

## A VILÁG AUTÓIPARÁNAK VÁLTOZÓ FÖLDRAJZA

MOLNÁR ERNŐ<sup>1</sup>

CHANGING GEOGRAPHY OF THE WORLD'S AUTOMOBILE INDUSTRY

### Abstract

The geography of automobile manufacturing has been significantly altered during its one hundred years old history as a result of the innovations in producing, of new market demands and of conditions of the economic policy that regulate the territorial correspondence of production and consumption. Nowadays, large shift in centres of production can be observed within and between the continents due to the sharpened industrial competition and the regional reorganisation of the value chains. These processes are controlled by the transnational companies of the automobile production as automobile industry has become one of the most important and the mostly internationalized industrial sectors.

**Keywords:** automobile industry, transnational corporations, global value chain

### Bevezetés

Az autóipar *jelentős súllyal rendelkezik napjaink világgazdaságában*: több mint 8 millió embert foglalkoztat az alkatrészgyártással együtt, de a kapcsolódó ipari és szolgáltatási tevékenységek figyelembevételével legalább 50 millió főre becsülik világviszonylatban a gépjárművekből élők számát. Egyes becslések szerint a globális GDP 15%-a az autóiparban és a kapcsolódó iparágakban keletkezik (KEMENCZEI N. – NIKODÉMUS A. 2006).

A gépjárműgyártás a *legintenzívebben globalizálódó gazdasági tevékenységek* közé tartozik. A Fortune magazin 2008. évi, árbevétel alapján összeállított globális TOP 500-as listáján az első húsz vállalat között öt autóipari cég szerepelt: a gépjárműgyártók a vezető transznacionális vállalatok körében tehát még az iparág súlyához képest is felülreprezentáltak (4. táblázat). A gépjárműipar évszázados története során többször márkás, *földrajzi következményekkel is járó szerkezeti változásokon* ment keresztül, ami a transznacionális vállalatoknak a globalizáció korában követett stratégiái nyomán napjainkban is folytatódik. Az autóipari értékláncok nemzetközi szintű újraszervezése számos feltörekvő gazdaság számára kínált növekedési lehetőséget az elmúlt másfél-két évtizedben (SCHAMP, W. E. 2005).

E tanulmány a gépjárműgyártás globális földrajzi sajátosságait vizsgálja. Egyrészt kísérletet tesz az iparág területi súlypontváltozásainak háttérében álló tényezők rövid áttekintésére, másrészt bemutatja az iparág globális és európai területi képét, ezredforduló utáni változásait. A rendelkezésre álló statisztikák egyelőre nem teszik lehetővé a 2008-ban kirobbant globális autóipari recesszió földrajzi hatásainak vizsgálatát, így e cikk reális célkitűzése nem lehet más, mint a válság előtti állapotok rekonstruálása.

---

<sup>1</sup> PhD; egyetemi tanársegéd, DE TTK Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék. 4032 Debrecen, Egyetem tér 1.

## A világ autóiparának területi folyamatait befolyásoló tényezők

Az autóipar 20. századi történetét jelentős területi diffúzió kísérte: számos új ország kapcsolódott be a gépjárműgyártásba, miközben az egyes szereplők közti erőviszonyok, az iparági innovációk és a termelés jelentős területi súlyponteltolódásokat mutattak. Az autóipar földrajzára ható tényezők közül először a termeléshez kapcsolódó változásokról, másodsor a piacokról, harmadszor pedig a termelés és a piacok területi viszonyrendszerét befolyásoló, nemzetközi és nemzetállami szinten érvényesülő gazdaságpolitikák hatásairól szólnunk.

Az iparág a 19. század végi Európában született: a motorizáció iránti igény először Angliában fogalmazódott meg, az autógyártás technikai alapjait nagyrészt Németországban fektették le, míg az autó népszerűsítésében Franciaország járt az élen (CSIKÓS Zs. 2007). Figyelembe véve az Egyesült Államok és Olaszország gyors felzárkózását megállapítható, hogy a termelési hagyományok szerepe fontos, hiszen valamennyi felsorolt ország napjainkban is a meghatározó autóiipari szereplők közé tartozik.

Az autóiipari termelés szervezeti kereteinek két nagy forradalmi átalakulása már az „öreg kontinensen” kívül ment végbe. Az első változást a futószalagon, illetve a munkafolyamatokat apró elemekre bontó *taylorista munkaszervezésen alapuló modern tömegtermelés* megteremtése jelentette (SOMAI M. 2000). A Henry Ford nevéhez fűződő és egy egész gazdaságtörténeti korszakot meghatározó innováció az 1910-es évek Amerikájában született, és az egyik oka volt annak, hogy az USA a világ legnagyobb gépjárműgyártójává vált. A tömegtermelés több-kevesebb késéssel Európa autóiparában is elterjedt, s igazi fénykorát a II. világháború utáni évtizedekben élte.

Az iparág második megújulására az időközben jelentős gépjárműgyártóvá előlépő Japánban került sor, ahol az 1960–1970-es évek folyamán (elsőként a Toyotánál) kidolgozták a „*karcsú termelés*” („*lean production*”) módszerét. E termelési rendszernek a fordista tömegtermeléshez képest két területen mutatkozott meg az előnye. Egyrészt jóval rugalmasabb, piacorientáltabb gyártást tett lehetővé, amely a fogyasztók kegyeiért folytatott verseny kieleveződése idején komoly versenyelőnynek számított. Másrészt ugyanakkora teljesítményt kevesebb erőforrás (főleg idő és raktárterület) igénybevételével tudott elérni, s így a termelés fajlagos költségeit jelentős mértékben csökkentette (CSÉFALVAY Z. 2004).

A termelés újfajta szervezésének versenyképessége a japán termékek sikerességében, dinamikus térnyerésében is megnyilvánult, így a szigetország előbb a személygépkocsigyártás elsőségét szerezte meg, napjainkra pedig a gépjárműgyártás egészét tekintve is az Egyesült Államok elé került. A termelés-szervezés japán módszere sem maradt Ázsia határain belül: a szigetországi autógyártókkal szembeni versenypozíciók erősítése, a korábbi piacok megtartása érdekében európai és amerikai vállalatok is alkalmazni kezdték.

A „*karcsú termelés*” keretében a nagy autógyártók nemcsak termelési költségeiket tudják csökkenteni, hanem a piaci kockázatok egy részét is továbbhárítják azáltal, hogy termelő tevékenységeiket részben kiszervezik, beszállítóktól rendelik meg. A folyamat egyik következménye az, hogy a beszállítók egyre nagyobb szerepet játszanak a hozzáadott érték előállításában: egyre többféle és egyre bonyolultabb alkatrészek gyártásának feladatát kapják meg, a kiemelkedőbb szereplők különböző részegységek fejlesztésében is részt vesznek, miközben az autógyártók mindinkább a legnagyobb hozzáadott értéket termelő tevékenységekre (pl. K+F, design, marketing) koncentrálnak (FRITZ, T. 2005).

Jellemző továbbá, hogy a beszállítók és az őket kiszolgáló cégek egy hierarchikusan tagolt, piramisra emlékeztető többszintű rendszerbe szerveződnek, ahol a feladatok

komplexitása, valamint a tevékenységek nyereségtartalma a piramis talpa felé haladva csökken (KEMENCZEI N. – NIKODÉMUS A. 2006). A hierarchikus tagoltság velejárója, hogy az autógyártó anyavállalattal csak a beszállítói piramis felső szintjein elhelyezkedő, úgynevezett első- és másodikkörös beszállítók állnak kapcsolatban, a többiek közvetlen megrendelőikkel kommunikálnak. A főegység-beszállítók egy része eleve az anyavállalatokból történt termelési szervezés eredményeként született (pl. GM – Delphi, Ford – Visteon, Toyota – Denso), de idővel megfigyelhető függetlenedésük fő vásárlójuktól (SOMAI M. 2000).

A 20. század folyamán jelentős *szervezeti koncentráció ment végbe a termelésben*. A folyamat hajtóereje a termelők versenye, amelyet csak erősített az új szereplők (pl. Japán, Korea) belépése. A résztvevők célja a méretgazdaságosságból származó előnyök kiaknázása, illetve a folyamatos innovációs kényszer és a kifejlesztett termékek életciklus-rövidülésének korában a termelés és K+F racionalizációja a fajlagos költségek lefaragása érdekében. Egyre kevesebb független piaci szereplő adja a termelés mind jelentősebb hányadát, amely bizonyos autógyártók esetében megszűnést, felszámolást, más termelők esetében felvásárlást, fúziót jelent. Németországban például 1922-ben még több mint száz üzem készített gépkocsikat, 1933-ban – a gazdasági válság miatt is – már csak tizenhat (CSIKÓS Zs. 2007). Napjainkban a német autóipar teljesítményének szinte egészét a Volkswagen-csoport, a GM-Opel, a Ford, a Daimler, a BMW, valamint a haszongépjármű-gyártó MAN adja. Még határozottabb koncentrációs folyamat ment végbe az USA-ban, ahol a „bennszülött” gépjárműgyártást a „Big Three” vállalatai (GM, Ford, Chrysler) képviselik.

A 20. század végén több nemzetállami (sőt kontinentális) kereteket átlépő *felvásárlási vagy fúziós ügyletre* is sor került, más esetekben úgynevezett stratégiai szövetségek kötöttek. A GM birodalmába például betagozódott a svéd Saab és a koreai Daewoo, a Ford megszerezte a szintén svéd Volvo személygépkocsi-gyártó részlegét, illetve a brit Jaguar és Land Rover. A Volkswagen bekebelezte a spanyol Seatot, a cseh Škodát, továbbá az olasz Lamborghini, míg a francia Renault a román Daciát és a koreai Samsung autógyártót integrálta. A hasonló nagyságrendű szereplők interkontinentális együttműködésére a Daimler és a Chrysler később válással végződő fúziója, illetve a Renault és a Nissan „stratégiai szövetsége” a legjobb példa.

1999-ben a hús legnagyobb autógyártó a gépjárművek közel 94%-át, 2007-ben 89%-át produkálta világviszonylatban. 1999-ben tizennégy, 2007-ben tizenhét olyan autógyártó cég volt, amely több mint egymillió gépjárművet állított elő. Napjainkban leginkább a kínai (pl. FAW, Dongfeng Motor, Chery, SAIC) és indiai (pl. Tata, Mahindra) termelők előretörése jellemző, amely a globális autóipari verseny további erősödése felé mutat. Egyre bonyolultabb feladataik és a fokozódó verseny az első- és másodikkörös beszállítók esetében is növekvő mértékű szervezeti koncentrációt idéz elő (SOMAI M. 2000).

Miután a tömegtermelés kialakulása ebben az iparágban is csak a tömegfogyasztás megteremtődésével válhatott lehetővé, a piacok mindig is fontos szerepet játszottak a gépjárműgyártás fejlődésében. Európa a 20. század elején éppen a tömegfogyasztás későbbi kialakulásával került hátrányba az Egyesült Államokkal szemben. A korszerű tömegtermelés megszervezése mellett ez volt a másik oka az USA élre törésének. A gazdasági növekedés a 20. század második felében egyre több országban teremtette meg a tömegek autóvásárlási igényét és lehetőségét, amelyet ugyanakkor számos tényező befolyásol.

Egyrészt kétségtávolan fontos a *területi mobilitás növekvő igénye*, amely a népesség gyarapodásával, valamint a fajlagos utazási/szállítási igények megugrásával magyarázható. A lakó- és munkahely térbeli különválása, illetve a települések méretének növeke-

dése a munkavállalási célú mobilitást teremtette meg az ipari forradalom társadalmában, amihez az életszínvonal emelkedésével egyéb motivációk (pl. bevásárlás, különböző szolgáltatások igénybevétele, rekreáció-turizmus) társultak. A területi munkamegosztás előbb regionális-országos, később kontinentális-globális léptékű elmélyülése a szállítási igények nagyarányú növekedésével járt, amit csak tovább fokoztak a „karcsú termelés” keretében bevezetett „just-in-time” típusú termelési rendszerek elaprózottabb szállítási tételei (ERDŐSI F. 2001).

Másrészt a növekvő mobilitási igények kielégítésének határt szabnak a *technikai, gazdasági és adminisztratív korlátok*. A technikai fejlődés fajlagos szállítási költségeket csökkentő hatása, a jövedelmek többfelé intenzív növekedése, továbbá a világméretű dereguláció erősen puhított e korlátokon, komoly mobilitásnövekedést generálva, miközben a környezeti externáliák, valamint a közlekedés energiaellátása felől erősödő korlátok hosszabb távon jelentős visszafogó, illetve szerkezetváltásra sarkalló erőt képviselnek.

A közúti gépjárművek használatának volumenét meghatározza a mobilitási igények kielégítésének módja, a *közlekedés ágazati szerkezete* (a közút teher- és személyszállításban játszott szerepe, illetve a közösségi és egyéni közlekedés aránya). E tekintetben a globális tendencia a közút szerepének erősödését mutatja a vasút rovására, valamint az egyéni közlekedés növekvő súlyát a közösségi közlekedéssel szemben, növelve a közúti gépjárművek iránti igényeket (ERDŐSI F. 2001). Mindezek fényében aligha meglepő, hogy a közúti gépjárművek legnagyobb volumenű fogyasztása a nagyobb népességű, gazdaságilag fejletteknek számító és/vagy nagyarányú gazdasági növekedést mutató országokban jellemző (1. táblázat).

1. táblázat – Table 1

A legnagyobb személygépkocsi-állománnyal rendelkező országok néhány adata  
Some data on countries with largest stocks of motor vehicles

Ország	Személygépkocsi (1998, ezer db)	Személygépkocsi (2006, ezer db)	Évi átlagos növekedés (%)	Személygépkocsi 100 lakosra (2006, db)
1. USA*	131 839	135 400	0,4	450
2. Japán**	49 896	68 900	5,4	540
3. Németország	41 717	46 570	1,5	566
4. Olaszország	31 500	35 297	1,5	597
5. Oroszország	17 050	35 000	13,2	245
6. Kína***	7 508	33 900	117,2	26
7. Franciaország	26 810	31 002	2,0	504
8. Nagy-Britannia	27 010	28 667	0,8	471
9. Brazília****	17 056	27 869	7,9	147
10. Spanyolország	16 050	20 637	3,6	464

Forrás: KSH, Magyar Statisztikai Évkönyv 2007, nemzetközi adatok

\* Forrás: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics

([http://www.bts.gov/publications/national\\_transportation\\_statistics/html/table\\_01\\_11.html](http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_11.html));

\*\* 2005, \*\*\* 2002 és 2005 \*\*\*\* Forrás: Departamento Nacional de Tránsito, Registro Nacional de Accidentes e Estadísticas de Tránsito

(<http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=120>);

Bár az 1. táblázat a haszongépjárművek adatait nem tartalmazza, a gépjárműállomány földrajzi megoszlásáról értékes információkat szolgáltat. Messze az Egyesült Államok személygépkocsi-parkja a legnagyobb, de Japán és Németország is kiemelkedik az élboly

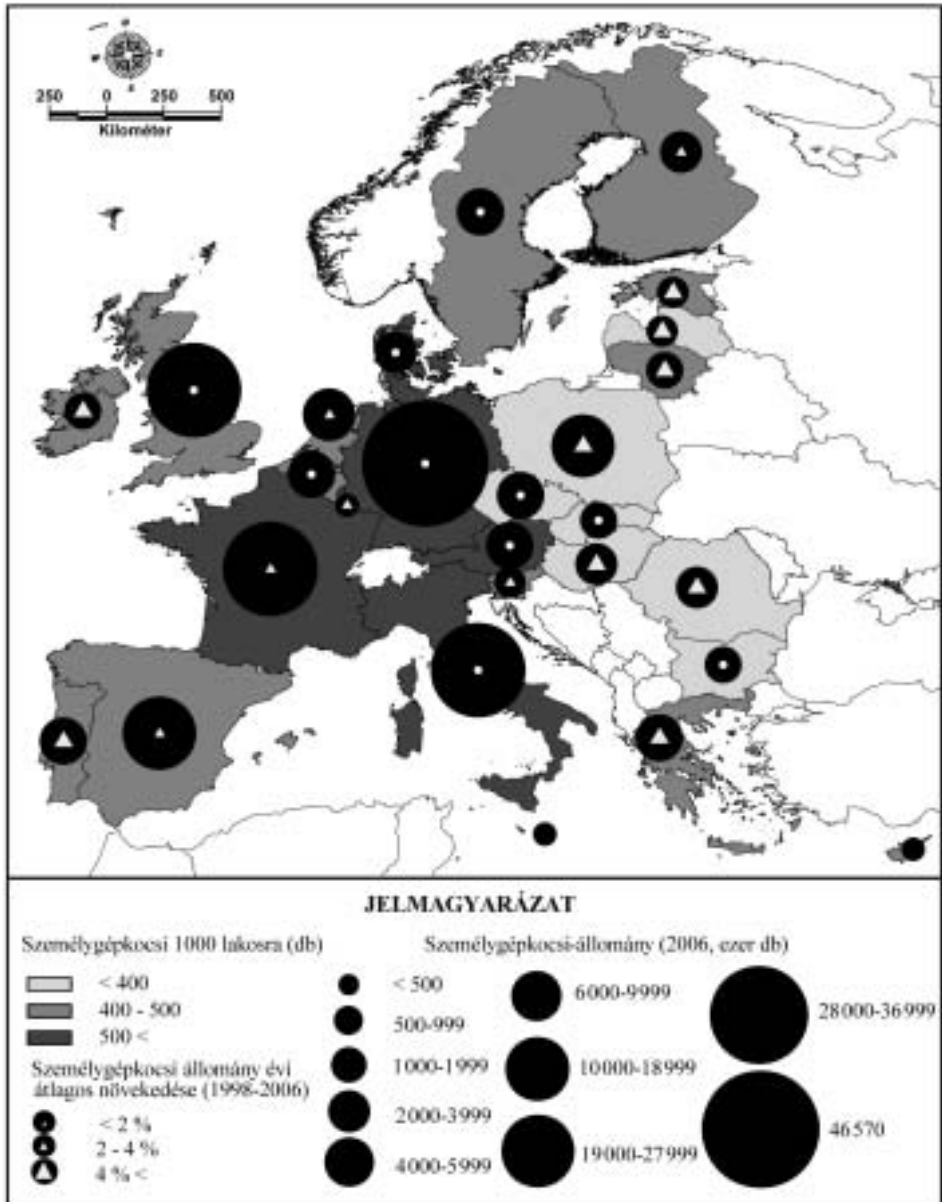
országainak mezőnyéből. A viszonylag nagyméretű fejlett gazdaságok mellett Oroszország, Kína és Brazília a feltörekvő országok csoportját képviseli. Amennyiben a fejlett országok átlagát meghaladó mértékű gazdasági növekedésük tartósnak bizonyul, borítékolható gépkocsialományuk további dinamikus gyarapodása, hiszen fajlagos ellátottságuk jócskán elmarad az egyre inkább telítődő fejlett piacoktól. Különösen szembetűnő Kína autóparkjának 2002 és 2005 közötti bővülése. 2008-ban 9,38 millió kocsit adtak el az ázsiai országban (ezzel Kína autópiaca a 2008-ban 13,2 millió új autó értékesítését regisztráló USA után a második legnagyobb világviszonylatban). Nem véletlen, hogy nincs olyan globálisan gondolkodó gépjárműipari cég, amely ne érezné fontosnak a kínai piacon történő megjelenést.

