megteremthető a vámúnió belüli szállítmányozási struktúra.

A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ beruházás megalapozottságát alátámasztó érvek:

- a Szegeden foglalkoztatottak, ezen belül a gazdasági területen foglalkoztatottak arányának emelkedése,
- a fellendülő - elsősorban kereskedelmi és kommunikációs-technológiai - gazdasági tevékenység fejlődése,
- az agrár háttér, a tudományos és kutatás-fejlesztési intézmények megléte,
- a szállítási árumennyiség fokozódása a hármas határforgalom élénk kereskedelmi tevékenységének köszönhetően,
- a nemzetközi kapcsolatrendszer és a külföldi gazdasági társaságok érdekeltségeinek erősödése,
- a régió kiváló geopolitikai területi adottságai és gazdasági stabilizálódása,
- a kiválasztott helyszín kiváló területi adottságai, vasúti és közúti ellátottsága,
- minden egy helyen, költség hatékony működés lehetősége.

A logisztikai szolgáltató központ működése elválaszthatatlan a határátkelők helyzetétől, valamint hazánk vámpolitikájától.

Mezőgazdasági Áruforgalmi Központ kialakítása

A Mezőgazdasági Áruforgalmi Központ létrehozása lehetőséget nyújt a régió agrártevékenységének összehangolásához, illetve integrálásához. Eddig Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye mezőgazdasági termelői Budapestre kényszerültek portékáikat felszállítani értékesítés céljából.

Az EU agrár-élelmiszer ágazatában a piac szétaprózottsága és soknyelvűsége egyelőre jelentős akadály. A jövőben azonban felgyorsulhat a fejlődés, amit az elérhető költségmegtakarítás és a többletbevétel lehetősége is ösztönöz. Az agrárpiac globális elterjedését hosszabb távon segíthetik a nemzetközi élelmiszerfeldolgozó cégek és a nemzetközi áruházláncok terjeszkedése.

Célja

- Az agrártermékek logisztikai bázisának létrehozása. A régiós szintű termelési, összegyűjtési, szortírozási, csomagolási, elosztási és az értékesítési funkciók kifejlesztése és támogatása.
- Komplex, minőségi szolgáltatás csomag létrehozása a régió, illetve a régió határain kívüli feldolgozók és áruházláncok számára.
- A jelenlegi hektikus alapanyag-kereskedelmi rendszerek konszolidálódása, EU konform követelményszinthez való közelítése.
- A nagy tőkeberuházást igénylő (tárolók, raktárak, hűtőházak) befektetések koordinációja.

A megvalósítás tervezett helyszíne

A Szegedet Budapesttel összekötő M5-ös számú út és a Szeged-Budapest (143. számú) vasút vonal melletti, a tervezett autópályák kereszteződésében lévő zöldmezős területen kialakításra kerülő Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ kijelölt területe.

A MÁK feladatai:

- A régió agrárrendszerének integrációja, a túltermelés veszélyének mérséklése, az árak stabilizálása, a kereslet és kínálat közelítése és az ellátás és beszerzés biztonságának javítása.
- Az agrárszereplők segítése az információáramlásban, a támogatások megpályázásában, a hagyományos, illetve új piacok megszerzésében.
- A nagy tőkeberuházást igénylő (tárolók, raktárak, hűtőházak) befektetések koordinációja.
- A termékek ki- és beszállításának lehetővé tétele országúton és vasúton.
- Agrártermékek logisztikai bázisának létrehozása. A MÁK egyben olyan logisztikai központként is funkcionálna, amely az országhatáron túli kereskedelemre is szakosodna.
- Agrár bevásárlóközpont, üzemanyagtöltő állomás, autószerviz, őrzött parkoló, motel, étterem létrehozása.

- Az agrártársadalom önszerveződésének elősegítése (gazda klubok, fiatal farmerek klubja, agrárszakmai rendezvények).
- A fiatal szakemberek képzése (támogatások, ösztöndíjak).
- Az új technológiai eljárások, termelési technikák bevezetése, népszerűsítése. Minőségi vetőmaggal és palántákkal, műtrágyával való ellátás, továbbá korszerű agrotechnikával, alapanyagokkal, technológiával való segítségnyújtás a három megye mező-gazdasági termelői számára.
- A régió agrártermékeinek piacra juttatásához szükséges szakértelem bővítése.
- A külföldi szakmai utak, tapasztalatcserek megszervezése.
- A megvalósuló projektek monitoringjának (programfigyelés) lehetővé tétele.
- A kistérségi mintagazdaságok létrehozásának, üzemeltetésének segítése.
- A termelőeszköz áramlásban, a munkaerő áramlásban való közvetítés.