Még Kelet-Közép-Európában sem hanyagolható el a helyi piac vonzó hatása, amely – összefüggésben a régió európai átlagot hosszabb távon meghaladó ütemű gazdasági növekedésével, továbbá alacsonyabb fajlagos gépjármű-sűrűségével – a nyugat-európai országok piacaihoz képest dinamikusabb bővüléssel kecsegtet. Különösen a negyvenmillió Lengyelország piaca fontos az autógyártók számára (GERHARDT, K. 2004; BOOTH, S. – KRASNÓDEBSKI, R. – BRATRYCH, M. 2007). A személygépkocsi 1000 lakosra jutó száma alapján 2006-ban az Európai Unión belül közel négyszeres különbség mutatkozott az éllovas Luxemburg és a sereghajtó Románia között. Románia mellett Bulgária, Szlovákia és Magyarország rendelkezett a legalacsonyabb fajlagos mutatóval. Az előzetes várakozásokat igazolja, hogy az Európai Unión belül az utóbbi években a személygépkocsi-állomány bővülése Írország és Dél-Európa mellett Kelet-Közép-Európában volt a leggyorsabb (1. ábra).

Az autópiac mennyiségi oldalán túl fontos hangsúlyozni a *minőségi különbségeket és változásokat*, amelyek időről időre szelektáltak a piaci igényeknek jobban megfelelni képes és a kevésbé hatékony termelők között. Tankönyvi példának számít az amerikai autógyártók lassú reagálása az olajválságok hatása miatt változó hazai keresletre: kínált termékeik nem igazán találkoztak a kisebb fogyasztású autók felé forduló fogyasztói igényekkel, ami a japán autógyártók piaci behatolásának egyik okává vált (SOMAI M. 2000). Hangsúlyoznunk kell, hogy a jövedelmi viszonyok, a műszaki szabványok és előírások különbözősége, az eltérő adópolitikák, valamint a közlekedés fizikai feltételeiben és a fogyasztói szokásokban mutatkozó különbségek eredményeként igen eltérő keresleti szerkezet alakulhat ki az egyes országokban (HUMPHREY, J. – MEMEDOVIC, O. 2003).

Bizonyos értelemben a helyi piac hatása mutatkozik meg a *transznacionális beszállítók megtelepedésében* is, amelyek gyakran követik fő vásárlóikat új beruházásaik helyszínére („follow sourcing”). A Daimler például európai beszállítóinak 70%-a követte Brazíliába, amikor a cég úgy döntött, hogy termelőkapacitást létesít a latin-amerikai országban (FRITZ, T. 2005). Az indiai Apollo Tyres magyarországi beruházásának célja a Suzuki és a GM térségben működő üzemeinek gumiabroncsokkal történő ellátása lenne. A *beszállítók és vásárlók földrajzi koncentrációja, agglomerálódása* növeli a termelés rugalmasságát, mérsékli a szállítási költségeket és kockázatokat, továbbá hozzájárulhat az iparági innovációk terjedéséhez, a térségben felhalmozott szakmaspecifikus tudásbázis hatékonyabb kiaknázásához.

A német Polk járműipari piackutató cég adatai szerint 2008 elején mintegy 942 millió gépjármű (autó és haszongépjármű) közlekedett a világon, s előrejelzéseik szerint 2010-ben a világ üzemben tartott gépjárműveinek állománya átlépi az 1 milliárdos darabszámot. Óriási kérdéseket vet fel a gépjárműállomány további növekedésének gazdasági-társadalmi-környezeti fenntarthatósága. Meddig növelhető a fejlett országok fajlagos gépjármű-ellátottsága? Ázsia és Kelet-Európa autóállományának viharosnak várt bővülése kapcsán felmerül a kérdés: hol vannak a feltörekvő piacok növekedésének kor-



1. ábra A személygépkocsi-állomány néhány mutatója az Európai Unió országaiban  
 Figure 1 Some indices of stocks of motor vehicles in the European Union  
 Forrás: KSH, Magyar Statisztikai Évkönyv 2007, nemzetközi adatok; készítette: NÉMETH G.

látai? Reális elképzelés-e Kína vagy India esetében akár csak a nyugat-európai átlag egyharmadát-egynegyedét elérő ellátottsági mutató megközelítése? A közúti közlekedés energiaellátását érintő innovációk képesek-e belátható időn belül új távlatokat nyitni az iparág számára?

A termelés és fogyasztás nagy rendszerei mellett a nemzetközi, nemzetállami és regionális gazdaságpolitikai környezet is jelentős hatással van a gépjárműipar földrajzi elhelyezkedésére. Az iparág történetének kezdetén a termelés és fogyasztás súlypontjai egybeestek, a nemzeti autópár látta el a nemzeti piacokat. A helyi fogyasztási igények megerősödése újabb és újabb országokat sarkallt az iparág kiépítésére, amelynek során a technológia (és sok esetben a szükséges tőke) a vezető gépjárműgyártó országokból érkezett. Az új iparág megerősödését, illetve a gépjárműimport kiváltását támogató, jelentős piaci védelem érvényesült (pl. Japán, Brazília, Mexikó vagy a szocialista országok *importpótló iparosítása*). Idővel e szereplők saját piacaikon kívül is megjelentek termékeikkel: a japán autópár növekedését az 1970-es években már mindinkább az export éllette. Miután az USA és a nyugat-európai országok autógyártóik védelme érdekében felléptek a japán gépjárműgyártók terjeszkedése ellenében, azok a nyolcvanas évektől egyre inkább arra kényszerültek, hogy a piaci pozícióikat gyengítő kereskedelmi korlátok megkerülésével anyaországukon kívül, a megcélzott piacokon belül hozzanak létre új termelőkapacitásokat.

E *külkereskedelem-helyettesítő tőkeberuházások* (ÁRVA L. – DICZHÁZI B. 1998) nyomán 1992-ben, csak az USA-ban több mint 2,3 millió darabos kapacitással rendelkeztek a japán autógyártók, miközben helyi termelésük és közvetlen exportjuk révén az amerikai autópár 30%-os szeletét mondhatták magukénak. A változások fő vesztese az amerikai autópárnak a piaci környezet változásaira késve reagáló három meghatározó nagyvállalata volt, amelyek 1987–1989 között mintegy 32 üzemet zártak be és ezzel mintegy 52 500 munkahelyet számoltak fel (SOMAI M. 2000). Nemcsak a helyi értékesítési lehetőségek, de a teljes Európai Unió piacának elérhetősége szerepel motivációs elemként az ázsiai autógyártók kelet-közép-európai megtelepedése hátterében: a Suzuki, majd a Toyota, a Hyundai és a Kia beruházásai részben külkereskedelem-helyettesítő törekvés jegyében születtek. Miután a külföldi autógyártók termékeinek 60%-os helyi hozzáadott értékét írják elő a „belföldi” minősítés érdekében, az ázsiai termelőket egyrészt követik hagyományos beszállítóik, másrészt kapcsolatot építenek a helyi gazdasággal (SCHAMP, W. E. 2005). Magyarországon például e kényszerből fakadóan jóval jelentősebb mértékű a japán Suzuki helyi gazdaságba történő beágyazódása, mint a nyugat-európai vállalatoké (KEMENCZEI N. – NIKODÉMUS A. 2006).

Az autópári értéktermelés beszállítókat felértékelő vertikális átszerveződése mellett földrajzi szempontból jelentős a *horizontális újrastrukturálódás* is. A motivációt ezúttal is a termelés költségeinek csökkentése adja, míg a lehetőséget egyrészt a közlekedési és kommunikációs infrastruktúra nagyarányú fejlődése, másrészt a regionális gazdasági integrációk (pl. EU, NAFTA, MERCOSUR) kialakítását célzó deregulációs folyamatok biztosítják. Az autógyártó hatalmak szomszédságában – egyazon kereskedelmi blokkon belül, viszonylag olcsó termelési telephelyeket kínálva – új országok válnak jelentős gépjárműgyártóvá. Az alacsonyabb bérköltségek és a rugalmasabb foglalkoztatás lehetősége Kelet-Közép-Európában *képzett*, komoly iparági hagyományokat felmutató munkaerővel párosul. A nemzetállami kormányok által irányított piacgazdasági átalakulás (pl. állami autógyárak privatizációja), illetve az európai integrációs folyamaton túl egyéb gazdaságpolitikai tényezők is szerepet játszanak a térség vonzóvá tételében: a stabil politikai háttér, az infrastruktúra (például autópályák, ipari parkok) fejlesztése, továbbá a kelet-közép-európai kormányok által kínált adókedvezmények (BOOTH, S. – KRASNO-DEBSKI, R. – BRATRYCH, M. 2007).

## Globális és európai helyzetkép

A gépjárműgyártás földrajza a rendelkezésre álló adatok alapján vizsgálható egyrészt a folyamatokat irányító transznacionális vállalatok, másrészt a gazdasági tevékenységek közegétül szolgáló országok szemszögéből is. Előbbiek esetében elmondható, hogy az országhatárokon, illetve gyakran kontinenseken átívelő felvásárlások-fúziók következtében, valamint a különböző okokból tett, anyaországokon kívüli beruházásoknak köszönhetően, különösen a vezető autógyártók esetében nagyarányú a *termelés területi diverzifikációja* (2. táblázat).

A világ tizenöt, 2007-ben legtöbb gépjárművet összeszerelő vállalata közül napjainkban mindössze kettőtől mondható el, hogy közvetlenül vagy érdekeltségei révén nincs jelen az iparágban kulcsszerepet játszó mindhárom kontinensen (Európában, Ázsiában és Amerikában). A vezető cégek 40-40%-a volt európai, illetve ázsiai központú, továbbá 20%-a amerikai, de az anyakontinens igen eltérő szerepet játszik termelő tevékenységükben. A Chrysler alapvetően ma is „amerikai” cég, míg a Hyundai, a Suzuki és a Mitsubishi „ázsiai”, a BMW „európai”. A másik végletet azok a nagyobb autógyártók képviselik, amelyeknél a termelés területi szerkezetében az anyakontinens jóval kisebb mértékű többséget élvez. A General Motors 53%-ban, a Ford 52%-ban kötődött Amerikához, míg a Honda termelésének 55%-át, a Nissan teljesítményének mindössze 47%-át (!) adta Ázsia. A vizsgált cégek 60%-a Amerikában létesítette második legjelentősebb termelőkapacitását (2. táblázat).

2. táblázat – Table 2

A vezető autógyártó cégek által összeszerelt gépjárművek  
kontinensek szerinti megoszlása 2007-ben (%)  
Distribution of cars assembled by the leading car-manufacturers  
by continents, 2007 (percent)

	Összeszerelt gépjárművek (db)	Európa (%)	Ázsia (%)	Amerika (%)	Afrika és Ausztrália (%)
1. GM	9 349 818	22	24	53	1
2. Toyota	8 534 690	8	68	21	3
3. VW	6 267 891	65	14	19	2
4. Ford	6 247 506	37	10	52	1
5. Honda	3 911 814	6	55	39	0
6. PSA	3 457 385	79	14	7	0
7. Nissan	3 431 398	17	47	35	1
8. Fiat	2 679 451	63	10	27	0
9. Renault	2 667 403	71	18	10	1
10. Hyundai	2 617 725	0	90	10	0
11. Suzuki	2 596 316	9	90	1	0
12. Chrysler	2 538 624	3	0	97	0
13. Daimler	2 096 977	70	10	19	1
14. BMW	1 541 503	87	0	10	3
15. Mitsubishi	1 411 975	5	86	8	2

Forrás: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, <http://www.oica.net>



Feltűnően erős az ázsiai gyártók jelenléte az amerikai kontinens északi részén: csak a hat legjelentősebb vállalat (Toyota, Honda, Nissan, Hyundai, Suzuki, Mitsubishi) 4,6-4,7 millió gépjárművet gyártott az Egyesült Államokban, Kanadában és Mexikóban együttvéve, komoly versenyt támasztva a helyi cégek irányába. Az Európai Unión belül Nagy-Britanniában rendelkeztek a japán cégek (Toyota, Honda, Nissan) a legerősebb pozícióval: együttesen mintegy 870 ezer autót szereltek össze 2007-ben. *Japán rendkívüli zártságát* mutatja, hogy szigetországon kívüli gépjárműgyártó igazán jelentős kapacitásokkal nem rendelkezik területén. A „le Európából” nagy termelőnek – miután a németországi autógyártásban jelentős az amerikai jelenlét – Franciaország számít. A nagy gépjárműgyártók közül is kiemelkednek azok az országok (a globális autógyártás „hot spot-jai”), ahol – különböző okokból – a legtöbb nagy autógyártó cég rendelkezik kisebb-nagyobb termelőkapacitásokkal. A 15 vezető vállalat közül Kínában és Braziliában 11-11, az USA-ban 10, Indiában, Mexikóban, Spanyolországban és Nagy-Britanniában 9-9 cég volt jelen 2007-ben. Nemcsak az autógyártók, hanem – a korábban ismertetett okokból – vezető beszállítók is egyre több országban jelennek meg: a 2. ábra a japán Denso globális jelenlétét mutatja.

Megközelíthető a világ autógyártásának vizsgálata a földrajzi keretek felől is. A gépjárműipar hagyományosan az Egyesült Államokban, Nyugat-Európában és Japánban koncentrálódott az elmúlt évszázadban, s a három centrumtérsegi kontinensei ma is meghatározó szerepet játszanak, míg Afrika és Ausztrália jelentősége – világviszonylatban számottevő, helyi eredetű szereplő híján – jóval csekélyebb (3. táblázat). Miközben a gyártott gépjárművek száma jelentős növekedést mutatott az elmúlt években (1999-ben mintegy 56 millió gépjárművet, ebből közel 40 millió személygépkocsit gyártottak a világon, 2007-ben viszont már 73, illetve 53 milliós darabszámról beszélhetünk), a három vezető kontinens egymáshoz viszonyított teljesítménye erősen módosult. 1999-ben még mind a teljes autógyártás, mind a személygépkocsi-ipar vonatkozásában Európa állt a ranglista élén, de 2007-re az összeszerelt gépjárművek és az autók száma alapján is Ázsiaé az első. Ázsia 31-32 millió gépjárművel ma a világtermelés 43%-át adja, míg Európa súlya (bő 22 millió darab) 30%-ra, Amerikáé (mintegy 19 millió darab) 26%-ra mérséklődött. A három vezető kontinensen kívül gyártott gépjárművek száma jelentősen növekedett 1999 és 2007 között, de utóbbi időpontban sem érte el az 1 millió darabot. A személygépkocsi-gyártás területére fókuszálva, Amerika pozíciója még gyengébb (17%), míg Ázsia (46%) és különösen Európa jelentősége (36%) nagyobb, mint a teljes gépjárműipar adatai alapján (3. táblázat).

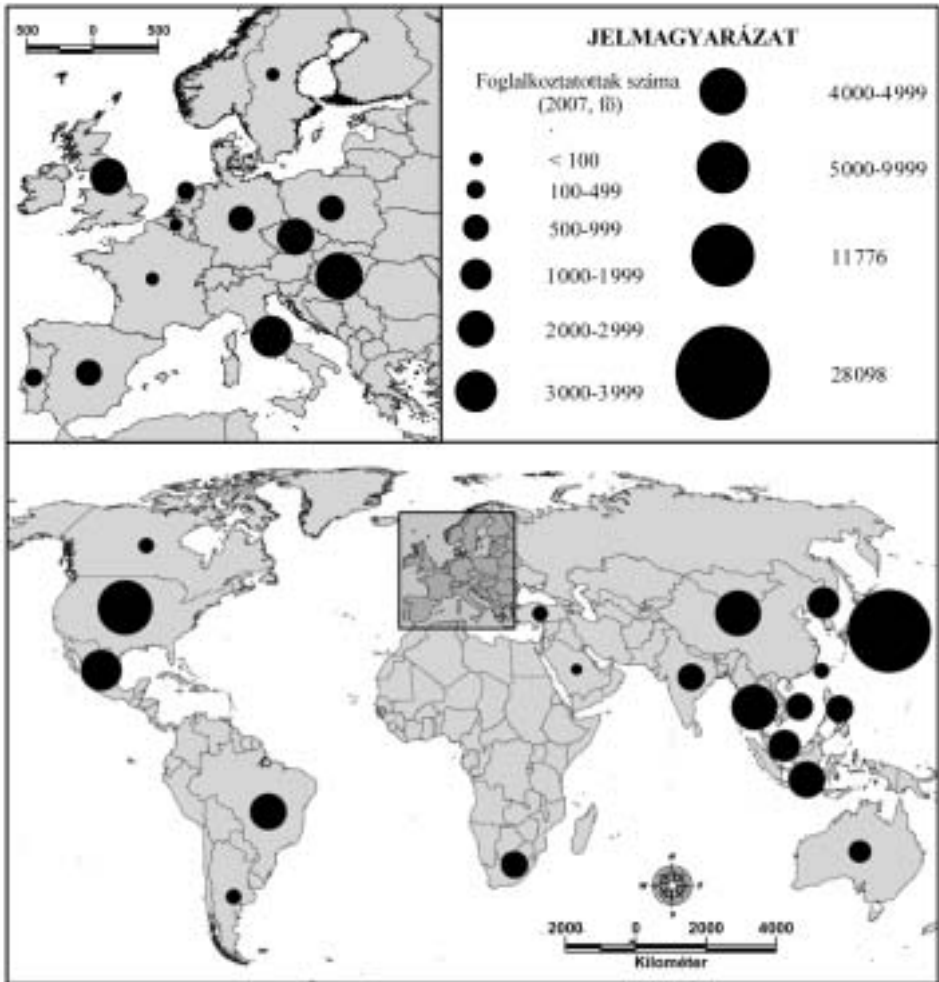
3. táblázat – Table 3

Az egyes kontinensek részesedése a világ gépjárműgyártásából (%)<sup>2</sup>  
Shares of continents from world car manufacturing

	Teljes gépjárműgyártás (%)			Személygépkocsi-gyártás (%)		
	1999	2003	2007	1999	2003	2007
Európa	35	33	30	44	41	36
Ázsia	30	36	43	31	38	46
Amerika	34	30	26	24	19	17
Afrika és Ausztrália	1	1	1	1	2	1

Forrás: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, <http://www.oica.net>

<sup>2</sup> Az Autógyártók Nemzetközi Szövetségének adatbázisában megnevezett országok teljesítménye alapján, az arányaiban mintegy 0,8%-ot kitevő, országoként nem részletezett „egyéb” kategória mellőzésével.