Várható eredmények

A regionális vonzású nagybani zöldség- és gyümölcs piac létesítése a térségben meglévő, ma még domináns agrárpotenciál hasznosítását segíti elő. A központ létrehozása lehetőséget nyújt a régió agrártevékenységének összehangolásához, illetve integrálásához.

A Dél-alföldi Régió mezőgazdasági alapanyag termelésében, a szállítás rendszerében magas színvonalú regionális és euro-regionális feladatok ellátására alkalmas áruforgalom biztosítása válik lehetővé. A komplex, minőségi szolgáltatási csomag (raktározás, elosztás, csomagolás, tárolás, minőség ellenőrzés) létrehozása mind a régió, mind a régió határain kívüli termelői körök számára biztosít támogatást az elosztás és az értékesítés területén.

A jelenlegi hektikus alapanyag-kereskedelmi rendszerek konszolidálódása, EU konform követelmény szinthez való közelítése várható a központ kialakításától. A termelők a számukra legközelebbi piacon tudják portékájukat értékesíteni. Nem kényszerülnek az idő- és költségrabló utazásra.

Szeged regionális súlyának, szerepkörének jövőbeli alakulása jórészt attól függ, hogy adottságaiból milyen kiterjedtségű vonzaskörzetben és milyen mélységgel képes önmaga és az ország számára fejlődést indukáló lehetőséget teremteni. Amilyen mértékben erősíti kisugárzásával környezetét, tehát amennyire erős térnek lehet a központja, oly mértékben nőhet meg a súlya a városhálózatok alkotta térszerkezetben.

Területfejlesztési szempontból a remélt régió központi szerepét ma még nem képes teljes körűen betölteni, mert a délszláv térségben jelenleg még túl nagy a politikai bizonytalanság. A másik probléma, hogy a Duna-Körös-Maros-Tisza Euró-régióba való „nagyvárosként” történő bekapcsolódás még nem történt meg. Ennek formai lehetősége még kidolgozatlan. Jelenleg elsősorban megyék vesznek részt az együttműködésben, a városok csak nemzeti keretekben gondolkodnak, nem fognak össze közös érdekeik érvényesítéséért.

Szeged területfejlesztésének vonatkozásban több jövőkép képzelhető el¹⁰⁶:

Kedvezőtlen helyzetekre alapozott scenárió:

- Ha elmarad Kelet-Európa várt gazdasági fejlődése, ha az össz-európai hálózatfejlesztés csupán az EU jelenlegi térségére korlátozódik.

Kedvező változat

Kelet-Európa és a Balkán félsziget felzárkózása végbemegy. Hazánk keleti és déli régióiban – a kiépülő korridorok által elősegítetten – a profitábilis gazdasági kapcsolatok eredményeképpen a telephelyek tömeges letelepedésére lehet számítani. Ilyen formán Szeged a kontinens egyik nemzetközi közlekedési csomópontjának a szerepét töltené be.

Szeged szempontjából elfogadható fejlesztési algoritmus lehet:

- A gazdasági szerkezet átalakítása, a tudásalapú gazdaság megteremtése (Szeged és Csongrád megye az öt körülvevő területek legfejlettebbike, így az innováció

¹⁰⁶ Erdősi Ferenc Magyarország az európai közlekedési térben (Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón (Horváth Gy.-Rechnitzer J. Pécs MTA RKK 2000)

szétáramlásának lehet a csomópontja). A jövőben sokkal inkább a kommunikációs tengellyé való fejlődésben, a tudás transzferben töltheti be interregionális szerepét.

- A geostratégiai helyzetéből fakadóan az elérhetőség javítása (a közlekedési infrastruktúrának a lehető legjobb helyzetbe hozása) és a logisztikai szolgáltatások minőségi fejlesztése.

- A kiváló turisztikai adottságára, a regionális kulturális- valamint oktatási- és tudományos szerepkörére alapozott konferencia turizmus megteremtése.

Szeged jövőbeli sorsa, mint a történelemben már több ízben is, nemcsak „saját kezében” van. Jelenleg az Európai térszerveződés átmeneti állapotát éljük. A globalizáció, az „outsourcing” típusú munkamegosztás, a telekommunikáció és a felgyorsult EU gazdasági integráció részben elavulttá tette az eddigi megszokott országhatáron belüli tervezési és politikai stratégiákat. Mindez a határmenti (a korábban egy területnek minősülő) térségben abban nyilvánul meg, hogy új elgondolásokat, cselekvési formákat kell meghonosítani, ha ismét közös felemelkedésben gondolkodunk.

Szeged fejlődésének kulcskérdése, hogy milyen módon fordíthatja a maga javára az EU támogatásokból fakadó néhány éves előnyét a kevésbé fejlett szomszéd országokkal szemben.

Ennek a folyamatnak egyik eszköze lehet a kapuváros szerepkör betöltése, amely a nemzetközi szerepkör egy sajátos válfaja. Erre a szerepre olyan nagy városi központok alkalmasak, amelyek a fejlett gazdasági régiók határzónájában helyezkednek el. Képesek arra, hogy a fejlett régióból érkező innováció-, információ-, tőke-, termék-, és termelési kapcsolat – áramlásokat befogadják, feldolgozzák, és saját régiójuknak továbbítsák. Ez a szerep nem egyszerű tranzit feladat, prosperitást adhat a városnak s régiójának is.

Szeged kapuvárosszerepének megítéléséhez a korábbi fejezetekben vizsgálatokon túl következő feltételek fontosak:

- A magas szintű pénzügyi – üzleti szolgáltatások jelenléte.
- Vonzó épített és kulturális városi környezet, a városi élet minősége.
- A helyi társadalom hajlandósága a multietnikus, multikulturális életre.

A Szeged akkor lesz igazán euro–régiós központ, ha többnyelvű lesz. A három nyelv adott, s kell hozzá egy általánosabban használt nyelv, amely valószínűleg az angol lehet, de nem kizárt a francia, hiszen a francia tőke érdekeltsége a térségben igen erős.

- Társadalmilag fenntartható városfejlődést támogató (tehát a társadalmi konfliktusokat kezelni és mérsékelni képes) várospolitikai.

- Nemzetközi kapcsolatrendszer:

Szeged és határon túli természetes vonzáskörzete jelenleg belső gazdasági, társadalmi és kulturális válságban él. Ez a válság rendkívül sok társadalompolitikai bizonytalanságot, konfliktust hordoz magában.

A nemzetközi összefogásnak egyik legnagyobb akadálya, hogy a térség államai és népei között jelenleg érdekkülönbség tapasztalható. Megmutatkozik ez az etnikai-nemzeti konfliktusokban és a térség kisépeinek különböző kultúrák felé való tájékozódásában. Emellett a különbözőség irányába fog hatni a tekintetben is, hogy a térséget az Európai Unió, valamint a NATO részleges kiterjesztése erősen megosztja.

- A képzett munkaerő és a K + F jelenléte

A vonzáskörzeti együttműködés szakmai előkészítése különböző szaktudományok új típusú szintézisét kívánja meg. A közlekedés, a logisztika, az informatika, vízgazdálkodás, az ökológia, a területfejlesztés és a társadalomtudományok együttműködésére van szükség. A gazdaság, a kereskedelem és a felsőoktatás területén számos olyan élő kapcsolat van, amely elősegítheti ennek jövőbeni kimunkálását.

Összegzés

A dolgozat összefoglalásaként az alábbiakat tartom célszerűnek kiemelni:

- A XIX. század utolsó évtizedeiben Szeged olyan gazdasági központtá fejlődött, amelynek gazdasági, kereskedelmi, kulturális hatása kisugárzott a régióra, ott is fejlődést kezdeményezett.
- A tőkés termelési viszonyok gyors (esetenkénti viharos) fejlődése során évezredes szerves kapcsolatok érvényesültek, amely igazolta, hogy a Tisza-Maros összefolyási pontján lévő Szeged a térség olyan logisztikai központja, ahol centralizálódik a térség mezőgazdasági produktumainak világpiaci színvonalú feldolgozása, koncentrálódik a termékkereskedelem.
- A tizenkilencedik század végére kialakul Szegeden a világpiaci kapcsolódás minden logisztikai feltétele (vasút, posta, hajózás, stb.)
- Szerves, mindkét fél számára kedvező termelési kapcsolatok alakulnak ki Szeged város ipara, Bácska, Bánát, Csanád, Csongrád, a Duna-Tisza köze mezőgazdasága között.
- Megjelennek a piramis-szerű szerveződések is (mezőgazdasági termelés – gócponti elsődleges feldolgozás – Szegeden világpiacon is értékesíthető termék előállítás).
- Az infrastruktúra kiépülése (különösen a vasút vonatkozásában) a gazdaság reális szükségletein, illetve potenciális fejlődési lehetőségein alapulnak, megvalósul az arányos fejlődés elve.
- A szegedi ipari feldolgozás mindig közvetíti a világpiac követelményeit a mezőgazdaság és elsődleges feldolgozás felé (pl.: kender minősége, szalámi, stb.)
- Szeged iparában kialakultak olyan világpiacon is sikeres cégek, amelyek képesek voltak a térség mezőgazdasági produktumaiból sikeres termékeket készíteni és eladni még a legkritikusabb időszakban is.
- A térség termékei csak kellő marketing szemlélettel, megfelelő reklámmal tudtak betörni a világpiacra.
- Az eredményes világpiaci szerep kialakulásához mindig szükség volt kormányzati támogatásra, amelynek több formája volt eredményes (közvetlen támogatás, vám

kedvezmény, adókedvezmény, külföldi piacra jutás elősegítése, tudományos tevékenység segítése, nemzetközi konferenciákon való részvétel, stb.)

- Több iparágban a nyersanyag érkezett Szegedre, itt feldolgozták, majd a készterméket szállították tovább. (Sertés – szalámi, búza – őrlemények, kender – ponyva, vászon, kötél, zsineg, stb., tutajként érkezett fa – fűrészelt faáru, stb.)
- Található példa a munkaerőmozgásra is, így a szalámi gyártás első időszakában a Pick család még olasz munkásokat is hozatott Szegedre, ugyanakkor a külföldi gyár alapításakor már innen vittek szakképzett munkaerőt.

Összességében megállapítható, hogy Trianon után a Szegeden is megtört a korábbi szerves gazdasági fejlődés, aránytalan gazdasági struktúra alakult ki, a város elvesztette hagyományos nyersanyag termelő területeit, megszakadtak a kereskedelmi kapcsolatok.

Igaza van annak a megállapításnak, miszerint Trianon általános hatásai mellett település földrajzi értelemben a „sohasem volt” (és ésszerűtlen!) országhatárok megjelenése volt a legrombolóbb hatású, hiszen vonzásterületeket metszett át, évezredes kapcsolat rendszereket tett működés képtelenné.

A szegedi és térségi adatok elemzése alapján feltétlen szükségesnek tartom kiegészíteni a fentieket még egy szemponttal. Véleményem szerint Trianon megakasztotta, lényegesen lassította a térség európai gazdasági fölzárkózását, a szerves gazdasági kapcsolatok erősödését. Nagy a valószínűsége, hogy a régió egyes területei közel egy évszázados hátrányba kerültek a trianoni diktátumok, az utóbbi félévszázad fejlődésére ható jaltai döntések miatt.

Ugyancsak az adatok elemzése alapján jutottam arra a következtetésre, hogy jelenleg is élnek olyan közhelyek, amelyeknek csak részben van valóságtartalma. Ilyen az a fentebb már említett, és más helyen is megfogalmazott nézet, hogy „A Monarchia védett nagy piacáról a kis ország sérülékeny gazdasága átmenet nélkül került ki a világpiacra.” (A források azt bizonyítják, hogy több területen nemzetközileg is versenyképes volt a magyar gépgyártás, élelmiszeriparban a malomipar és a szalámi gyártás, a cukor és szeszipar is, valamint a textilipar kenderipari ágazata. Az is tény, hogy a monarchia piaca sem a magyar cégek érdekeit szolgálta, bár kétségtelenül nagy volt. Szeged hagyományos malomipari piacai - Ausztria, Cseh és Morvaország -

elvesztek, az új államhatárok között meg kellett küzdeni a nehezebb értékesítési lehetőségekkel.)