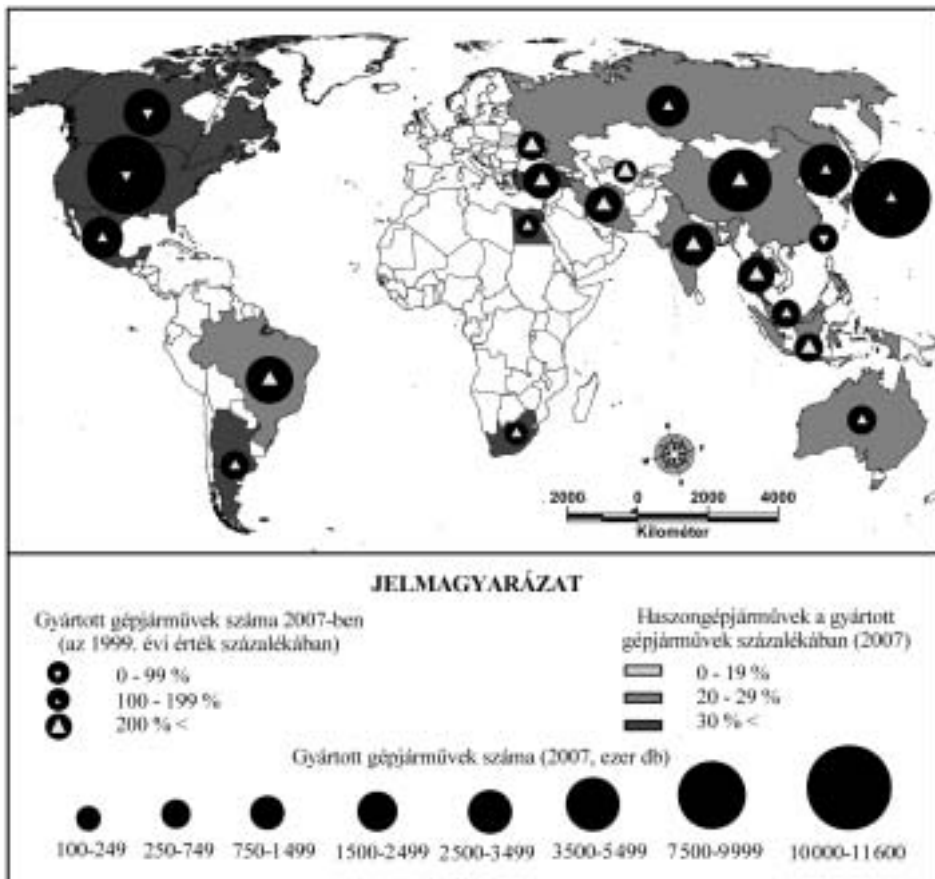
2. ábra A Denso foglalkoztatottainak megoszlása országoként (2008)

Figure 2 Distribution of employment by Denso by countries, 2008

Forrás: <http://www.globaldenso.com/en/aboutdenso/globalnetwork/index2.html>; készítette: NÉMETH G.

Nemcsak a vezető régiók egymáshoz viszonyított pozíciójában mutatkozott ugyanakkor változás az elmúlt években, de a termelés kontinenseken belüli megoszlásában is. Ázsia teljesítményének növekedésében az ezredforduló utáni időszakban már nem elsősorban Japán helyzetének erősödése keresendő: ugyan a szigetország a világ legnagyobb gépjárműgyártó országává vált, az utóbbi években harmadik helyre előretörő Kína, az ötödik Dél-Korea, valamint a milliós darabszámú gépjárműgyártók listáját gyarapító India, Thaiföld, Törökország és Irán mutatói nagyobb erősödést mutattak 1999 és 2007 között (3. ábra).

Hasonlóan markáns területi átrendeződés zajlik a pozícióvesztő kontinenseken is. Az Egyesült Államok különösen a személygépkocsik gyártása terén kénytelen egyre szerényebb helyezéssel beérni (2007-ben Japán, Kína és Németország is megelőzte, miközben



3. ábra A világ országainak gépjárműgyártása (2007)

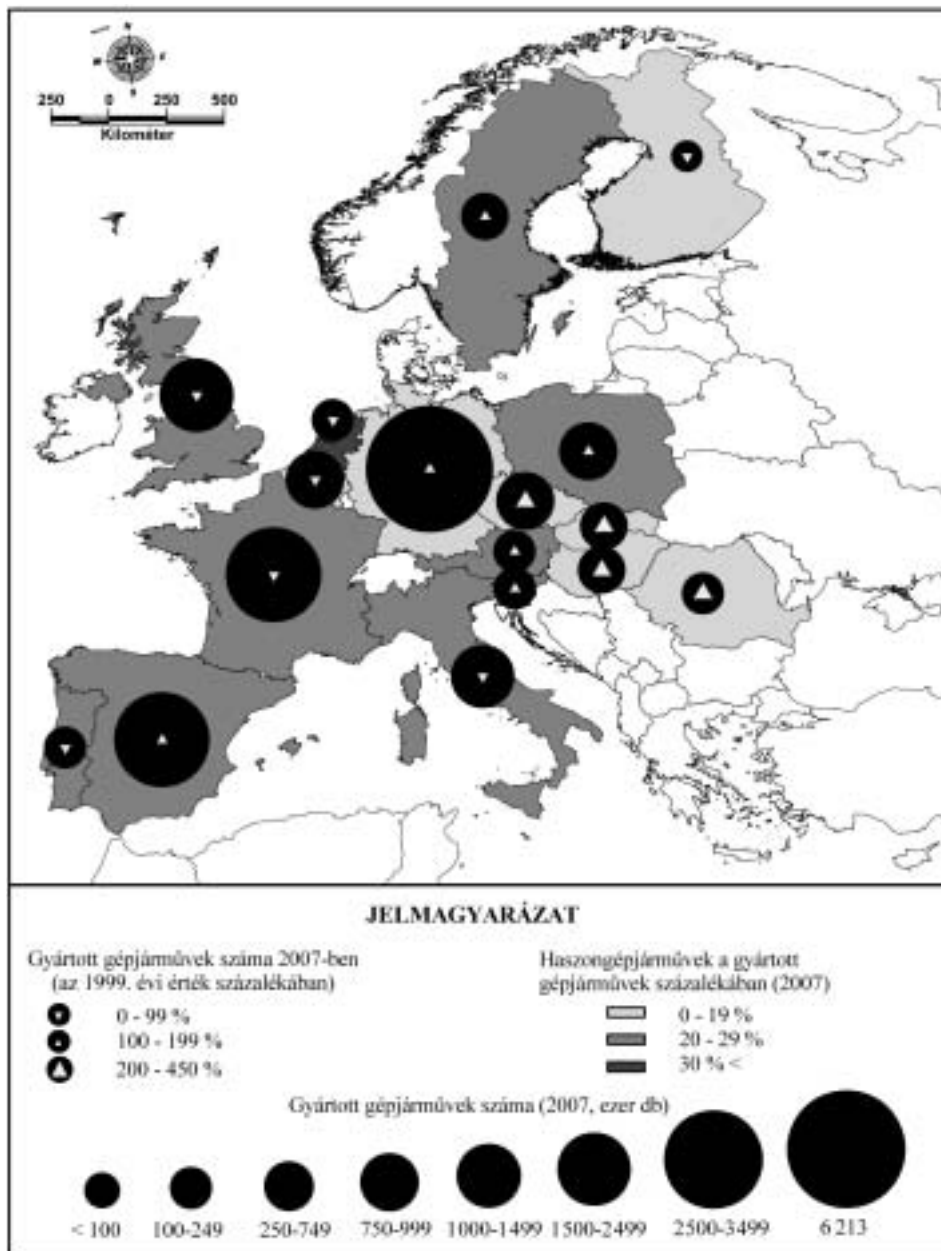
Figure 3 Car manufacturing in the world, 2007

Forrás: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles; készítette: NÉMETH G.

Dél-Korea alig maradt el az amerikai értéktől). Az USA és Kanada mintegy 5,2 millió személygépkocsit gyártott 2007-ben, míg az amerikai kontinens Rio Grandétól délre fekvő országainak összteljesítménye ugyanekkor már közelítette a 4 milliós darabszámot! A 2. ábráról leolvasható egyrészt az Egyesült Államok, Kanada, Brazília és Mexikó gépjárműgyártásának jelentős súlya, másrészt az előbbi két ország termelésének csökkenése, az utóbbiak előretörése. Az USA gépjárműgyártásának korábban ismertetett átalakulása és részleges leépülése jelentős országon belüli térszerkezeti következményekkel járt. A világ hosszú ideig vezető autóiipari központjának – Detroitnak és környékének – megkopott a fénye, s mindinkább jelentőssé vált a „*transzplant-korridor*” néven emlegetett, Ohio államtól déli irányban elhúzódó, külföldi beruházások által létrehozott termelési övezet.

Az európai autóiipar vezető szereplői ma is az iparág bölcsőjeként számon tartott nyugat-európai országok: Németországot Franciaország, Spanyolország, Nagy-Britannia és Olaszország követi. (2007-ben az utóbbiakhoz hasonló nagyságrendet képviselt az EU-n kívüli Oroszország is.) Nyugat-Európában Spanyolország előretörése újabb keletű: je-

lentős méretű piaca és az olcsóbb termelés lehetősége folytán vált az 1980-as években a kontinensen belüli beruházások (kisautógyártás) kedvelt célpontjává (HUMPHREY, J. – MEMEDOVIC, O. 2003). Az iparág Európán belüli átrendeződése szembevető az ezred-



4. ábra Az Európai Unió országainak gépjárműgyártása (2007)

Figure 4 Car manufacturing in the European Union, 2007

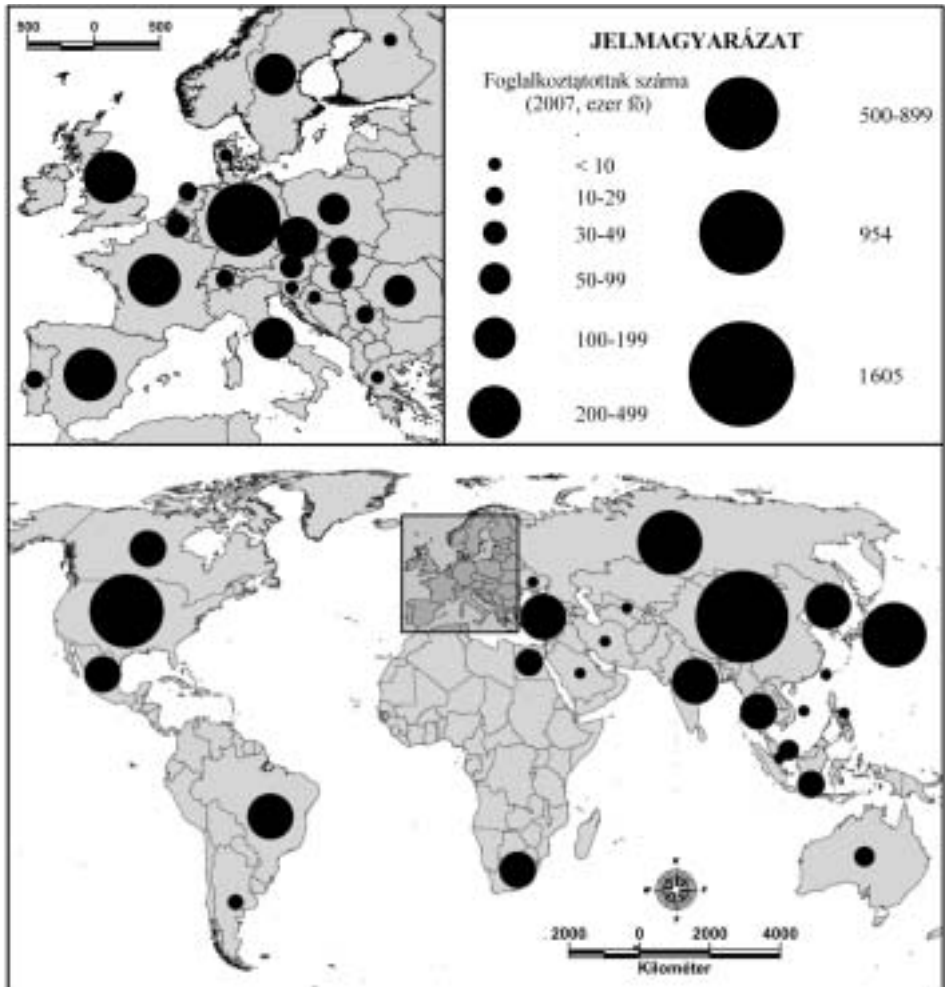
Forrás: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles; készítette: NÉMETH G.

forduló utáni időszakban: a kelet-közép-európai új tagországokban összeszerelt gépjárművek száma lendületes növekedést mutat 1999 és 2007 között, miközben a régi tagállamok túlnyomó többségében csökkent a termelés (Olaszországban például a 2007-es darabszám az 1999. évi 75%-a, a korábban kedvelt befektetési terepek számító Belgiumban 82%-a, Nagy-Britanniában 89%-a volt). A Csehországban összeszerelt gépjárművek száma 2007-ben megközelítette az egymillió darabot, s ezzel régiója legnagyobb autógyártójává vált, de Lengyelország és – 450%-os növekedési mutatójának köszönhetően – Szlovákia teljesítménye is meghaladta az évi félmillió gépjárművet. Északi szomszédunk a gépjárműgyártás ezer lakosra jutó mennyisége alapján 2008-ra a világranglista élére ugrott (4. ábra).

A statisztikák is azt mutatják, hogy a régióban újonnan létesített gyárak gyakran a termelés áthelyezését célozzák, gyengítve a korábbi gyártóhelyek jelentőségét, továbbá versenyhelyzetet teremtve egy-egy nagyvállalat dél-, illetve kelet-közép-európai érdekeltségei között. A kelet-közép-európai telephelyek elsősorban a kisautók, valamint a munkaigényesebb alkatrészek (pl. motor) összeszerelésében töltenek be kiemelkedő pozíciót (SCHAMP, W. E. 2005). Az Audinak az egész Volkswagen konszernat kiszolgáló győri üzem például 2008-ra a világ második legnagyobb motorgyárává lépett elő.

A világ országainak gépjárműgyártásában – a hagyományok és a transznacionális vállalatok termelési politikájának függvényében – eltérő súllyal van jelen a haszongépjárművek és a személygépkocsik előállítására. Az egyik szélsőséges esetet azok az országok (Thaiföld, USA és Hollandia) képezik, ahol több haszongépjárművet állítanak elő, mint személygépkocsit. A Thaiföldön összeszerelt gépjárművek háromnegyede haszongépjármű, elsősorban az országnak a kisteherautók (pick-upok) gyártásában betöltött kiemelkedő szerepe folytán. Az *Egyesült Államok ma is a világ vezető haszongépjármű-gyártó országa* (2007-ben a világtermelés egyharmadával), Hollandiában pedig a leépülő személygépkocsi-gyártásnak köszönhetően értékelődött fel a haszongépjárművek szerepe. Egyes autógyártó országokban nem vagy alig foglalkoznak haszongépjárművek összeszerelésével: előbbire Szlovákia az egyetlen példa az Autógyártók Nemzetközi Szervezetének adatbázisában, de Csehországban, Magyarországon és Romániában sem több 3%-nál a haszongépjárművek részesedése (3–4. ábra).

Hangsúlyozandó, hogy az autóiipari értékláncok szervezeti és területi feldarabolódása nyomán, a kontinentális léptékű termelés, illetve az iparágon / vállalaton belüli kereskedelem szerepének erősödésével *ma már egyre kevésbé jellemezhető az iparág tényleges súlya a kibocsátott gépjárművek számával*. Bár a beszállítók is vásárlóik közelébe igyekeznek települni, az alkatrészgyártó háttérparaszála az autóiiparon belül (s így a helyi hozzáadott érték) igen eltérő arányokat mutathat országoként. Magyarországon például a részegységgyártás foglalkoztatási aránya 88% volt 2007-ben. A gyártott gépjárművek számán túl részben az autóiipari értékláncok elemeinek (pl. alkatrészgyártó háttérparaszála, stratégiai funkciók) eltérő mértékű jelenléte, részben az azonos jellegű tevékenységek termelékenységében mutatkozó különbségek tükröződnek az iparágban foglalkoztatottak országok szerinti adataiban. 2007-ben Kína gépjárműiparában dolgoztak a legtöbben (több mint 1,6 millió fő). Az ázsiai országot az USA (közel 1 millió fő), valamint Németország, Oroszország és Japán (egyenként mintegy háromnegyed millió fő) követte. A magyar autóiiparban foglalkoztatottak száma Belgium és Malajzia nagyságrendjéhez állt a legközelebb (5. ábra). Bár a gépjárműgyártás földrajza jelentős változásokat mutat, a világ autóiiparának vezető vállalatait ma is elsősorban a stratégiai tevékenységek terén meghatározó szerepet játszó Japánból, Egyesült Államokból, illetve Nyugat-Európából irányítják (4. táblázat).



5. ábra Az autópárban foglalkoztatottak száma a világ országaiban (2007)  
 Figure 5 Employment figures for car industry in the countries of the world, 2007  
 Forrás: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobile; készítette: NÉMETH G.

### Összefoglalás

A gépjárműgyártás földrajza jelentős változásokon ment keresztül több mint egy évszázados története során, melynek háttérében a termeléshez kapcsolódó újítások, a piacok által keltett igények, valamint a termelés és piacok területi egymásra találását szabályozó gazdaságpolitikai feltételek állnak. Napjainkban a rendkívül kiélezett globális autópári verseny és az értékláncok regionális szintű újraszervezése nyomán mind a kontinensek között, mind az egyes kontinenseken belül jelentős súlyponteltolódások jellemzők a termelésben. A folyamatok irányítói a gépjárműgyártásban érdekelt, fejlett országokból irányított transznacionális vállalatok: az autópár az egyik legjelentősebb globális

A világ 500 legnagyobb vállalata között szereplő autóiipari cégek  
Automobile companies among the world's TOP500 biggest enterprises

Név	Árbevétel (millió USD)	Foglalkoztatottak (fő)	Székhely
5. Toyota Motor	230 200,8	316 121	Toyota (JPN)
9. General Motors	182 347,0	266 000	Detroit (USA)
11. Daimler	177 167,1	272 382	Stuttgart (GER)
13. Ford Motor	172 468,0	246 000	Dearborn (USA)
18. Volkswagen	149 054,1	329 305	Wolfsburg (GER)
40. Honda Motor	105 102,4	178 960	Tokió (JPN)
50. Nissan Motor	94 782,1	159 227	Tokió (JPN)
66. Peugeot	82 964,8	207 800	Párizs (FRA)
71. Fiat	80 112,3	185 227	Torinó (ITA)
78. BMW	76 675,3	107 539	München (GER)
82. Hyundai Motor	74 899,8	137 000	Szöul (KOR)

Forrás: Fortune Global 500, 2008

([http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2008/full\\_list/](http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2008/full_list/)).

Utolsó letöltés: 2009. január 10.

iparág. A 2008–2009-ben kibontakozott világgazdasági válság a világ autóiiparát súlyosan érintette. Jelentősen visszaesett az új autók forgalmazása a világpiacra, s visszaesett a vezető autógyártók termelése is. A válság tényleges hatásait azonban most még csak körvonalazni lehet.