Szeged számára - az EU csatlakozási és autópálya elérési átmeneti időszakban - kiemelt jelentősége van a város „kommunikációs képességének”, a népesség iskolázottságának (egyetem és kutató központok), és az euro-regionális fogyasztási piacnak (szerb és román bevásárló turizmus). Ez átmeneti előnyt jelent a régió más városaival szemben.

A jövőben várhatóan megerősödik a határmenti térségek szerepe, a városban lévő centrumok közvetítói lesznek az európai gazdaságnak. Ennek feltétele azonban a kedvező és gyors összeköttetés Budapesttel és az ország más térségeivel, illetve azokon keresztül a kapcsolat kialakítása a nyugat-európai decentrumokkal. Emiatt nagy jelentőséggel bír az M5-ös és az M43-as utak, valamint a közúti és vasúti hidak megépítése és a trianon előtti vasúti vonalak mielőbbi helyreállítása.

Szeged a közeljövőben az Európai Unió belső határává válik. Ennek következtében számos határőrizeti fejlesztést kell megoldania.

A jövőben az Európai Unió csatlakozás során az itt képződő bevételek képezik az elszámolás egyik alapját. Ezért összgazdasági szinten felerősödik a határzónában végrehajtott „az áru megállítói tranzakciós műveletek” szerepe.

Az EU csatlakozást követően az iparágakat két csoportra lehet osztani attól függően, hogy milyen hatással lesz rájuk a bővítés. Az első csoportba tartozó szektorokat - a távközlést, a postai szolgáltatásokat, az energiaipart, valamint a közlekedést - közvetlenül érinteni fogja majd a tagjelölt országok uniós tagsága, ami megnyitja a ma még számos esetben megkímélt ágazatokat a szabad verseny számára.

A másik kategóriába tartozó ágazat - az élelmiszeripar - ugyanakkor nem néz drámai változások elé a bővítés miatt, hiszen már ma is jórészt külföldiek kezében van és az unióban honos szabályokkal összhangban működnek.

Szeged szűkebb vonzáskörzetében (a Dél-alföldi régióban) történő belső közlekedési rendszer bővítése esetén az állami finanszírozás mellett az önkormányzatok is bevonhatóvá válhatnak. Ilyen fejlesztés lehet a City logisztika kialakítása is.

Szeged, mint az ország dél-keleti kapuja, gazdasági lehetőségeinek kihasználásához, ahhoz hogy fel tudjon zárkózni a fejlettebb régiókhoz, egyáltalán tőkét tudjon a térségbe vonzani, az első és legfontosabb feladat a közlekedési infrastruktúra fejlesztése.

Az elvek következetes érvényesítése esetén a város és a régió számára oly fontos fejlesztések más megvilágításba kerülhetnek (Szeged–Temesvár vasútvonal megépítése és működtetése).

Szeged a dél-alföldi régió fővárosaként kapott kiemelt szerepet az országos logisztikai hálózatban.

A logisztikai szolgáltató központ kialakításának alap- és előfeltétele a külső infrastruktúra biztosítása (út, vasút, kikötő, repülőtér, közművek kommunikációs csatornák).

A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ a nemzeti logisztikai szolgáltató központ hálózat részeként fog működni. A szegedi központon túl szükség van, és reális esélye van annak, hogy további kisebb logisztikai központok, illetve áruforgalmi központok épüljenek ki a megyében, amelyek bár nem részei a nemzeti logisztikai szolgáltató központ hálózatnak, kiegészítve azok szolgáltatásait, felhasználva a szegedi központ koordinációs, teljes körű szolgáltatási potenciálját, növelik a térség logisztikai adottságait.

Térképmelléklet

1. számú térképmelléklet: Magyarország a Bachkorszakban
Hómann Bálint – Szegfű Gyula: Magyar történet. Budapest, 1936.
2. számú térképmelléklet: Postatérkép 1750-1850. V. 31.
Hennyey Vilmos: A magyar posta története. Budapest 1926.
3. számú térképmelléklet: Magyarország gyáripára 1910-ben
Hómann Bálint – Szegfű Gyula: Magyar történet. Budapest, 1936.
4. számú térképmelléklet: Fiume Constanca vasúti összeköttetés terve
Balogh Imre

Irodalomjegyzék

25 év a közúti szolgálatban, 1983.

A kiskőrösi közúti szakgyűjtemény – Évkönyve, 1981.

A kutatás-fejlesztést és az innovációt segítő módszerek és alkalmazásuk tapasztalatai az OECD-országokban és Magyarországon, 2001.

A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága, 2002.

A Széchenyi tervhez illeszkedő kiemelt szegedi városfejlesztési programok, 2001.

Bács-Kiskun Megyei utak, 1977.

Csongrád Megye területfejlesztési koncepciója – Helyzetértékelés, 1998.

Csongrád Megye területfejlesztési stratégiai programja, 2001.

Csongrád megyei utak, 1987.

Helyünk a Kárpát-medencében, 2002.

Szeged – Gazdasági övezet – tanulmányterv, 2001.

Világ, gazdaság (adatok, tények, tendenciák) 2002.

**Abonyiné Palotás
Jolán – Becsei József
– Kovács Csaba:**

A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága. Szeged, 2002. (Mészáros Rezső akadémikus 60. Születésnapját köszöntő kötet.)

Ádám Magda:

Közép-Európa terv, 1918. (Magyarok a Kárpát-medencében kötetben)

Bálint Sándor:

A szögedi nemzet. Szeged, 1976.

Balogh Sándor:

A párizsi béketárgyalások. (A magyarok a Kárpát-medencében kötetben.)

Becsei József:

Nagyvárosi fejlődés és falusi átalakulás

Blazovich László:

A gazdaság fejlődését meghatározó történeti tényezők. (Csongrád megye. Helyzetkép az ezredfordulón kötetben.)

- Buday László:** A megcsonkított Magyarország Budapest, 1921.
- Buday László:** Magyarország küzdelmes évei. Budapest, 1923.
- Enyedi György** Magyarország település-környezete. Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 2000. (Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai kutatások a Magyar Tudományos Akadémián. III. A területfejlesztési program tudományos megalapozása.)
- Enyedi György:** A városok társadalmi fenntarthatósága. (A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága kötetben.)
- Enyedi György:** Magyarország település- környezete, 2000.
- Erdei Ferenc:** Város és vidéke. Szépirodalmi Könyvkiadó. Budapest, 1971. (Magyarország felfedezése sorozatban).
- Felföldi László:** Anyagmozgatási folyamatok tervezése I. rész Tankönyvkiadó Bp. 1983
- Glatz Ferenc:** Magyarok a Kárpát-medencében. Pallas Lap és Könyvkiadó Vállalat. Budapest. 1988.
- Golobics Pál – Tóth József:** A nemzetközi regionális együttműködés egyes elméleti kérdései. (A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága kötetben.)
- Gunst Péter:** Magyarország gazdaságtörténete (1914-1989)
- Hajdú Tibor:** Károlyi Mihály. Politikai életrajz. Budapest, 1978.
- Halászné Sípos Erzsébet:** Logisztika –szolgáltatások, versenyképesség, 1998.
- Hanák Péter:** Magyarország története. Budapest, 1978.
- Hennyey Vilmos:** A magyar posta története. Budapest 1926.
- Hómann Bálint - Szegfű Gyula:** Magyar történet. Budapest, 1936.
- Horváth Gyula:** Európai regionális politika, 2001.
- Illés Iván:** Területfejlesztés Magyarországon a XX. Században
- Jünnemann R:** Material fluss und logistik. Springer verlag; Berlin 1989.
- Káposztás István –** A Szegedi Kenderfonógyár története. 1877 – 1977. Szeged,