#### IRODALOM

- ÁRVA L. – DICZHÁZI B. 1998: Globalizáció és külföldi tőkeberuházások Magyarországon. – Kairosz Kiadó/Növekedéskutató. 276 p.
- BOOTH, S. – KRASNODEBSKI, R. – BRATRYCH, M. 2007: Eastern Influx. Automotive manufacturing in Central and Eastern Europe. A growing number of automotive manufacturers are migrating to Central and Eastern Europe. But are they doing the right thing? – PriceWaterhouseCoopers. 12 p.
- CSÉFALVAY Z. 2004: Globalizáció 2.0. Esélyek és veszélyek. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest. 311 p.
- CSIKÓS Zs. 2007: A legnagyobb autógyártó országok. Üldözőverseny. – Heti Világgazdaság, 41. pp. 65–68.
- ERDŐSI F. 2001: A fenntartható közlekedés megvalósíthatóságának nehézségei, (<http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Erdosi.pdf>). Utolsó letöltés: 2009. január 19.
- FRITZ, T. 2005: Globale Wertschöpfung und abhängige Entwicklung. Das Automobilregime im MERCOSUR. – Forschungs- und Dokumentationszentrum Chile-Lateinamerika, (<http://fdcl-berlin.de/fileadmin/fdcl/Publikationen/Mercosur-Automobilregime.pdf>). Utolsó letöltés: 2009. január 13.
- GERHARDT, K. 2004: The Automotive Industry in Eastern Central Europe. – Economics and Research Department, IKB Deutsche Industriebank AG. 6 p. ([http://www.ikb.de/content/en/market\\_reports/2004/Automotive\\_Industry\\_04.pdf](http://www.ikb.de/content/en/market_reports/2004/Automotive_Industry_04.pdf)). Utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.
- HUMPHREY, J. – MEMEDOVIC, O. 2003: The global automotive industry value chain: what prospects for upgrading by developing countries. – UNIDO, Vienna. 50 p. ([http://www.unido.org/fileadmin/import/11902\\_June2003\\_HumphreyPaperGlobalAutomotive.5.pdf](http://www.unido.org/fileadmin/import/11902_June2003_HumphreyPaperGlobalAutomotive.5.pdf)). Utolsó letöltés: 2009. január 19.
- KEMENCZEI N. – NIKODÉMUS A. 2006: Autóiipari trendek a nagyvilágban és hazánkban. – Külgazdaság, március. pp. 57–66.

- SCHAMP, W. E. 2005: Die Autoindustrie auf dem Weg nach Europa. – Geographische Rundschau, 12. pp. 12–19.
- SOMAI M. 2000: Autóipar Magyarországon: a személyautó- és autóalkatrész-gyártás nemzetközi „beágyazottsága” és integráló hatása a hazai háttérparra. – Magyar Tudományos Akadémia, Világgazdasági Kutatóintézet. 56 p.
- SZABÓ B. 2007: Munkahelyek, milliókért. – Népszabadság, 2007. április 26.



## EURÓPA TÉRSZERKEZETE KÜLÖNBÖZŐ SZEMLÉLETEK TŰKRÉBEN

SZABÓ PÁL<sup>1</sup>

SPATIAL STRUCTURE OF EUROPE IN THE MIRROR OF DIFFERENT HYPOTHESES

### Abstract

This study focuses on the spatial structure of the European Union. In a lot of studies the social and economic characteristic of the macroregions of Europe is described. One type of them focuses on the developed regions: where are they and what kind of spatial form is characteristic for them. The results often give a model. The aim of the research is to analyse the geometric and other models of Europe's core area. We have a lot of flat shapes for the spatial structure: we have axes, polygons (triangles, squares, a pentagon) and other forms, and they have a lot of different geographical extensions in Europe. These formations have been collected from numerous studies (books, reports, papers, articles) and they have been compared based on different methods.

**Keywords:** Europe, spatial structure, core area, Blue Banana, European Grape

### Bevezetés

A társadalom és gazdaság területi kutatásaiban gyakorivá vált, hogy a vizsgálatok eredményeit – a tematikus térképeken túllépve – *generalizált grafikus ábrák, modellek* formájában jelenítik meg. Ezeknek sokféle típusa létezik, ezúttal egy olyan karakteres csoportról lesz szó, amelyeknél a szerzők egy háttértérképre (egy térség, ország kontúr-vonalát tartalmazó térkép vagy egy erősen egyszerűsített általános térkép) rajzolnak különböző alakzatokat, jeleket, szimbólumokat. Ennek elnevezése lehet *földrajzi térszerkezeti ábra* vagy *területszerkezeti ábra*, figyelembe véve a térszerkezet sokrétű fogalmának precíz értelmezését (ld. SZABÓ P. 2008), ám fogalomhasználata miatt, s még inkább az egyértelműség kedvéért hívhatjuk *térszerkezeti ábrának*. Csábító lenne a modell kifejezés is (térszerkezeti modell), ám ebben az esetben különbséget kell tennünk, megkülönböztetve a modell általánosító jelentését (pl. centrum-periféria modell) egy konkrét földrajzi tér, illetve annak egyszerűsített képe, ábrája egyediségétől (pl. Európa centrum-periféria képe).

A területi kutatások különböző elméletek, szemléletek halmaza, így elfogadható, hogy ugyanazon földrajzi térre azonos időszakra vonatkoztatva több térszerkezeti ábra készülhet, amelyek kisebb-nagyobb eltéréseket mutathatnak; a koordinálatlan elszaporodásuk, a megalapozatlan, felelőtlen „ábragyártás” azonban káros eredményezhet. Kifejezetten igaz ez Európa gazdasági fejlettségének területi képére: a különböző metódusú és technikájú vizsgálatok (például a város-, a városrégió-vizsgálatok, a gazdasági értéktermelés gravitációs- és potenciál-modell vizsgálatai), illetve a mindenféle elképzelések eredményeként földrészünk térképére rajzolt térszerkezeti ábrák kaotikus áradata figyelhető meg. Ezek leginkább a társadalmi-gazdasági centrumtérségnek (térségeknek), fejlett

---

<sup>1</sup> Egyetemi adjunktus, Eötvös Loránd Tudományegyetem TTK Regionális Tudományi Tanszék, 1117 Budapest, Pázmány P. sétány 1/C (paja@ludens.elte.hu)

zónáknak, illetve a hozzá kapcsolódó fejlődési tengelyeknek a meghatározása során „öltöttek testet”. Az irányzaton sokat lendített az európai közös piac területi kiterjedése. Komoly problémává vált ugyanakkor az is, hogy az eredeti ábrák újabb és újabb reprodukciói láttak napvilágot, többször torzított tartalommal, például az eredetitől eltérő földrajzi kiterjedéssel. Így ma már kérdés, hogy a sok ismert elképzelés közül melyek milyen alapokon nyugodnak, mi volt az eredetük, valamint melyek tekinthetők közülük leginkább elfogadhatónak és melyek csak egyszerű rajzos „ötletelésnek”. Ráadásul e „zavaros bőség” a tudományos körökből kicsordult, átért az európai területpolitika, majd a hétköznapok világába és gyakorta az eredeti leírások félreértelmezését hozta magával.

Persze a térszerkezeti ábrák változása, s újak születése nemcsak eltérő szemléletek eredménye, vagy éppen hódolás a „mainstream”-nek, hanem több esetben *reakció a társadalmi, gazdasági változásokra*, mivel a különböző társadalmi-gazdasági folyamatok a földrajzi helyek fel- és leértékelődésével járnak, ami magával hozza a területi szerkezet módosulását (RECHNITZER J. 1994; POUNDS, N. 1997; CSÉFALVAY Z. 1999). Kérdés, hogy ez mennyiben érintette a térszerkezetről alkotott elképzeléseket.

Munkánkban az Európára készült térszerkezeti ábrákat megpróbáltuk rendszerezni, helyenként időrendbe tenni (bár nem minden esetben tisztázott keletkezésük időpontja, illetve a keletkezés és a hivatalos publikálása sincs mindig összhangban), s igyekeztünk „evolúciós fejlődésüket” is figyelembe venni.

### A centrum-periféria elképzelések

Az elmúlt időszak egyik leginkább kutatott európai térrelációja a centrum-periféria elentét. Számos olyan tudományos munka született, amelyek különböző vizsgálatok (vagy csak egyéni elképzelések) révén a centrumtérsegek lehatárolására vállalkoztak.

#### *A sokszögek*

Az időrendet követve feltehetőleg a különböző *sokszögekkel* kell kezdeni az ábrák sorát. (A hasonlóan régi eredetű ún. tengelyekre, egy másik típushoz való kapcsolódásaik miatt az alakzatoknál térünk ki.) A gazdasági centrumtérsegek ilyen típusú lehatárolására az első verziók valószínűleg a *háromszögek* voltak. Már JEAN GOTTMANN francia geográfus is említi egyet 1962-es Európa földrajzáról írt könyvében (de az 1954-esben még nem), s idővel ezen alakzat rajzolása „divatba jött” (GOTTMANN, J. 1954, 1962). A legismertebb közülük az ún. *Arany Háromszög*. Az elnevezés azonban ma már nem specifikus, mivel túl sok térségre használják a világban, fejlett, fejlődő térségekre egyaránt (pl. braziliai, San Diego-i, londoni, Budapest–Bécs–Prága arany háromszög stb.). Emellett ráadásul negatív tartalmú fajtája is van, legismertebb a Thaiföld–Laosz–Burma háromszög ópiummák-termesztő és kábítószer-előállító körzete, vagy a hazai társadalomföldrajzi körben az ún. Kecel–Soltvadkert–Kiskőrös „arany háromszög”. Európa esetében – különböző hivatkozások alapján – PETER HALL városföldrajzos kutató a valószínűsíthető névadó. A szerző esete a változást magát tükrözi: 1992-es munkájában a London–Frankfurt–Párizs városhármaszt említi Arany Háromszöggként, ám tizenöt évvel korábbi munkájában (HALL, P. 1977) azt írja, hogy az Arany Háromszög csúcsai Birmingham, Milánó, Párizs és van egy kisebb háromszög is, amelynek csúcsai Birmingham, Dortmund, Párizs. Vajon a földrajzi tér vagy a szerző véleménye változott?

Itt kell arra kitérnünk, hogy a különböző térszerkezeti alakzatok helyesírásában nem egységes a szakirodalom: pl. Arany Háromszög, arany háromszög, „Arany Háromszög”,

„arany háromszög”. E téren úgy tudunk következetesek lenni, hogy ha az elnevezést tulajdonnévként, egy konkrét földrajzi helyre vonatkoztatjuk, akkor nagybetűvel írjuk le (Arany Háromszög, Kék Banán stb.), ha viszont mint egy általános modell jelenik meg, akkor kisbetűvel (fejlett térség, azaz arany háromszög, banán), illetve ha jelzőt, vagy konkrét leírást kap, akkor is kisbetűvel írjuk (Európai arany háromszög, Budapest–Bécs–Prága arany háromszög, Európa banánja stb.; a gondolatjeleket pedig nem használjuk.)

Az Arany Háromszög mellett a Központi (Central), Európai Központi, Fő (Major) Háromszög elnevezések is előfordulnak a szakirodalomban, a területi verzióik száma pedig a nevekét is jóval meghaladja; ezidáig mintegy 16-féle háromszöget sikerült begyűjteni a különböző tanulmányokból. S hogy melyik a valós? Ez a figyelembe vett tényezőktől függ, így nem nagyon lehet igazságot tenni ebben a kérdésben. Egyféle utat jelent azonban a lehatárolt térségek egy főre jutó GDP értékeinek összevetése: ez alapján az Amszterdam–London–Párizs háromszög értéke a legmagasabb, az EU27 átlagának 155%-a (euró alapon, 2004). (Erről részletesebben ld. SZABÓ P. 2007).

A *négyszög* is megjelenik az alakzatok sorában, de ez az ábrázolási mód kevésbé jellemző. LEVER, W. (1995) a London–Amszterdam–Frankfurt–Párizs, HORVÁTH GY. (2006) a Leeds–Lyon–Hamburg–Milánó négyszöget említi, mint gazdasági centrumtértséget. Ha a gazdasági fejlettségbeli értéküket nézzük, akkor megállapítható, hogy mindkettő elmarad az előbb „győztesnek kihozott” háromszögtől.

A közelmúltban megjelent Európa térképén az *ötszög* is: az Európai Közösségben a London–Párizs–Milánó–München–Hamburg alakzatot, mint a kontinens magterületét, a gazdasági integráció kiemelkedő zónáját jelölték ki és *Pentagonnak* nevezték el (1. ábra). Az 1999-ben napvilágot látott Európai Területi Fejlődés Perspektíva (ESDP) fogalmaként jelenik meg elsőként (EC 1999). Később az alakzat jelzőt is kapott: Európai Pentagon (pl. BAUDELLE, G.–GUY, C. 2003), illetve 20–40–50 Pentagon. Ez utóbbi név onnan származik, hogy a hivatalos dokumentumban is felbukkannak ezek a számok: a Pentagon az Európai Unió (EU15) területének 20%-át teszi ki, de itt él az uniós polgárok 40%-a és itt termelődik a GDP 50%-a a Federal Research Institute for Building and Regional Planning (BBR) kalkulációi szerint. A kibővült EU esetében ezek az értékek rendre 14%, 32%, 43% euró alapon számolva. Az egy főre jutó GDP érték pedig az EU27 átlagának 138%-a, így szintén elmarad az Amszterdam–London–Párizs alakzat mögött (SZABÓ P. 2007). Az alakzat komoly karrierjét mutatja, hogy DANUTA HÜBNER, az Európai Unió Bizottságának regionális politikáért felelős tagja az elmúlt időszakban több uniós dokumentum bevezetőjében hívja Európa centrumtértséget Pentagonnak.



1. ábra A Pentagon (FALUDI, A. 2001)  
Figure 1 The Pentagon (FALUDI, A. 2001)

### Az alakzatok

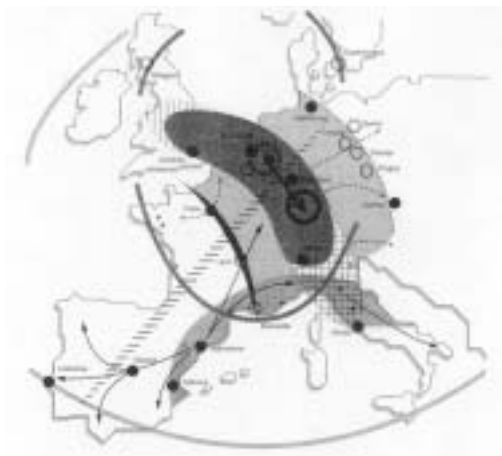
Az európai centrum-periféria „minta” egyik megalapozójának DAVID KEEBLET tartják, aki 1982-es munkájában gazdasági potenciál vizsgálat alapján határolt le centrumtértséget illetve perifériákat (KEEBLE, D. et al. 1982). Több időpontra készített izovonalas térké-



pein rendre kirajzolódik egy domináns magterület (határa Párizs, London, a Randstad és a Ruhr-vidék körül hullámzik), amelynek – valószínűleg az ábrázolás természetföldrajzi benyomása folytán – az ún. *Fennsík* (Plateau) elnevezést adta (2. ábra). Lényeges, hogy KEEBLEék nem generalizálták a vizsgálatok eredményeit grafikusán, nem rajzoltak az izovonalas térképek alapján értékmentes, nagyobb „foltokat” a térképre. Ábrájuk és elnevezése nem is vált széles körben ismertté, nem úgy mint a Kék Banán.

2. ábra A Fennsík (KEEBLE, D. et al. 1982)  
Figure 2 The Plateau (KEEBLE, D. et al. 1982)

ROGER BRUNET francia geográfus Európa egyik nagy „modellkészítője”, az általa vezetett iskola (RECLUS, Montpellier) kutatóinak Európáról, a világról és annak országairól készített tanulmányai pedig gyakorta ellátottak jellegzetes grafikájú ábrákkal. A Brunet-féle csoport az 1980-as évek végén kutatásokat végzett a DATAR megbízásából „Nyugat-Európa” városrendszerével kapcsolatban, amelynek eredményeit 1989-ben publikálták (BRUNET, R. et al. 1989). A szerzők a városkategORIZÁLÁSON TÚL térségeket határoltak le az akkori kapitalista Európa térképén. A legfontosabb közülük egy sűrű városhálózatú centrumtértség kijelölése volt, amely Délkelet-Angliától a Benelux államokon, a Rajna-völgyén és Svájcra keresztül Észak-Olaszországig nyúlik (3. ábra). A RECLUS/DATAR körben e gazdasági magterületnek elnevezése az *Európai Gerinc* (Dorsale Européenne, Backbone of Europe) volt (KUNZMANN, K. R. 1992). A zóna ismertebb neve azonban a *Kék Banán* (La banane bleue, Blue Banana, blaue Banane) lett, amelynek névadásáról számos elképzelés van. A legtöbbet emlegetett „keresztelő” állítólag az akkori francia regionális fejlesztési miniszter, JACQUES CHÉRÉQUE volt, aki látogatást tett a DATAR-nál. Meglátott egy olyan Európa térképet, amely tartalmazta a „Dorsale”-t kében nyomtatva, mire így szólt: „Mi ez a Kék Banán?”. Egy riporter a Le Nouvel



Observateur-tól meghallotta ezt, és később „La banane bleue(e)” néven publikált egy cikket az újságban, s a név idővel elterjedt (FALUDI, A. – WATERHOUT, B. 2002).

3. ábra Az Európai Gerinc és Dél Északja  
(BRUNET, R. 1989 in KUNZMANN, K. R. 1992)  
Figure 3 Dorsale Européenne, Nord des Suds  
(BRUNET, R. 1989 in KUNZMANN, K. R. 1992)

Tudnunk kell, hogy a fenti térszerkezeti elképzelés messze nem előzmények nélküli. Egyrészt maga a magterület Európa tradicionális centruma, a történészek mint az európai gazdasági tér – az ő elnevezésükben – *gerincét* „azonosították” a múltban. Eredete a középkorra nyúlik vissza: már a 14. században a Délkelet-Angliától és Németalföldtől a Rajna-vidéken át Észak-Itáliáig húzódó sávban helyezkedett el a nagyvárosok többsége, s a kontinens kereskedelmi forgalmának legnagyobb része itt bonyolódott le (POUNDS, N. 1997, BRAUDEL, F. 2003). Később ebben a zónában bontakozott ki az ipari forradalom is, ami mutatja a terület szerepének hosszú távú jelentőségét (HOSPERS, J. 2002). Ez a magterületet lényegében a prekapitalista és a kapitalista Európa kulcsövezete és „gazdasági gerince” volt (BRAUDEL, F. 2003).

Másrészt az is megállapítható, hogy már BRUNET munkája előtt megjelent e magterület beazonosítása: CAIRNCROSS a kilencek integrációjának regionális különbségeit elemezve is e zónát határozza meg 1974-ben (!), mint egy „hajlott” fejlődési-fejlettségi *tengelyt* (curved development axis), amely a Közösség területének 1/5-ét fedi, de a termelés felét adja (VANHOVE, N. – KLAASSEN, L. 1980). A tengely fogalma és földrajzi lehatárolása több más korai és későbbi munkában is felbukkan: például SÁRFALVI B. 1975-ben hasonlóan ezt a zónát emeli ki, mint Európa legvárosiasodottabb területét, és Róma–Manchester tengely elnevezéssel illeti. Emellett olvashattunk például Manchester–Mílánó, London–Torino (LEVER, W. 1999), London–Mílánó (TAYLOR, P. J. – HOYLER M. 2000) tengelyről, sőt íves (vital) tengelyről is (DUNFORD M. – PERRONS D. 1994). A gerinc elnevezés sem ment ki a divatból, például BURTENSHAW, D. et al. (1991) a városrendszer elemzésekor hívja így a DK-Anglia–Észak-Olaszország sávot (Metropolitan Spine), illetve CARTER, H. (1995) is gerincről (Central Spine) ír munkájában.