- Szilágyi Gábor:** 1976
- Károlyi Mihály:** Az egész világ ellen.
- Károlyi Mihály:** Hit, illúziók nélkül. Budapest, 1977. Magvető. Tények és tanúk sorozatban.
- Knoll Imre:** Logisztika a 21. században, 2000.
- Kóvágó László:** A délszláv államtól Jugoszlávia megalakulásáig. (Magyarok a Kárpát-medencében kötetben.)
- Kristó Gyula** Szeged története. Kronológia a kezdetektől 1944-ig. Szeged, 1992.
- Kulinyi Zsigmond:** Szeged új kora. Szeged, 1901.
- L. Nagy Zsuzsa:** A Párizs környéki békék. (Magyarok a Kárpát-medencében kötetben.)
- Mann Miklós – Sipos Péter:** A Szegedi Szalámigyár száz éve. Szeged, 1970.
- Mészáros Rezső:** Csongrád megye. Helyzetkép az ezredfordulón. Szeged, 1999. Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara.
- Mészáros Rezső:** A falusi átalakulás alapvető térfolyamatai a Dél-Alföldön. Budapest, 1982, Akadémiai Kiadó. 141.p.
- Mészáros Rezső:** A társadalomföldrajz gondolatvilága. Szeged, SZTE Gazdaság-és Társadalomföldrajzi Tanszék, 2000. 164 p.
- Mészáros Rezső:** A település térbelisége. Szeged, 1994. JATE Press, 182.p. (Acta Geographica különszáma)
- Mészáros Rezső:** Az urbanizáció térbeli folyamatai Szegeden. Szeged, 1990. JATE Kiadó. 156 p.
- Mészáros Rezső:** Csongrád megye gazdasági földrajza. Szeged, 1983, 465 p.
- Mészáros Rezső:** Dél-Alföld az európai regionális fejlődés tükrében. (Csongrád megye. Helyzetkép az ezredfordulón kötetben.)
- Nagy Pál, Bedő Nándor:** A szegedi vas és fémöntöde gyár- és gyártmányismertetője. Szeged, 1984.
- Perczel György:** Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. ELTE Eötvös

- Kiadó, Budapest, 1996.
- Péter László:** Szerette város. Szépirodalmi Könyvkiadó. Budapest, 1986.
- Raffay Ernő:** Erdély 1918 – 1919–ben. JATE Kiadó. Szeged. 1987.
- Raffay Ernő:** Trianon titkai, avagy hogyan bántak el országunkkal... Budapest, 1990.
- Reigl Endre:** Az Újszegedi Szövőipari Vállalat 100 éve. Szeged, 1988.
- Reizner János:** Szeged története. Szeged, 1899.
- Simai Mihály-Gál Péter:** Új trendek és stratégiák a Világgazdaságban, 2000.
- Sipos Péter – Mann Miklós:** A Szegedi Szalámigyár száz éve. Szeged, 1970.
- Szávay Gyula:** A magyar kamarai intézmény és a budapesti kamara története 1850-1925. Budapest, 1927.
- Szilágyi Gábor – Káposztás István:** A Szegedi Kenderfonógyár története. 1877 – 1977. Szeged, 1976.
- Tonelli Sándor:** Szeged. Ismertető a város múltjáról és jelenéről, kultúrájáról és közgazdaságáról. Szeged, 1926.
- Tóth József – Golobics Pál:** A nemzetközi regionális együttműködés egyes elméleti kérdései. (A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága kötetben.)
- Varga Ferenc:** Szeged város története. Szeged, 1887.

Abstract

By way of summary I would like to highlight the following points:

- In the last decades of the 19th century Szeged developed into a regional economic centre, whose economic, commercial and cultural influence affected the whole area triggering development all around.
- During the rapid (occasionally stormy) development of capitalist relations of production thousand-year-old organic relationships made their way, which manifested that in the confluence of the rivers Tisza and Maros Szeged grew into a logistical centre of the region, where world market level processing of agricultural products was coupled with commerce of produce.
- By the end of the 19th century all preconditions of connecting to the world market were granted (railway, postal services, shipping, etc.).
- Organic and mutually favourable relationships of production were formed between the industry of the town of Szeged and the agriculture of Bácska, Bánát, the region of Csongrád and the area between the Danube and the Tisza.
- Pyramid-like organisations also raise their head (agricultural production, primary processing of products in focal points, the production of goods in Szeged sellable on the world market).
- The building of infrastructure (especially the railway network) was based on realistic economic needs, or rather on its potential chances for development; the principle of proportionate development was realised.
- The industrial processing of products in Szeged always mirrored the demands of the world market towards agriculture and primary treatment of produce (e.g. quality of hemp, salami, etc.).
- The industry of Szeged gave rise to firms successful on the world market and capable of manufacturing marketable products from the agricultural produce of the region even in the most critical times.