Mindezek ellenére a Kék Banán elnevezés „jó időben jó helyen volt”, így széles körben tarolt, s rengeteg tanulmányban jelenik meg. Sőt a szakmán kívül, a politikában és a hétköznapi életben is ismertté vált, mint Európa centrumtárságának egyszerű, ám kissé vitatott szimbóluma. Idővel *szinonimái* is megszorodtak: a Kék Banánt szokták Arany (Gold), Gazdaságilag virágzó (Booming), Jóléti (Welfare), Forró (Hot), Európai Banánnak is nevezni. Az ábra többszöri felületes átvétele pedig oda vezetett, hogy ma már több tucat újabb reprodukciót lelhetünk fel tudományos tanulmányokban, amelyek különböző területi kiterjedésűek: egyesek a zónát Glasgowntól indítják, mások Párizst és térségét is belevonják a zónába, és van aki egészen Rómáig elnyújtja. (Emiatt paraméterei [pl. GDP/fő] is eltérők, illetve eltérők lehetnek.) Ebben az esetben az alakzatok nehezen beazonosítható, homályos, vagy változó határai miatt a saját számítások elvégzését mellőznünk kell. Persze az *általánosítást* (homogén centrum) többen vitatják: az ábrába foglalt térségek között megfigyelhetők a posztindusztriális korszak kisebb-nagyobb vesztesei, s legnagyobb nyertesei is (LEVER, W. 1995), emiatt például HOSPERS, J. (2002) egy „barna foltokkal tarkított érett banán” vízióját emlegeti.

A Kék Banán, az Arany Háromszög, a Pentagon és a többi egy-egy elképzelés Európa magterületére. Vannak közöttük eltérések, ám döntően *két csoportba sorolhatók*: egyik típusnál Észak-Olaszországtól Angliáig húzódik a centrumterület, a másik esetében ennél szűkebb a kiterjedés, a déli Rajna-völgytől vagy a Ruhr-vidéktől tart Angliáig. A két szemlélet alapvetően abban tér el egymástól, hogy hogyan viszonyulnak az Alpok vidékéhez. Mivel úgy tűnik, hogy a hegység az európai térszerkezet egyik markáns eleme, érdemes rá bővebben kitérni.

Az Alpok egy dinamikus gazdasági zóna, egy főre jutó GDP-je magas (például az 1990-es évek elején a legmagasabb egy főre jutó GDP-vel [PPS] az Alpi ív rendelkezett, megelőzve még a Központi térséget is EC [1994]), ám a népsűrűség és gazdasági intenzitás, valamint a városhálózat, infrastruktúra stb. tekintetében *elmarad a klasszikus cent-*

*rumtárségtól* (PROBÁLD F. – SZABÓ P. 2005). Nem is valószínűsíthető a közeljövőben a magasba kúszó, egybeolvadó, sűrűn lakott agglomerációk kialakulása. ZWINGLE, E. (2006) szerint a 191 ezer négyzetkilométernyi hegyvidék már most is szűkös az itt élő mintegy 14 millió ember számára. Kérdés azonban, hogy vajon a hegyvidék gátat képez-e Észak-Olaszország és a szűkebb értelmű magterület között. Több szerző (pl. POUNDS, N. 1997; BRAUDEL, F. 2003) egyetért abban, hogy bár az emberi közlekedésnek régen és ma is akadálya egy hegység, az Alpok nem bizonyult erős határnak. Fontos útvonalak vezetnek keresztül rajta és olyan, egymástól különböző tájak között húzódik, melyek között a gazdasági csere mindig élénk volt. Összességében tehát egy külön gazdasági egységként foghatjuk fel, s nem tekinthető a klasszikus centrumtárség részének. Így igazából *több csoport képezhető*: azon kívül, hogy egyes szerzők az európai centrumtárséget egy elemből képzelik el (ld. korábban), vannak olyanok, akik két vagy három elemből vezetik le modelljüket (szűkebb központi zóna, észak-olasz, illetve DK-angliai centrumtárség). FALUDI, A. – WATERHOUT, B. (2002) szerint a magterület északi határa a La Manche-csatorna, mint fizikai akadály.

Ide kívánkozik JEAN GOTTMANN centrumtárség-elnevezése is, az *Európai Megalopolisz*. Bár ez szemléletében más, mint az előzőek, mivel alulról, a városok felől „építkezik”. GOTTMANN (1961) könyvében ír a Megalopoliszról, mint a Bostontól Washingtonig húzódó, térben gyakorlatilag összeolvadt városegységről. A kezdetben tulajdonnévként értelmezhető szó idővel a szakkifejezés szintjére emelkedett (megalopolisz). Ennek oka az volt, hogy a városföldrajz kutatói (köztük GOTTMANN is) újabb és újabb hasonló városformációkat írtak le az USA-ban, valamint más kontinenseken, országokban, köztük Európában is: egyet Angliában (London–Liverpool tengellyel), egyet a Randstad–Ruhrvidék–ÉK-Franciaország térségében és egy terjeszkedőt Észak-Olaszországban. Idővel ez utóbbiakat „összevonták”, s így létrejött és a szakmai köztudatba került az Európai Megalopolisz fogalma. A kifejezés később szinonimája lett a kontinens földrajzi és gazdasági centrumtárségének, hangsúlyozandó a nagyvárosok dominanciáját a zónában. Vannak azonban, akik Európa esetében tagadják egy ilyen nagy kiterjedésű, összefüggő megalopolisz létét, többben inkább csak néhány városból álló városegységekről beszélnek (pl. KUNZMANN, K. R. – WEGENER, M. 1991). Tény, hogy kontinensünkön a nagyvárosok terjeszkednek, s így néhol lassan egybeérnek, de ennek ellenére messze van még egy Európát átívelő megalopolisz.

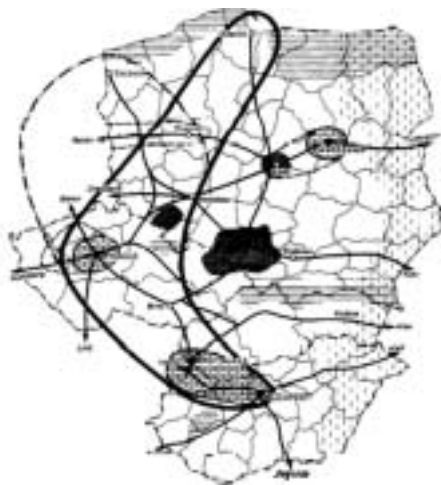
### A bővítmények és az új centrumtárségek

A Kék Banán keletkezése után erőre kapott az ún. *geodesign* irányzat (CSÉFALVAY Z. 1999), s idővel bővítményeket, ellenpárokat kapott a „modell”. Egyre többen leírták, hogy a magterület vesztett domináns helyzetéből, mivel az infrastruktúra, kommunikáció stb. a perifériákon javult, a magterület és a perifériák között – köszönhetően a különböző pénzügyi támogatásoknak is – fellendült a közlekedés és a kereskedelem. Emellett úgy vélték, hogy a fejlődés más területekre is áttevődik: délen például egy új gazdasági zóna kibontakozását vélték felfedezni, a keleti térségben pedig az 1990-es évek eleji válság után több régió dinamikus fejlődését figyelték meg. Ezek a folyamatok az „ábravilágot” sem hagyták érintetlenül. A következőkben ezekből adunk egy kis ízelítőt. A felsorolt ábrák fontos jellemzője, hogy a gyorsan fejlődő, a centrumtárséghez idővel felzárkózó területeket próbálják beazonosítani.

A Kék Banánnak mind francia, mind német földön vegyes volt a fogadtatása. LIPIETZ, A. (2002) szerint Franciaországban e téren két vélemény alakult ki: voltak akik szerint

Párizs lehet Franciaország egyetlen esélye a Kék Banánnal szemben, mások viszont – a vidék visszaesésétől eredő félelemből – továbbra is a peremterületek fejlesztése mellett kardoskodtak. Németország ugyanakkor az egyesítés lázában égett és a német tervezők, kutatók a Kelet-Németország felzárkóztatására születő nagy volumenű gazdasági tervek ismeretében a magterület keleti kiterjedését jóslták. Ezek ábraformájú interpretációit, a Kék Banán bővítését KUNZMANN, K. R. (1992) foglalta össze tanulmányában: a francia oldalon a DATAR (1992) egyik dokumentumának jóvoltából egy Észak-, Kelet-, Délkelet-Franciaországot érintő sáv, az ún. *Északkeleti-ív* (Arc Nord Est) jelent meg (ez a Francia Banán elnevezést kapta KUNZMANN-tól), a német oldalon pedig többféle – a jövő fejlődési irányaitól függő – rajzos elképzelés látott napvilágot, természetesen német kutatók jóvoltából. Ennek egyik verziója a Kék Banán északkeleti részére (Hamburg, Hannover, Bréma térsége) rajzolt foltszerű zóna, KUNZMANN elnevezésében a *Német Púp* (Buckel). Egy másik verzió a Kelet-Közép-Európát átszelő, Berlint, Prágát, Pozsonyt, Bécsét, Budapestet magában foglaló egyenes zóna, szintén KUNZMANN elnevezésében az *Uborka* (Gurke). (KLAUS KUNZMANN német kutató az 1990-es években több cikkében foglalkozott a geodesign irányzattal és a térszerkezeti ábrákkal, gyakran bírálva utóbbiakat a megmosolyogtató nevek miatt. Ennek szellemében azonban lelkesen és ironikusan nevezgette el az újabb és újabb vázlatokat.) Megfigyelhetjük azonban, hogy már a BRUNET-féle ábrán is megjelent a Kék Banán szomszédságában Franciaország, illetve Németország-Ausztria területén két fejlődési zóna – csak nem futott be olyan karriert mint a centrumtárségség.

Később GORZELAK, G. lengyel kutató jóvoltából keletebbre is megjelent egy térszerkezeti ábra, mint a Kék Banán halvány tükörképe: a *Közép-európai Bumeráng* (4. ábra). Kelet-Közép-Európában már a rendszerváltozást követően fejlődésnek indultak egyes térségek: egyrészt az infrastruktúrával legjobban ellátott, az innovációk befogadására legalkalmasabb fővárosi térségek, másrészt az országok nyugati övezetei és azok nagyvárosai. GORZELAK (1996) szerint e fejlődő térségek által megrajzolható övezet északról, Gdansktól indul, és Poznan, Wroclaw, Prága, Brno, Pozsony, Bécs érintésével Budapestig húzódik. A szerző – alakja miatt – a Bumeráng elnevezést adta a zónának, amely kissé módosított formája a korábban már említett Uborkának. Utóbbi kicsit „nyugatibb hajlású”, mivel Lübecktől és Rostocktól indul és Berlinen át húzódik. (Egy képzavar is él e területi kettősségre: a kiágazás a Bumeráng Lába.) Az ábra elnevezéseként a Vörös Bumeráng (RECHNITZER J. 1998, CSÉFALVAY Z. 1999) is fellelhető, sőt a Kék Banán 2-ről is hallhattak már a szakemberek. A bumeráng azonban nem egységes képződmény, mivel kitüntetett szerepük benne a magterületek (leginkább Prága, Budapest–Bécs–Pozsony), s így északi ága inkább csak reménybeli kiegészítés. Ráadásul messze nem ér a Kék Banán nyomába, hiszen az történeti gyökerekkel bír, és városai társadalmi-gazdasági kapcsolatok ezernyi szálával kötődnek egymáshoz (CSÉFALVAY Z. 1999).



4. ábra A Közép-európai Bumeráng  
(GORZELAK, G. 1996 in RECHNITZER J. 1998)  
Figure 4 The Central European Boomerang  
(GORZELAK, G. 1996 in RECHNITZER J. 1998)

A keleti kontinensrészrel foglalkozó ábrák sora azonban nem állt meg itt. HOSPERS, J. (2002) leírja, hogy a Kék Banán mintájára egy kevésbé közismert elképzelés is született, a *Sárga Banán* (Gelbe Banane, Yellow Banana), amely Párizstól Berlinig, egyes elképzelések szerint Varsóig, sőt akár tovább, a keleti Hanza városokig húzódik. WIENEN, H. J. (1994) szerint ez a Sárga Banán keresztezi a Kék Banánt, és együttesen az ún. *Kereszt Banánt* („Kreuzbanane”) alkotják (5. ábra). BREUER, C. (2001) szerint viszont ez az új zóna a Kék Banánt kiegészíti, s együttesen egy *Gombát* (europäischer Champignon) formáznak (6. ábra).



5. ábra A Keresztbanán (WIENEN, H. J. 1994)  
Figure 5 Die Kreuzbanane (WIENEN, H. J. 1994)



6. ábra Az Európai Gomba (BREUER, C. 2001)  
Figure 6 Der europäischen Champignon (BREUER, C. 2001)

Dél-Európa sem maradt térszerkezeti ábra nélkül. Az elmúlt évtizedekben a *gazdasági súlypont* fokozatos délre tolódását figyelhetjük meg Nyugat-Európában: a két világháború között a Kék Banán északi ága volt a fejlődés motorja, a 20. század második felében, főleg az 1980-as és 1990-es években viszont a gazdasági növekedés már a déli ágban gyorsult fel. Ezen *új fejlődési zóna* létrejöttét a posztfordizmushoz kötik (erről ld. RECHNITZER 1998, CSÉFALVAY 1999, HORVÁTH GY. 1998). A déli elmozdulást BRUNET, R. is feltüntette ábráján: a centrumterületre rajzolt egy súlyponteltolódást déli irányba (régí és új gravitációs központ). (E változás máig élő érvényességét számításaink is alátámasztják: az EU esetében a GDP-re számított súlypont 1995 és 2004 között több kilométert délre tolódott.) Ezek hatására a Kék Banán kapott egy déli kiegészítést, amelynek többféle földrajzi lehatárolása ismert: a leghosszabban Valenciától Barcelonán, Marseillen, Genován át, Rómáig, Velencéig, Pescaráig, legszélesebben Madridot, Bilbaót, Lyont, Milánót is belevéve. Jellemző, hogy e zóna Észak-Olaszországban „keresztezi” a Kék Banánt, azaz itt a fejlettség és a fejlődés egyszerre figyelhető meg (ez a térség Európa egyik leggazdagabb országa lehetne, ha elszakadna az elmaradott Dél-Olaszországtól).

BRUNET, R. (1989) a déli zónát is lehatárolta ábráján és elnevezte a *Dél Északjának* (Nord des Suds) (3. ábra). A későbbiekben – az USA mintájára – az *Európai Napfényövezet* (European Sunbelt), sőt az Európai Szilícium-völgy (European Silicon Belt) elnevezést is megkapta a térség. (Ezen övezeteknek az eredeti amerikai miatt célszerű jelzőt adni.) A későbbiekben újabb neveket kapott a zóna: Mediterrán övezet, Mediterrán tengely, Latin vagy Mediterrán ív, valamint alakja miatt Második Banán (a Kék Banán pedig az Első Banán), vagy utalva a homokos, napsütötte tengerpartra, Arany Banán (Golden Banana), vagy Mediterrán tengerparti Banán. Közülük az Arany Banán elnevezés talán



a legzavaróbb, mivel egyesek ezt a kifejezést a Kék Banánra használják, valamint létezik egy „eredeti” Arany Banán ábra is, némileg más területi lehatárolással: Barcelonától egészen Bécsig (LEVER, W 1995). BAUELLE, G. és GUY, C. (2003) is ez utóbbi – az Alpokat magába záró – területi lehatárolást látják célszerűnek, és ezt az újonnan fejlődő övezetet Európai Kaliforniának nevezik.

### A policentrikus Európa

A már sokat idézett, az ábrák sokaságát némileg ironikusan szemlélő KUNZMANN, K. R. Európa városföldrajzi vizsgálatai során jutott el odáig, hogy a Kék Banánt, mint térszerkezet-felfogást elutasította. Kiemelte, hogy egy olyan „modellt” kell adni, amely visszaadja az igazi dinamikát, méghozzá az európai városfejlődést (KUNZMANN, K. R. – WEGENER, M. 1991). A kutató szerint a kontinensen a nagyvárosi régiók a gazdaság mozgatórugói és ilyen csomópontok viszont a Kék Banánon kívül is akadnak. (Ezt támasztják alá a különböző európai városhierarchia-vizsgálatok is.) Véleménye szerint emiatt az *Európai Szőlő* megfelelőbben mutatja a kontinens térszerkezetét (7. ábra), mivel tükröződik benne a legfontosabb tényező: a policentrikus térstruktúra. Így került egy újabb, később több téren számottevő hatást kiváltó gyümölcs Európa térképére. WILLIAMS, R. H. (1996) szerint a Szőlő a német válasz a francia Banánra, egy föderalizmuson alapuló policentrikus kép szemben a centralizált Európával. Az elnevezés ma már ismert, mint Szőlő(fürt), vagy – a banán mintájára – Kék Szőlő.



7. ábra Az Európai Szőlő (KUNZMANN–WEGENER 1991)  
Figure 7 Die europäische Traube (KUNZMANN–WEGENER 1991)

A policentrikusság gondolata hamar elterjedt és például az Európai Közösség ESDP dokumentumának (EC 1999) egyik kulcsfogalma lett. A dokumentum értelmezésében a policentrikus fejlődés, illetve az ilyen jellegű fejlesztés (amely gyakorlatilag a növekedési pólus elméletében gyökerezik) megoldás lehet a nyomasztó európai centrum-periféria ellentét feloldására. Mint azt RICHARDSON és JENSEN (2004) írták: „A szőlő a gyógyír a banánbetegségre”. Az elképzelést az elmúlt évek statisztikai adatokon nyugvó vizsgálatai alátámasztják: a kontinensen gyengül a centrum-periféria, ugyanakkor erősödik a nagyváros-vidék ellentét, s így fokozódik Európa „szőlőfürt jellege” (ld. SZABÓ P. 2006).

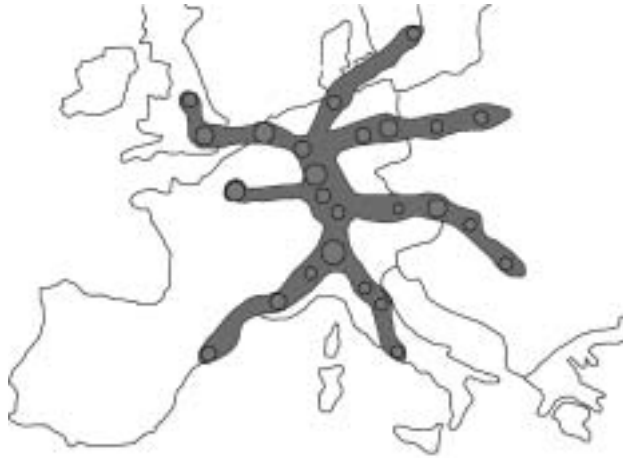
### Összetett modellek

Az elmúlt években egyre több olyan tudományos munka látott napvilágot, amelyekben nem érik be ilyen egyszerű ábrákkal a szerzők, és szerintük Európa térszerkezete összetett, amit az egyes ábrák esetében is meg kell jeleníteni. Ha belegondolunk, va-

lójában BRUNET ábrája is összetett volt, csak az interpretációkban egyszerűsítették le a Kék Banánra. A továbbiakban egy-két ilyen, összetettséget tükröző térszerkezeti ábrát veszünk sorra.

### *Zónák és centrumok*

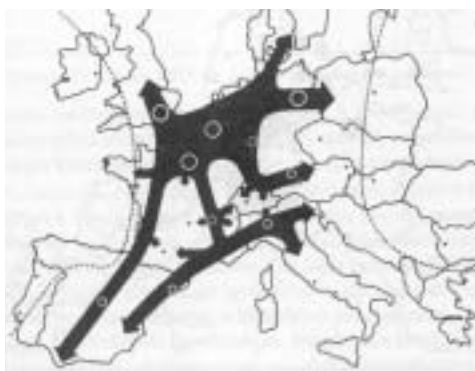
A két alapvető szemléletnek (policentrikusság, illetve zónák) mintegy az ötvözeteként és a Kék Banán jövőbeli fejlődésének egyik alternatívájaként foghatjuk fel a LEO VAN DER MEER belga kutató által alkotott, a távolabbi jövőre (2046) prognosztizált, az európai gazdasági centrumtárságát szimbolizáló *Vörös Polipot* (La pieuvre rouge) (VAN DER MEER, L. 1998) (8. ábra). (Ezt az ábrát egyébként a korábbi Kelet-Nyugat ellentét oldásaként is felfogták egyesek, metaforákkal élve: a Vörös Veszedelem Vörös Polippá szelődött.) Az „élőlény teste” a már jól ismert észak-déli fejlett magterület, amelyből a különböző földrajzi égtájak felé nyújtóznak az „élőlény karjai”, a centrum nyúlványai, amelyek – VAN DER MEER szerint – gyorsütemű fejlődésen mennek keresztül 2000 és 2040 között. Az „élőlény tapadókorongjai” a fejlett nagyvárosok a zónában, valamint a dinamikát magukban hordozó nagyvárosok az egyes folyosókban. Az ábra jellegzetessége, hogy elődeitől eltérően külön bejelölte a magterület centrumvárosait, hangsúlyozva *a fejlett zónák és a még belőlük is kiemelkedő nagyvárosok* együttesét. VAN DER MEER elképzelése az európai területi kohézió forgatókönyvében jelenik meg, s KUNZMANN mellett az ő modellje is hatott az EU területi politikájára: a magterület és a perifériák közötti különbség csökkentése a policentrikus fejlesztés mellett az „eurofolyosók” révén is működhet.



8. ábra A Vörös Polip (VAN DER MEER, L. 1998 in LEVER, W 1999)  
Figure 8 La pieuvre rouge (VAN DER MEER, L. 1998 in LEVER, W. 1999)

Az elképzelések sorát egy egyedi, túl nagy hatást el nem érő – ám új elemet felmutató – példánnyal folytathatjuk: ez a *Kék Csillag* (9. ábra). 1991-ben az Île de France Regionális Tanácsa állt elő ezzel az Európára készült térszerkezeti ábrával, amely a fejlettséget és a fejlődés térbeli irányát vázolja fel egyszerre. Nevét alakjáról kapta (DOMMERMUES, P. 1992). Térképükön rajta van a centrumtárság nagyjából London, Párizs, Frankfurt, Berlin határpontokkal, külön bejelölve a „belső” centrumvárosok. Megtalálha-

tók a keskeny Mediterrán ív (Valencia–Velence), a francia tengelyek (Párizs–Marseille és Párizs–Bordeaux, utóbbi meghosszabbítva az Ibériai-félszigeten át Sevilláig), valamint számos kiágazás Európa különböző térségeinek, városainak irányába. A nyíltak a fejlődés jövőbeli irányait, az új dinamikus tengelyeket mutatják, alkotói szerint. Ezeket többféle névvel illeti a szakirodalom, itt európai növekedési tengelyek, máshol urbanizációs folyosók, növekedési folyosók, eurofolyosók stb.



9. ábra A Kék Csillag (DOMMERGUES, P. 1992)  
Figure 9 The Blue Star (DOMMERGUES, P. 1992)

Végezetül egy harmadik elképzelés is felhozható példaként, mivel eltér az előbbi kettőtől: ez a *Kék Orchidea* (CHENAIS, M. <http://www.mcrit.com>). Abban más, hogy egy egységes fejlett zónát (városok nélkül) és zónán kívüli pólusokat tüntet fel egyszerre.

### *Összetett térszerkezet*

Más kutatók még a fentieknél is összetettebb szerkezetben gondolkodnak. Például CONTI, S. (2000) szerint nincs többé már Európára egyetlen egyszerű modell, a globalizáció–lokalizáció, a hierarchia–policentrizmus, a hálózatok–egyedi terek stb. összetett, egymásba érő kapcsolati rendszereit, a fennálló viszonyokat nem lehet egyetlen ábrába préselni. Véleménye szerint a Szőlő a Kék Banánnal szemben az európai városhálózat átmenetét fejezi ki a hierarchikus területi struktúra felől egy hálózati struktúra felé. Szerinte a hierarchia és a policentrizmus azonban nem zárják ki egymást és nagy kihívásnak tekinti, hogy hogyan lehet őket egyetlen formába foglalni (név nélküli modelljében kísérletet is tett rá).

Egy másik elképzelést tükröz BRUNET, R. egy újabb (2002), Európa térfelosztási és térszerkezeti módozatainak egyesítésére tett kísérlete. Eszerint az észak-déli és kelet-nyugati aszimmetria, a Kék Banán, valamint a körülötte kialakult ÉNy-DK-i hossz tengelyű, elliptikus centrum-periféria rendszer, végül pedig a városok három fő irány mentén rács-szerűen elrendeződő hálózata (treillage) lennének kontinensünk térszerkezetének alapvető elemei (PROBÁLD F. – SZABÓ P. 2005).

Az ilyen összetettséget valóban több jellemző támasztja alá. Ha csak a gazdasági fejlettség regionális egyenlőtlenségének képét nézzük, például Európában egyszerre olvasható le egy elhalványuló Észak-Dél, egy megerősödött Nyugat-Kelet, egy kissé gyengülő centrum-periféria ellentét, valamint a nagyvárosi régió–vidék fokozódó ellentéte (SZABÓ P. 2006).

### **Nem írható le a térszerkezet**

Végezetül meg kell említenünk, hogy van olyan – a regionális földrajz szélsőséges irányzatának felfogásában gyökerező – elképzelés is, amely szerint Európa nem írható le térszerkezeti ábrák segítségével. Európa regionális sokszínűsége minden általánosítást

megnehezít és megkérdőjelez. Ez fogalmazódik meg GODDARD, J. (1995) ironikus véleményében is: az egyesített Európa térképe inkább egy gyümölcsfalat tálra, semmint egy banánra hasonlít, azaz a természeti-társadalmi-gazdasági sokszínűség, a változatos és egyedi európai városok és régiók nem gyúrhatók egyszerű „modellekbe”. E szemlélet is érthető, de tény, hogy szükség van a térségek kategorizálására. Leginkább – a terület óriási kiterjedése révén – az egyediséget kezelni képtelen uniós regionális politika miatt: a támogatott térségek lehatárolása statisztikákra és nem városképre, régióarculatra építhet. (Össze kell tudni vetni Andalúziát Lappfölddel, az Alföldet a Skót-felfölddel stb.)

Hogy ezek után *melyek ma az elfogadható térszerkezeti ábrák*, a Kék Banán vagy az újabb elképzelések? Erre nem lehet egyedüli üdvözítő választ adni. Egyfajta utat jelenthet például a gazdasági centrumtértség lehatárolása a gazdasági sűrűség mutatója segítségével (PROBÁLD F. – SZABÓ P. 2005). A regionális szintű vizsgálatainkból kiderül, hogy – megfelelő generalizáció után – leginkább a *Kék Banánnak*, mint *európai centrumtérségek a realitása igazolható*. Ám az is igaz, mint korábban írtuk, hogy a nagyváros-videk különbség egyre fokozódik Európában, ami viszont a *Szőlő-modell erősödő érvényesülését* mutatja.

## Összefoglalás

Az itt számba vett és bemutatott térszerkezeti felfogások sora nem teljes. A tanulmány keretében nagyobb részt a nemzetközi porondon megjelent és több-kevesebb hatást elért ábrákat sorakoztattuk fel, de mint láthatjuk, ezek is szép számban akadnak. Tanulásként azt érdemes levonni, hogy – kissé furcsa kavalkádjuk ellenére – valós jelenségeket, folyamatokat próbálnak leegyszerűsítve kifejezni. Tény, hogy némelyek valóság tartalmá megkérdőjelezhető (a vizsgálati háttér nélküli vonalhúzogató, sraffozás nem vehető komolyan), többnek a létalapja viszont elfogadható és tartalmi különbözőségüket az eltérő perspektívák (a térszerkezethez való közelítés módja, szemlélete), valamint az egyes vizsgált tényezők megválasztásának és súlyozásának eltérései okozzák. Meg néha alkotók nemzetisége is... Az is tény, hogy a különböző alakzatok elnevezései gyakran mosolyra fakasztók, ami nem jó, hiszen kissé komolytalanná teszik a szakmai eredményeket, azonban az is igaz, hogy könnyen megjegyezhetők, s így például az oktatásban jól hasznosíthatók. Végezetül arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy ezen ábrák előretörése nem hagyta érintetlenül az Európai Unió, illetve az egyes országok regionális politikáját sem (WILLIAMS, R. H. 1996), s a területfejlesztési dokumentumokban egyre nagyobb számban bukkannak fel.

## IRODALOM

- BAUELLE, G. – GUY, C. 2003: The Peripheral Areas of Western Europe and EU Regional Policy: Prospective Scenarios. – <http://www.regional-studies-assoc.ac.uk>
- BRAUDEL, F. 2003: Franciaország identitása. 1. kötet. A tér és a történelem. – Helikon Kiadó, Budapest. 327 p.
- BREUER, C. 2001: Europäische Integration und grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Konsens oder Konflikt? Das Beispiel EUREGIO. – <http://deposit.ddb.de>
- BRUNET, R. 1989: Les villes Européennes. Reclus/Datar, Paris.
- BRUNET, R. 2002: Lignes de force de l'espace Européen. – Mapped Monde 66. pp. 14–19. <http://www.mgm.fr>
- BURTENSHAW, D. – BATEMAN, M. – ASHWORTH, G. J. 1991: The European City. A Western Perspective. – David Fulton Publishers, London. 338 p.
- CARTER, H. 1995: The Study of Urban Geography. – Arnold, London. 420 p.

- CONTI, S. 2000: Hierarchy and Policentrism in Europe. – Dipartimento Interateneo Territorio, University of Turin, Italy. <http://www.mcrit.com>
- CSEFALVAY Z. 1999: Helyünk a nap alatt... Magyarország és Budapest a globalizáció korában. – Kairosz Kiadó, Budapest. 227 p.
- DOMMERGUES, P. 1992: The Strategies for International and Interregional Cooperation. – *Ekistiks* 59. 352–353. pp. 7–12.
- DUNFORD, M. – PERRONS, D. 1994: Regional Inequality, Regimes of Accumulation and Economic Development in Contemporary Europe. – *Transactions of the Institute of British Geographers* 19. 2. pp. 163–182.
- EC 1994: Europe 2000+. Cooperation for European territorial development. – Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg. 205 p.
- EC 1999: European Spatial Development Perspective. – Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg. 87 p.
- EC 2004: ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. Annex report A: Critical dictionary of polycentricity/European urban networking. – <http://www.espon.lu>
- FALUDI, A. 2001: Introduction: The European Spatial Development Perspective (ESDP). – <http://www.asu.edu>
- FALUDI, A. – WATERHOUT, B. 2002: The Making of the European Spatial Development Perspective: No Masterplan. – Routledge, London. 204 p.
- GODDARD, J. 1995: Information and Communication Technologies, Corporate Hierarchies and Urban Hierarchies in the New Europe. – In: BROTCHE, J. et al. (eds.) *Cities in Competition. Productive and Sustainable Cities for the 21st Century*. Longman Australia, Melbourne. pp. 127–138.
- GORZELAK, G. 1996: The Regional Dimension of Transformation in Central Europe. – Regional Studies Association, London. 160 p.
- GOTTMANN, J. 1954: *A Geography of Europe*. – Henry Holt and Company, New York. 760 p.
- GOTTMANN, J. 1961: Megalopolis: The urbanized Northeastern Seaboard of the United States. – The Twentieth Century Fund, New York. 810 p.
- GOTTMANN, J. 1962: *A Geography of Europe*. – Holt, Rinehart and Winston Inc., New York. 788 p.
- HALL, P. 1977: *Urban and Regional planning*. – Penguin Books, Harmondsworth. 225 p.
- HALL, P. 1992: *Urban and Regional planning*. – Routledge, London. 237 p.
- HORVÁTH GY. 1998: Európai regionális politika. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 501 p.
- HORVÁTH GY. 2006: Regionális versenyképesség Európában. – In: HORVÁTH GY. (szerk.) *Régiók és települések versenyképessége*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. pp. 84–105.
- HOSPERS, J. 2002: Beyond the Blue Banana? Structural Change in Europe's Geo-Economy. – Paper for 42<sup>nd</sup> European Congress of the Regional Science Association Young Scientist Session, Dortmund. 19 p.
- KEEBLE, D. – OWENS, P. L. – THOMSON, CH. 1982: Regional Accessibility and Economic Potential in the European Community. – *Regional Studies* 16. 6. pp. 419–432.
- KUNZMANN, K. R. – WEGENER M. 1991: The pattern of Urbanization in Western Europe. – *Ekistics* 58. 350–351. pp. 281–291.
- KUNZMANN, K. R. 1992: Zur Entwicklung der Stadtsysteme in Europa. – In: STIGLBAUER, K. (ed.) *Mitteilungen der Österreichischen geographischen Gesellschaft*. Band 134, Wien. pp. 25–50.
- LEVER, W. 1995: The European Regional Dimension. – In: LEVER, W. – BAILLY, A. (eds.) *The spatial impact of economic changes in Europe*. Avebury, Ashgate, Vermont. pp. 178–203.
- LEVER, W. 1999: Competitive Cities in Europe. – *Urban Studies* 36. 5–6. pp. 1029–1044.
- LIPIETZ, A. 2002: Szemben a megalopoliszokkal: az Ile-de-France-i küzdelem. – *Tér és Társadalom* 16. 2. pp. 129–161.
- POUNDS, N. 1997: Európa történeti földrajza. – Osiris Kiadó, Budapest. 523 p.
- PROBÁLD F. – SZABÓ P. 2005: Európa térszerkezetének modelljei. – In: DÖVÉNYI Z. – SCHWEITZER F. (szerk.) *A földrajz dimenziói*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. pp. 159–170.
- RECHNITZER J. 1994: A regionális gazdasági növekedés elméletei. – In: RECHNITZER J. (szerk.) *Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához*. MTA Regionális Kutatások Központja, Győr–Pécs. pp. 142–167.
- RECHNITZER J. 1998: Területi stratégiák. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 348 p.
- RICHARDSON, T. – JENSEN, O. B. 2004: The Europeanisation of Spatial Planning in Britain: New spatial Ideas for Old Territories? – Paper to ESRC/UACES Study Group on the Europeanisation of British Politics and Policy-Making, Sheffield. 25 p.
- SÁRFALVI B. 1975: Európa népessége és gazdasága. – In: MAROSI S. – SÁRFALVI B. (szerk.) *Európa*. Gondolat Kiadó, Budapest. pp. 56–92.
- SZABÓ P. 2006: A fejlettség makroregionális különbségeinek alakulása az Európai Unióban. – In: A III. Magyar Földrajzi Konferencia tudományos közleményei. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. Konferenciakötet CD. 9 p.
- SZABÓ P. 2007: The geometric models of Europe's core area. – 2nd Central European Conference in Regional Science (CERS 2007), Novy Smokovec, Slovak Republic. CD-ROM. pp. 1045–1051.

- SZABÓ P. 2008: A térszerkezet fogalma, értelmezése. – *Tér és Társadalom* 22. 4. pp. 63–80.
- TAYLOR, P. J.–HOYLER, M. 2000: The Spatial Order of European Cities under Conditions of Contemporary Globalization. *TESG* 91. pp. 176–189.
- VAN DER MEER, L. 1998: The Red Octopus. – In: BLAAS, W.–MATZNER, E. (eds.) *A new perspective for European spatial development policies*. Ashgate, Aldershot. pp. 9–26.
- VANHOVE, N.–KLAASSEN, L. 1980: *Regional policy: A European Approach*. – Saxon House, Rotterdam. 488 p.
- WIENEN, H. J. 1994: Europas städtegeprägte Raumstruktur im Umbruch. Blaue Banane oder Kreuzbanane mit südeuropäischem Sonnengürtel? – In: *Stadtforschung und Statistik. Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker*, Heft 2, pp. 37–44.
- WILLIAMS, R. H. 1996: *European Union, Spatial Policy and Planning*. – Chapman, London. 283 p.
- ZWINGLE, E. 2006: Hóolvadás az Alpokban. – *National Geographic* 4. 2. pp. 66–87.

## **BUDAPEST BELVÁROSÁNAK TÁRSADALMI MEGÍTÉLÉSE EGY KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS TÜKRÉBEN**

BERÉNYI B. ESZTER<sup>1</sup>

THE IMAGE OF THE INNER CITY OF BUDAPEST IN THE MIRROR OF A SURVEY

### **Abstract**

The tendency of suburbanisation speeded up in Hungary after the transition, the largest cities lost the significant part of their population. Inner-cities got into from bad to worse economic and social situation, and in the city of Budapest the conformation of slums began. In the 1990s the government realised the problems and many city started renewal projects. Some neighbourhoods were renewed completely but others were only partly. Due to this process the neighbourhoods of the city developed a new face. The typical poor residential neighbourhoods transformed to quarters of restaurants, bars, shops, services in many places. The local society and their opinion changed about the own neighbourhoods too. The opinion of residents of innercity neighbourhoods and the current trends of migration are summarized in this paper.

**Keywords:** Budapest, inner city, opinion of society, gentrification, image

### **Bevezetés**

Budapest rendszerváltozás utáni fejlődésének legjellemzőbb vonása a szuburbanizáció felgyorsulása volt, s részben ennek eredményeként napjainkig több százezer főt veszített lakosságából a főváros (DÖVÉNYI Z. – KOVÁCS Z. 1999; KOVÁCS Z. – WIESSNER, R. 1999). A népesség legnagyobb hányada a belvárosi kerületekből (I., V., VI., VII., VIII. és IX. kerület) települt ki többnyire a városperemi kerületek valamelyikébe vagy a környező agglomerációs települések egyikébe, amelynek eredménye az agglomerációs gyűrű és a központi település közötti népességmegoszlás átrendeződése lett (KOVÁCS Z. 2005). Míg 1990-ben az agglomeráció teljes népességének több mint háromnegyede lakott Budapesten és alig egynegyede az agglomerációs gyűrűben, addig 2001-ben már a lakosság majdnem egyharmada lakik az agglomerációs gyűrűben, a belvárosban pedig 23%-kal csökkent a lakosság száma (KSH 1990, 2001). A legfrissebb vándorlási egyenlegek adatai alapján azonban megállni látszik ez a tendencia. 2008-ban várhatóan nyereséget könyvelhetett el a főváros, amelyben nagy szerepet játszanak a belváros különböző pontjain elindult városfelújítási és lakásépítési programok (pl. Középső-Ferencváros, Középső-Józsefváros, Kőbánya stb.).

Érdekes feladat megvizsgálni azokat a tényezőket, amelyek szerepet játszhattak abban, hogy a belvárosi társadalom elhagyja lakhelyét és Budapest más területein telepedik le. Alighanem a városrészeiről kialakított benyomás nagy szerepet játszott ebben a folyamatban annak ellenére, hogy hazánkban a jövedelmi helyzet nagyobb hangsúlyt kap a lakóhelyválasztás során, mint a városrészeiről kialakított imázs, vagy a lakókörnyezet minőségének megítélése (FÖLDI Zs. 2000).