- The products of the region would never have been able to force their way into the world market, if it had not been for a sound marketing approach as well as proper P.R.
- Acquiring a successful position in the world market always required governmental help, which had several efficient forms (subsidy, customs allowance, tax allowance, promotion of getting out to the foreign market, promotion of scientific activity, participation in international conferences, etc.).
- In several industries raw material arrived in Szeged, it was worked up here and the ready product was transported away (swine – salami, wheat – milled products, hemp – canvas, linen, rope, string, etc., raft-wood – timber, etc.).
- There were examples of the free movement of the labour force; in the first period of salami making the Pick family brought Italian labourers from Italy, however, when a factory was founded abroad later, skilled labour force were taken there from Szeged.

All in all it can be stated that after Trianon earlier organic economic development was broken in Szeged, too, a disproportionate economic structure grew out, the town lost its traditional hinterland for raw material, commercial ties were doomed to decay.

Absolutely true is the statement which says that besides the general effects of Trianon in a topographic sense it was the appearance of the "never before" (and irrational!) borders that had the most devastating effect, since they crossed coherent areas, disabled thousand-year-old ties.

Based on the analysis of the data concerning Szeged and its region I find it of utter importance to make one more supplementary statement. I do believe that Trianon interrupted, dramatically slowed down the economic catching up with Europe of the region, blocked the strengthening of organic economic relationships. It is very likely that certain areas in the region fell behind a hundred years as a consequence of the Trianon dictates, the decisions of Jalta have paralysed development for the past fifty years.

Also it was the analysis of the data that led me to the conclusion that even in our days there exist platitudes, that have little truth in them. Such is the above mentioned, frequently formulated view that "From the protected large market of the Monarchy the vulnerable economy of the little country was thrown out to the world market without transition." (There are sources to prove that Hungarian machine manufacturing was in many ways internationally competitive, just like milling industry and salami making, like sugar and distilling industry as well as the hemp industry branch of textile industry. It is also a fact that the Monarchy's market – however large it was – never served the interests of Hungarian companies. Since Szeged's traditional markets for milling industry – Austria, Bohemia, Moravia – were constrained into the framework of new nations, sales chances for Szeged's mills narrowed down.)

At a time of transition when Hungary is joining the EU and motorway accessibility is near, special significance is attributed to the “communication skills” of the town, the educational level of the population (university and research centres) as well as to the Euro-regional consumer's market (Serbian and Rumanian shopping tourism). This gives Szeged an edge over the other towns of the region.

The expectations are that in the future the role of borderland areas will increase, the centres in the town will mediate European economy. This, however, presupposes a quick access to Budapest and other regions of the country through which links can be established to Western European regional centres. On this account the completion of motorways M5 and M43 is of crucial importance just like the earliest possible rebuilding and restoration of the road bridges and railway bridges that had existed before Trianon.

Szeged in the nearest future will become the inner border checkpoint of the European Union. As a consequence several measures have to be taken to develop the border-guards.

In the years to come following our accession to the European Union the income accumulating here will form one of the bases of accounts. Therefore at an all-Union economic level the role of "transactions stopping goods" will enhance.

After accession to the EU industries in candidate-countries will fall into two groups depending on how the joining will affect them. The sectors belonging to the first group – telecommunication, postal services, power-supply as well as transport – will be directly affected by the EU membership of candidate-countries, which will open many today spared branches for free competition.

However, the branch falling into the second group – food industry – does not face dramatic changes owing to the broadening of the EU, because already today, for the most part, it is in the hands of foreigners and it works in harmony with union law.

When the inner transport network is broadened within the zone of Szeged (in the region of the Southern Hungarian Plain) besides state financing local authorities may also come into play. Such development can be the creation of City logistics, too.

For Szeged – the south eastern gateway to the country – to utilise its economic potentials, to be able to catch up with more advanced regions, to be able to draw capital into the region at all, the first and most important task is to develop its transport infrastructure.

Once the principles are consistently enforced, developments so important for the town and the region might be set in a new perspective (the building and operation of the Szeged-Temesvár railway line).

Szeged has been awarded a distinguished role in the national logistic network as the capital of the south-plain region.

The basic precondition and prerequisite of establishing this logistical service centre is creating outer infrastructure (roads, railway lines, port of call, airport, public utilities, communication channels).

The Logistical Service Centre of Szeged will work as part of the national logistical service centre network. Besides the Szeged Centre there is a need, and a real chance for further smaller logistical or trade centres to be set up in the county, which – although not a part of the national logistical service centre network – supplementing their services, using the full-scale co-ordination service potentials of the Szeged Centre will enhance the logistics capabilities of the region.