A belvárosi társadalom lakóhelyéről alkotott megítélését pusztán a rendelkezésre álló statisztikai adatok elemzésével nem tudjuk jellemezni. Lakossági kérdőíves felmérés se-

---

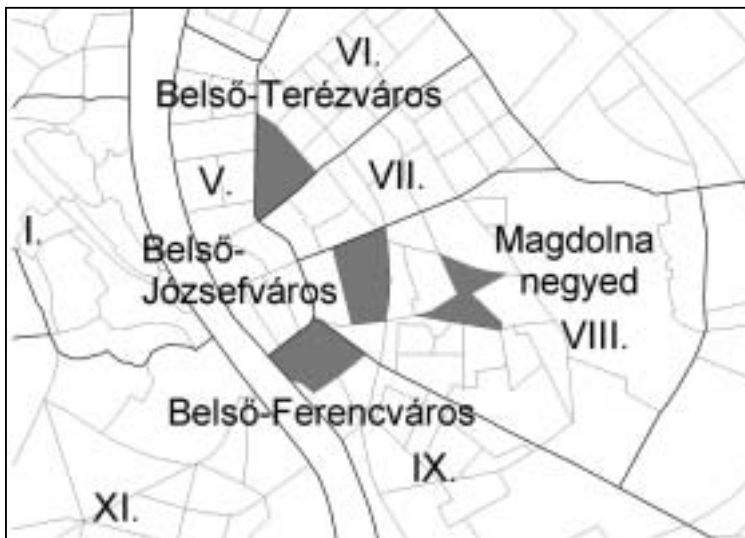
<sup>1</sup> Doktorjelölt, ELTE TTK Földrajz-Földtudományi Intézet Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, 1117 Budapest, Pázmány P. sétány 1/C (berenyibeszter@gmail.com)

gítségével viszont pontosabb képet kaphatunk arról, hogy milyen folyamatok zajlanak a belvárosi társadalomban, hogyan ítéli meg a társadalom a belváros fizikai- és szociális környezetét és végeredményként mindezek maradásra, vagy költözésre készítetik a lakókat.

A tanulmány célja, hogy kiválasztott mintaterületeken elvégzett kérdőíves felmérés eredményein keresztül bemutassuk a belvárosi társadalom saját lakóterületéről alkotott véleményét.

### A mintaterületek bemutatása

A kérdőíves felmérést négy mintaterületen végeztük: Belső-Terézváros, Belső-Józsefváros, Magdolna negyed, Belső-Ferencváros. 2007 nyarán két mintaterületen az MTA FKI a Deutsche Forschungsgemeinschaft által támogatott Zwischen Gentrification und Abwertspirale című projektében végzett kutatásokat, míg további két mintaterületen az ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajz Tanszék végzett felmérést egyetemi hallgatók közreműködésével. A felmérés középpontjában az egyes városrészek társadalmi, gazdasági változásainak megállapítása állt. A kérdések a lakás-, és életminőségre, a költözési hajlandóságra, valamint a városrészekről alkotott véleményekre vonatkoztak. A négy belvárosi mintaterület hasonló fizikai jellemzőkkel bír: zárt beépítés, többségében négy-ötemeletes, a 19–20. század fordulójának időszakában épült házak, amelyek állapota meglehetősen leromlott az elmúlt évszázad során. Társadalmi összetételüket és annak változását figyelembe véve azonban jelentős eltérések vannak az egyes mintaterületek között, így a kérdőívek eredményei jól reprezentálják a lakosság megítélését Budapest belvárosáról. A folytatásban a négy mintaterületet mutatjuk be röviden, majd a kérdőíves felmérés eredményeit ismertetjük (1. ábra).



1. ábra A vizsgált mintaterületek elhelyezkedése  
Figure 1 The location of case study areas



### *Belső-Terézváros*

A pesti oldalon található – a Deák Ferenc tér, Bajcsy-Zsilinszky út, Nagymező utca, Király utca által határolt – belső-terézvárosi városrész rendelkezik a leginkább belvárosias képpel a mintaterületek között. A beépítettség kiemelkedően magas, foghíjtelkek alig találhatók a területen, az épületállomány többnyire 4-5 emeletes, a 19–20. század fordulóján épült házakból áll. A sűrű beépítésnek köszönhetően nemcsak a mintaterületen, hanem az egész VI. kerületben rendkívül alacsony a zöldterületek aránya (0,67%). Többségében csak a nagyobb tereken (Deák tér) vagy szélesebb utakon (Andrássy út) vannak fák, illetve az épületek belső udvarában van mód belső kertek kialakítására (DÖVÉNYI Z. – KOVÁCS Z. 1998).

Közlekedési adottságait tekintve a városrész nagyon kedvező helyzetben van, mivel tömegközlekedési eszközökkel igen jól feltárt, de akár gyalog is néhány perc alatt sokféle szolgáltatás (mozi, színház, bevásárlóközpont stb.) elérhető. A rendszerváltozás után az átalakulási folyamatok felgyorsulásának köszönhetően a kerületben egyre inkább megjelentek a city-funkciók, így mára a lakó- és üzleti funkciók erőteljes keveredése figyelhető meg. Emellett igen jellegzetes funkcionális vonása a területnek, hogy gazdag kulturális élettel rendelkezik. Számos színház, étterem, kávézó található itt (pl. Magyar Állami Operaház, Thália Színház, Moulin Rouge), valamint a századforduló építési törekvéseknek köszönhetően sajátosság atmoszférája van a mintaterületnek, amely vonzza a társadalom különböző (pl. művész) rétegeit.

### *Belső-Józsefváros*

A Rákóczi út, Blaha Lujza tér, József körút, Üllői út, Szentkirályi utca által határolt terület is századfordulós, 4-5 emeletes, zárt beépítésű épületállománnyal rendelkezik, amelyek Józsefváros egyéb területeihez képest meglehetősen jó állapotban vannak. Köszönhető ez annak is, hogy az itt található épületek és közterületek felújításával külön foglalkozik az önkormányzat, mivel ezen a területen még mindig viszonylag magas (kb. 15%) az önkormányzati tulajdonú lakások aránya (BELUSZKY P. – KOVÁCS Z. 1998).

A jó közlekedési kapcsolatoknak köszönhetően a terület egyre kedveltebbé vált az elmúlt évtizedben. Különösen a felsőoktatásban résztvevő hallgatók körében vált nagyon népszerűvé, hiszen a terület szűkebb és tágabb környezetében több egyetem és főiskola található. A felújított tereken egyre több vendéglátóhely alakít ki kerthelyiséget, a földszinten található üzlethelyiségekben pedig a modern szolgáltatások térnyerése figyelhető meg, amelyek a szolgáltató funkció átalakulását jelzik. Mindezek ellenére a területre a lakófunkció dominanciája a jellemző.

### *Magdolna negyed (Középső-Józsefváros)*

A Magdolna negyed Józsefvároson belül egy speciális adottságokkal rendelkező terület. A Népszínház utca, Szerdahelyi utca, Dankó utca, Baross utca, Horváth Mihály tér, Tavaszmező utca, Nagyfuvaros utca által határolt terület Józsefváros egyik legrosszabb helyzetben és állapotban levő városrésze. A szinte kizárólag lakófunkcióval rendelkező terület épületállománya szintén a századforduló idején épült, jellemzően 2-3, helyenként 4 emeletes, vegyes épületekből áll, melyek az akkoriban nagy számban a városba áramló ipari munkások igényeit elégítették ki. A mai napig a kis alapterületű, komfort nélküli, rossz állapotú lakásállomány jellemzi a területet, s az eleve gyenge minőségű épületeket a szocialista időszakban is elhanyagolták. A lakókörnyezet rossz állapota miatt a tehető-

sebb rétegek elköltöztek a területről, s helyüket többnyire a cigány etnikumhoz tartozó lakosok foglalták el. Ez a folyamat a lakáspiaci és társadalmi szegregáció elindulását hozta magával. A szegregációt a városrész belvárostól való elszigeteltsége is fokozta (EGEDY T. 2008).

A Magolna negyed a tulajdonviszonyok szempontjából is eltér a többi mintaterülettől, mivel itt 40% fölött van az önkormányzati bérlakások aránya. Ez lehetőséget teremt az önkormányzatnak arra, hogy irányított és tervezett módon menjen végbe a városfelújítás, s ne csak a fizikai környezet megújítása, hanem a terület valódi revitalizációja történjen meg.

### *Belső-Ferencváros*

A Belső-Terézvároshoz nagyon hasonló belső-ferencvárosi mintaterület a Kálvin tér, Üllői út, Kinizsi utca, Vámház körút által határolt városrész, amely szintén zárt beépítésű, 4-5 emeletes, a századfordulón épült, mára erősen megrongálódott épületállománnyal rendelkezik. A zárt beépítés eredményeként nagyobb zöldterületek csak az ipari funkcióval bíró Középső- és Külső-Ferencváros területén találhatók. Éppen ezért a városfelújítási programok – az élhető város kialakításának egyik kulcsfontosságú alkotóelemeként – törekednek a parkok és zöldterületek kialakítására.

Tömegközlekedési eszközökkel ez a terület is igen jól feltárt, ami nagyban hozzájárul ahhoz, hogy egyre kedveltebbé válik a terület a lakást változtatók szemében. Ebben az is szerepet játszik, hogy Belső-Terézvároshoz hasonlóan itt is igen impozáns épületek találhatók (pl. Vásárcsarnok, a Corvinus Egyetem épületei) (BELUSZKY P. – KOVÁCS Z. 1998).

A terület vonzerejét fokozza a felújított épületek egyre magasabb aránya, valamint a Ráday utcában kialakított, a Jókai térhez és a Liszt Ferenc térhez hasonló stílusú szórákóztató negyed. Ezek nem kizárólag a magasabb státusú társadalmi rétegek igényeit elégítik ki, mivel a talponálló gyorsétkezdétől az exkluzív étteremig, a használatra bolttól a magas színvonalú márkaboltokig minden megtalálható az utcában. Ezen kívül könyvesboltok, utazási irodák, élelmiszerboltok is rendelkezésre állnak, ami nagy vonzerőt jelent azok számára, akik a pezsgő társasági élet mellett a legkülönfélébb árukhoz és szolgáltatásokhoz is hozzá szeretnének jutni.

### **A kérdőíves felmérés eredményei**

A felmérés során mintaterületenként 125–150 darab kérdőívet töltöttünk ki helyi lakosokkal. A kérdőív 34 főkérdésből állt, amelyek a megkérdezettek lakásának tulajdonosi viszonyaira, a lakások felszereltségére, a lakóközösség jellemzőire, a lakóhelyválasztás motivációira, az elköltözési/helybenmaradási szándék okaira és az életkörülményekre vonatkoztak. A kérdéseket – amelyek a belváros társadalmi megítélését jól jellemzik –, három tématerület köré lehetett csoportosítani:

- Az első kérdéscsoport a terület társadalmát jellemzi abból a szempontból, hogy mikor és honnan költözött Budapestre és a szűkebb értelemben vett mintaterületre.
- A következő kérdéscsoport alapján arra kaphattunk választ, hogy a lakosság hogyan ítéli meg lakókörnyezetét és mennyire elégedett azzal.
- A harmadik kérdéscsoport alapján – amely szorosan összefügg a másodikkal – választ kaphattunk arra, hogy miért kíván elköltözni a megkérdezett, illetve miért akar a területen maradni.

*A helyi társadalom beköltözés szerinti összetétele*

A kérdőívre adott válaszok alapján mind a négy mintaterület lakosságának nagyobb része (≈70%) már a rendszerváltozás előtt is Budapesten élt és csupán 10–18% között mozgott azok aránya, akik a beköltözés dátumaként 1999 utáni évet adták meg. Ez alapvetően Budapest rendszerváltozás utáni migrációs folyamataira vezethető vissza, amelynek legnagyobb vesztesei – a szuburbanizáció következtében – a belvárosi területek voltak. Érdekes eredmény, hogy a Magdolna negyedben a legmagasabb (18,1%) az 1999 után Budapestre költözők aránya, amelyben valószínűleg szerepet játszik a Középső-Józsefvárosban zajló gettósodási folyamat (1. táblázat).

*1. táblázat – Table 1*

A megkérdezettek megoszlása aszerint, hogy mióta élnek Budapesten, illetve jelenlegi lakásukban (%)  
Distribution of interviewed people by the year moved to Budapest or to their current dwelling (%)

	<b>Belső-Terézváros</b>		<b>Belső-Józsefváros</b>		<b>Magdolna negyed</b>		<b>Belső-Ferencváros</b>	
	Buda- pesten	Jelenlegi lakásában	Buda- pesten	Jelenlegi lakásában	Buda- pesten	Jelenlegi lakásában	Buda- pesten	Jelenlegi lakásában
Rendszerváltozás előtt	76,3	48,2	72,2	41,1	68,5	32,2	72,8	46,4
Rendszerváltozás után	12,2	18,7	12,7	21,4	13,4	20,1	13,6	24,0
1999 után	11,5	33,1	15,1	37,3	18,1	47,4	13,6	29,6

Forrás: kérdőíves felmérés 2007.

A jelenlegi lakásba költözés időpontjára vonatkozó eredmények is hasonló képet mutatnak. A területen élő lakosság kb. 30–40%-a már a rendszerváltozás előtt is ugyanabban a lakásban élt, mint a felvételezés időpontjában. A legmagasabb érték Belső-Terézvárosban található (48%), ami azt mutatja, hogy a mintaterületek közül itt volt a legkisebb a lakásmobilitás. Ugyanakkor a megkérdezettek több mint egyharmada 1999 után költözött jelenlegi lakásába, ami jelzi a terület újrafelfedezését. Az 1999 után lakásukba költöző népesség aránya a Magdolna negyedben a belső-terézvárosi értéket is meghaladja, ami a lakosság magas mobilitására utal.

A vizsgált területeken élő lakosság nagyobb része (68%) Budapesten belüli költözés eredményeként vásárolta jelenlegi lakását, az ő körükben pedig nagyobb arányt képviselnek azok, akik Budapest egy másik kerületéből költöztek a mintaterületek valamelyikére. Viszonylag magas arányt (20%) képviselnek a Budapesten kívülről érkezők is, ami a főváros újrafelfedezését jelzi a társadalom körében. Mintegy 10% azok aránya, akik születésük óta a vizsgált területeken élnek. Figyelemre méltó az a tény is, hogy a teljes mintában 2% azok aránya, aki külföldről költöztek ezekre a mintaterületekre. A külföldről beköltözők aránya a legmagasabb Belső-Terézvárosban és Belső-Józsefvárosban (4-4%). A külföldi tulajdonosok egy része befektetési célból vásárolt lakást Belső-Terézvárosban, másrészüket azonban a belvárosi nyüzsgés, az erősödő multikulturális jelleg vonzotta a lakónegyedbe.

A beköltözés három legfontosabb okaként a munkahely közelségét, a családok, barátok közelségét, valamint a jó közlekedési kapcsolatokat jelölték meg a megkérdezettek. Ezek mellett a „nem találtam máshol lakást” és az „egyéb” tényezők (családi okok, válás, házasság) is igen nagy szerepet játszottak a terület kiválasztásban (2. táblázat).

2. táblázat – Table 2

A lakóhelyválasztás főbb indokai (%)  
The essential reasons of choosing the residential area (%)

	Belső- Terézváros	Belső- Józsefváros	Magdolna negyed	Belső- Ferencváros
Munkahely közelsége	20,13	13,97	17,2	19,05
Család/barátok közelsége	13,84	10,29	14,52	17,01
Éttermek, kocsmák közelsége	5,03	2,21	1,08	2,04
Jó bevásárlási lehetőségek	6,92	4,41	4,84	2,72
Intézményi ellátottság	5,66	5,88	6,99	2,72
Természet, zöldfelület közelsége	0,0	2,21	0,54	0,68
Kisugárzás, légkör	3,77	3,68	0,54	4,08
Jó közlekedés	16,98	18,38	17,2	12,93
Lakókörnyezet jó hírneve	1,89	2,94	0,0	7,48
Alacsony zaj, környezetterhelés	0,0	0,0	0,54	1,36
Nem találtam máshol lakást	16,35	13,24	25,27	7,48
Egyéb	9,43	22,79	11,29	22,45

Forrás: kérdőíves felmérés 2007.

Belső-Terézvárosban – a „jó bevásárlási lehetőségek”, és az „intézményi ellátottság” után – az „éttermek, kocsmák közelsége”, mint jelentős költözést motiváló tényezők kaptak nagyobb hangsúlyt (5%), míg Belső-Ferencvárosban a „lakókörnyezet jó hírneve” és „a terület kisugárzása, légköre” vonzotta leginkább a beköltözőket. Utóbbi Terézváros és Belső-Józsefváros esetében is fontos tényező volt.

#### *A lakókörnyezet megítélése, elégedettség a lakókörnyezettel*

A lakókörnyezet minősítésére, illetve az azzal való elégedettség felmérésére több kérdés is vonatkozott. Egy kérdés konkrétan rákérdezett a városrészrel való elégedettségre. A válaszok a négy mintaterületen hasonló megoszlást mutattak (3. táblázat). A legmagasabb arányt az „elégedett” (60%) és az „inkább elégedett” (25%) kategóriák kapták. Az épületállomány fizikai állapotát és a szociális tér jellemzőit is figyelembe véve érthető módon ennél a kérdésnél a Magdolna negyed szerepelt a legrosszabbul, mivel a megkérdezettek 24%-a „nagyon elégedetlen” a lakókörnyezettel, bár 38%-uk az „elégedett” és az „inkább elégedett” véleményt képviselte. A Magdolna negyed után Belső-Terézváros lakosai voltak saját kerületükkel a legkevésbé elégedettek, mivel ott a megkérdezettek 7,9%-a jelölte be a „nagyon elégedetlen” kategóriát.

A „nagyon elégedett” válaszok aránya Belső-Ferencváros és – érdekes módon – a Magdolna negyed esetében a legmagasabb. Belső-Ferencvárosban a megkérdezettek 10,4%-a, a Magdolna negyedben 9,4%-a jelölte be ezt a válaszlehetőséget. Ez azt mutatja, hogy a Magdolna negyedben élők sokkal inkább elfogadják a negyedben uralkodó

A városnegyedekkel való elégedettség szintje (%)  
 Level of the satisfaction with the neighbourhood (%)

	Belső- Terézváros	Belső- Józsefváros	Magdolna negyed	Belső- Ferencváros
Nagyon elégedett	7,2	7,1	9,4	10,4
Elégedett	59,0	63,5	37,6	60,8
Inkább elégedett	25,9	26,2	38,9	25,6
Nagyon elégedetlen	7,9	3,2	24,2	3,2

Forrás: kérdőíves felmérés 2007.

helyzetet. Ezt támasztja alá az a kérdés is, amely arra vonatkozott, hogy ajánlanák-e saját lakónegyedüket egy jó barátjuknak, hogy költözzön ide. A válaszok megoszlása az *igen* és a *nem* között a Magdolna negyed esetén csaknem azonos (40,3% igen; 48,3% nem), ami jelzi, hogy a negyed lakóiban nincs merev elutasítás saját lakóhelyükkel szemben. Ennek megfelelően a költözési szándék is csekély, ami azonban inkább az alacsonyabb társadalmi státusz számlájára írható, mintsem a területhez való ragaszkodására. A másik három mintaterület esetében sokkal markánsabb a vélemények megoszlása. Belső-Ferencvárosban a megkérdezettek 78,4%-a ajánlaná saját lakóhelyét másnak, Belső-Józsefvárosban már csak 71,4%, míg Belső-Terézvárosban a legalacsonyabb ez az érték (56,1%). Utóbbi közelít a Magdolna negyedben mért értékhez. Belső-Terézvárosban a bizonytalanok aránya is meglehetősen magas részarányt képviselt („*nem tudom*” – 18%), ami jelzi számunkra, hogy a lakosság véleménye saját városrészéről nem mondható egyértelműen pozitívnak.

A pozitív válaszok indoklása között egyértelműen a központi fekvés, a jó megközelíthetőség, valamint a városközponti jelleg fordultak elő a leggyakrabban. A legfőbb taszító tényezőként pedig a környék jellegét, állapotát jelölték meg a válaszadók. Emellett a Magdolna negyed estében a kedvezőtlen szociális környezet is nagyon erős taszító tényezőként lépett fel. Érdekes ugyanakkor, hogy Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetében a tiszta, rendezett környezet egyúttal vonzó tényezőként is szerepel. Ez valószínűleg a tényező erősen szubjektív megítélésére vezethető vissza, hiszen a házak és a közterek egyes utcák esetében az utca teljes hosszában fel vannak újítva, míg más utcákban még a felállványozásig sem jutottak el.

A lakónegyedek megítélését a helyi társadalmon belül más módszerrel mértük: állításokat soroltunk fel és kértük a megkérdezetteket, hogy véleményezzék, vajon a felsorolt állítások mennyire illenek rá lakókörnyezetükre.

Az „*ennek a környéknek nagyon jó hírneve van*” állításról Belső-Terézvárosban és Belső-Ferencvárosban gondolták a legtöbben úgy, hogy ráillik a negyedükre. Ez arra utal, hogy az emberek gondolkodásában a két terület pozitív imázssal rendelkezik. A két kerületrészt közül azonban Belső-Ferencvárosban egyúttal kétszer annyian gondolták, hogy ez az állítás nem illik rá a lakóterületükre (4. táblázat). Ez a tény azt mutatja, hogy Ferencváros negatív híre a rehabilitációs tevékenységek majd 20 éves távlatában sem tűnt el teljesen, illetve a negatív imázssal rendelkező tágabb környezet beárnyékolja a Ráday utca környékét is.

Hasonló okokkal lehet magyarázni Belső-Józsefváros megítélését is, ahol a megkérdezettek 23,8%-a gondolja úgy, hogy nem illik rá a területre a jó hírnév ismerve. Igaz, e negyed esetében meglehetősen vegyes véleménnyel rendelkeznek a megkérdezettek. A Magdolna negyedben a negatív állapotok miatt kialakult valóban rossz hírnévnek

A mintaterületek hírnév és emocionális megítélése (%)  
 Level of reputation and emotional esteem in the case study areas (%)

	<b>Belső- Terézváros</b>		<b>Belső- Józsefváros</b>		<b>Magdolna negyed</b>		<b>Belső- Ferencváros</b>	
	Jó hírnév	Szeretek itt lakni	Jó hírnév	Szeretek itt lakni	Jó hírnév	Szeretek itt lakni	Jó hírnév	Szeretek itt lakni
Teljesen ráillik	34,5	34,5	19,0	25,4	5,4	20,8	34,4	36,0
Inkább ráillik	42,4	24,5	26,2	31,7	5,4	18,1	41,6	26,4
Inkább nem illik rá	15,1	21,6	30,2	17,5	10,1	20,1	15,2	16,0
Nem illik rá	4,3	16,5	23,8	23,0	77,2	38,3	8,0	18,4

Forrás: kérdőíves felmérés 2007.

köszönhetően a megkérdezettek több mint háromnegyede (77,2%) szerint nincs jó híre a területnek.

Többek között a következő állításra is kerestük a választ: „*Annyira szívesen lakik itt, hogy akár örökre itt maradna*”. A kérdésre adott válaszok egyben a lakónegyedhez való kötődés erősségét is kifejezik. Belső-Terézváros és Belső-Ferencváros esetén válaszolták a megkérdezettek a legmagasabb arányban (kb. 35%), hogy „*teljesen ráillik*” negyedükre ez a válasz, emellett az „*inkább ráillik*” véleményt is sokan képviselték (kb. 25%). A Belső-Józsefvárosban a megkérdezettek hasonló véleménnyel voltak saját lakónegyedükről, itt azonban az „*inkább ráillik*” vélemény nagyobb hangsúlyt kapott. Ez az időközben már megindult, de még nem kellően erős kötődést jelzi. A Magdolna negyed esetében – nem meglepő módon – a „*nem illik rá*” kategória képviseli a legmagasabb arányt. A „*teljesen ráillik*” és az „*inkább ráillik*” megítélés is viszonylag erős, ami mutatja a negyedről alkotott vegyes társadalmi megítélést.

Az előzőekben felvázolt jellemzők miértjeire is választ kaphatunk, ha tovább elemezzük a lakónegyedre jellemző állításokat. Elsőként vegyük szemügyre a városnegyedek infrastrukturális és kulturális adottságait és azok megítélését a helyi lakosság körében.

„*A közlekedési kapcsolatok optimálisak.*”

A belvároshoz közeli fekvésnek és a jó közlekedésnek köszönhetően mind a négy mintaterületen a lakosságnak több mint 80%-a úgy ítélte meg, hogy városnegyedére teljesen ráillik ez az állítás. Belső-Ferencváros és Belső-Terézváros megítélése azonban nem teljesen egységes ebben a kérdésben, mivel ezeken a területeken a megkérdezettek kb. 10%-a úgy ítélte meg, hogy ez az állítás csak „*inkább ráillik*” a lakónegyedre. Az okok a negyedek belső közlekedési kapcsolatrendszerében keresendők. Ezeknél a lakónegyedeknél ugyanis a megközelíthetőség nagyon jó, a negyeden belül azonban jószerevel csak gyalog lehet közlekedni. A szűk utcák nehezítik az autós közlekedést, a parkolás kérdése pedig az egyik legnagyobb probléma ezeken a területeken.

„*A közeli zöldterületek állapota katasztrofális.*”

A zárt beépítésnek köszönhetően a területek egyik legnagyobb problémája a zöldterületek hiánya, illetve a meglévő zöldfelületek rossz állapota. A legnegatívabb megítélése

ebből a szempontból a Magdolna negyednek volt. Itt a lakosság 83%-a ítélte meg úgy, hogy ez az állítás teljes egészében, vagy részben jellemzi a negyedet (5. táblázat). Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetén már vegyes a megítélés a „ráillik” és az „inkább ráillik” kategória dominanciájával, míg Belső-Terézvárosban erőteljes megosztottság érződik a vélemények között. A magyarázatot a jó közlekedési adottságokban kell keresnünk, hiszen a jó elérhetőség miatt gyorsan megközelíthetők a jó állapotú zöldterületek (pl. Margit-sziget).

5. táblázat – Table 5

A mintaterületek közelében található zöldterületek állapotának megítélése (%)  
Level of the status of green spaces in the case study areas (%)

	Belső-Terézváros	Belső-Józsefváros	Magdolna negyed	Belső-Ferencváros
Teljesen ráillik	41,7	56,3	71,8	51,2
Inkább ráillik	19,4	15,9	11,4	24,0
Inkább nem illik rá	24,5	10,3	4,0	13,6
Nem illik rá	11,5	8,7	10,7	5,6

Forrás: kérdőíves felmérés 2007.

*„A szabadidős és kulturális kínálat ezen a környéken abszolút nem kielégítő.”*

Ezen állítás – a társadalmi megítélés szerint is – legkevésbé Belső-Terézvárosra illik rá, ahol szinte minden sarkon található egy színház, egy étterem vagy kávézó. Hasonló a helyzet Belső-Ferencvárosban is, ahol a Ráday utca színes kínálata, illetve a közeli múzeumok, klubok kínálnak megfelelő szórakozási lehetőséget. Belső-Józsefváros esetében már vegyesebb megítélés jellemző, hiszen nincs olyan széles spektruma a kínálatnak, mint az előző mintaterületeken. A Magdolna negyedben a helyi társadalom szerint az állítás ráillik a lakónegyedre, hiszen ez a terület alapvetően lakófunkcióval rendelkezik.

*„A gyermekes családok számára ezen a környéken különösen jók a feltételek.”*

E tekintetben egybehangzóan rossz a megítélése a vizsgált belvárosi területeknek. A Magdolna negyed, Belső-Terézváros és Belső-Józsefváros esetében a megkérdezettek többsége (kb. 70%) úgy gondolta, hogy ezek a területek kevésbé alkalmasak a kisgyermekes családok számára. Belső-Ferencváros megítélése ebben a tekintetben inkább vegyes képet mutat.

*„Ezen a környéken inkább tehetősebb emberek élnek”* illetve az *„Azokkal az emberekkel, akik itt laknak, nem szeretnék kapcsolatba kerülni”* állítások a helyi társadalom önmagáról alkotott megítélését próbálta feltárni. A vagyoni helyzetre utaló kijelentés a Magdolna negyedben került leginkább elutasításra, mivel az összes terület közül itt a legalacsonyabb a lakosság státusza. A többi területen megoszlanak a vélemények aközött, hogy mennyire jellemző ez az állítás a területekre. A társadalmi státuszra vonatkozik a fent említett másik kérdés, amelyre az adott válaszok Belső-Terézvárosra, Belső-Józsefvárosra és Belső-Ferencvárosra egyértelműen nem illik rá. A Magdolna negyedben azonban szinte azonos arányban képviseli a társadalom a különböző véleményeket.

*„Ezen a környéken este nem érzi magát biztonságban az ember.”*

Az állítás elfogadottsága a Magdolna negyedben a legerősebb. A legbiztonságosabbnak Belső-Terézvárost érzik a lakók, mivel itt a megkérdezetteknek mindössze 5,8%-a

értékelték úgy, hogy ez az állítás teljesen ráillik a lakónegyedére (6. táblázat). Összességében azonban egyik negyedben sem vélekednek jól a közbiztonságról, mivel a „nem illik rá” válaszok aránya sehol sem haladta meg a 45%-ot és többségében az „inkább nem illik rá” és az „inkább ráillik” kategóriákat választották a megkérdezettek.

6. táblázat – Table 6

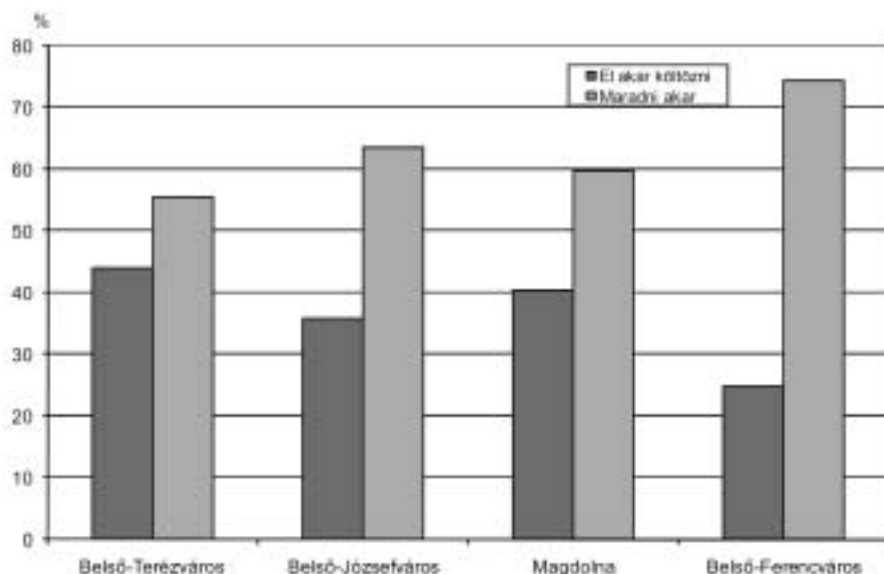
A mintaterületek közbiztonságának megítélése (%)  
Opinion of the public safety in the case study areas (%)

	Belső- Terézváros	Belső- Józsefváros	Magdolna negyed	Belső- Ferencváros
Teljesen ráillik	5,8	15,9	38,9	21,6
Inkább ráillik	16,5	20,6	29,5	17,6
Inkább nem illik rá	33,1	18,3	15,4	18,4
Nem illik rá	41,7	43,7	14,8	40,8

Forrás: kérdőíves felmérés 2007.

#### A belvárosi lakosok elköltözési szándéka

A költözési szándék tekintetében a legkiegyenlítettebb kép Belső-Terézváros és a Magdolna negyed esetében figyelhető meg (2. ábra), mivel ezeken a területeken közel 40% volt azok aránya, akik el akarnak költözni a területéről és mintegy 60% maradni akart. Az okokat elsődlegesen a lakosság társadalmi- és korösszetételében kell keresnünk. Belső-Terézváros lakosságának többsége az idős korosztályhoz tartozik, akik élet-helyzetüknél fogva már nem vesznek részt a lakóhelyi mobilitásban. A Magdolna negyedben lakók viszont társadalmi státuszuknál fogva nem tudnak kitörni a negyedből, mivel nincs elegendő pénzük arra, hogy máshol vegyenek maguknak lakást.



2. ábra A megkérdezett lakosság költözési szándéka  
Figure 2 The moving purpose of the interviewed people



Az elköltözési szándék legfontosabb okai között a lakásméretet, zaj- és környezetterhelést, a kevés zöldfelületet, valamint a magánéleti okokat (házasság, válás stb.) említjük. Belső-Ferencváros esetén a lakás túl magas fenntartási költségei is nagy arányt képviselnek (11,1%) a taszító tényezők között. A Magdolna negyedben a rossz szociális környezettel, valamint az épületek rossz állapotával egészül ki a taszító tényezők sora.

Az elköltözés célterületét vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a megkérdezettek többsége Budapesten belül, vagy annak közvetlen közelében maradna. A legkevésbé a belső-terézvárosi lakosság akar maradni a saját lakóterületén (8%), a legtöbben Budapest másik városrészébe, vagy Budapest környékére szeretnének költözni. A Magdolna negyed lakói Budapest más városrészeit preferálnák (40%) és igen magas a városrészen belüli költözési szándék is (18,3%). Ez részben az alacsony társadalmi státusszal magyarázható, mivel az itt lakók nem rendelkeznek annyi tőkével, hogy Budapest előkelőbb részein vegyenek lakást. Ennek az ellenkezője figyelhető meg Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetében. Ezeken a területeken – a magasabb társadalmi státusznak köszönhetően – Budapest más városrészei mellett Budapest környéke a második legpreferáltabb terület.

Érdeemes megvizsgálni annak az okait is, hogy miért nem akarnak elköltözni a lakosok jelenlegi negyedükből. Szépen kirajzolódik Magdolna negyed esetében, hogy a második legmagasabb arányt a „nem tudok máshol lakást venni” válasz kapta. A legmagasabb arányban – meglepő módon – az „elégedett vagyok a házzal/lakással” megállapítást választották a megkérdezettek. Emellett a „jó közlekedési kapcsolatok” és a „költözés fáradtságos volta” is magas arányt tett ki, melyek Belső-Terézváros, Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetében is meghatározó tényezők. Belső-Terézváros esetében a lakással való elégedettség is fontos, Belső-Ferencvárosban és Belső-Józsefvárosban pedig a „nem tudok máshol lakást venni” érv is nagyon erős szerepet játszik a maradási szándékban. Ez egyúttal arra is rámutat, hogy ezen a területen a belső-terézvárosinál alacsonyabb társadalmi státuszú rétegek laktak.

## Összefoglalás

Összegzésként a mintaterületek eredményeit vizsgálva megállapítható, hogy a belvárosi kerületek társadalmi közepesen elégedett lakóhelyével. Pozitív és ezáltal vonzó tényezők között szerepelnek a jó bevásárlási lehetőségek, az éttermek és kocsimák közelsége, a központi fekvés, a jó közlekedési adottságok, amelyek lehetővé teszik a munkahelyek és egyéb, főleg kulturális és szórakoztató intézmények gyors megközelítését. A századfordulós beépítésnek köszönhetően sajátos kisugárzása és légköre van ezeknek a területeknek, ami erőteljes vonzó hatás fejt ki az arra fogékony társadalmi rétegekben. Ennek az eredménye például az is, hogy 1999 után megnövekedett a vizsgált területekre beköltözők aránya.

A negatív, taszító tényezők között a zöldfelületek rossz állapota, a nem kielégítő közbiztonság és a kedvezőtlen szociális környezet szerepelnek. Ezek nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy az itt élők sem tartják alkalmasnak ezeket a területeket a gyermekes családok számára. A fenti okok a népesség további elöregedését és hosszú távon a lakófunkció térvesztésének lehetőségét vetíti előre. Annál is inkább, mivel a megkérdezettek majdnem fele gondolkodik azon, hogy a közeljövőben elköltözik a területéről. A költözési szándék iránya többségében Budapesten belüli és Budapest környéki költözést jelent, amelyben igen jelentős szerepet játszik a jövedelmi tényező.

## IRODALOM

- BELUSZKY P.–KOVÁCS Z. (szerk.) (1998): Budapest kézikönyve 2. kötet. A főváros kerületei, városrészei. CEBA Kiadó. Budapest. 628 p.
- BERÉNYI B. E.–ZÁBRÁDI ZS. (2006): Budapest térszerkezetének vizsgálata faktorökológiai módszerekkel. In: A III. Magyar Földrajzi Konferencia tudományos közleményei. MTA FKI. Budapest. Absztrakt kötet. 44. p. CD kiadvány 10. p. (<http://geography.hu/mfk2006/pdf/Ber%E9nyi%20Eszter.pdf>)
- DÖVÉNYI Z.–KOVÁCS Z. (1998): Terézváros jelene – A jelen Terézvárosa. In: Terézváros Budapest szívében (szerk.: SZABÓ F.). Budapest. Terézvárosi Művelődési Közalapítvány. pp. 161–198.
- EGEDY T. (2008): A Mátyás tér felújításának várható hatásai a helyi társadalomra és az életminőségre – In: ALFÖLD GY.–KOVÁCS Z. (szerk): Urban Green Book – Városi Zöld Könyv. ÉTK Kft. – MTA FKI – Rév8 Zrt., Budapest, pp. 26–50.
- DÖVÉNYI Z.–KOVÁCS Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. Földrajzi Értesítő 48. 1–2. pp. 33–57.
- FÖLDI ZS. (2000): A lakókörnyezet minőségének szerepe a főváros migrációs folyamataiban, az 1990-es években. Tér és társadalom. 14. 2–3. pp. 219–228.
- KOVÁCS Z.–WIESSNER, R (1999): Stadt- und Wohnungsmarktentwicklung in Budapest – Zur Entwicklung der innerstädtischen Wohnquartiere im Transformationsprozeß. Beiträge zur Regionalen Geographie 48. Leipzig. 81. p.
- KOVÁCS Z. (2005): A társadalmi-gazdasági átalakulás területi jellemzői Budapest városrégiójában In: DÖVÉNYI Z.–SCHWEITZER F. (szerk.) A földrajz dimenziói. Budapest. MTA FKI. pp. 59–82.
- KSH. Budapest 1990. évi népszámlálás.
- KSH. Budapest 2001. évi népszámlálás.

## **RIJEKA (FIUME) KÖZEL 250 ÉVES SZEREPE MAGYARORSZÁG KÜLKERESKEDELMÉBEN**

FEJÉR GÁBOR<sup>1</sup>

THE 250 YEARS OLD ROLE OF RIJEKA (FIUME)  
IN THE INTERNATIONAL TRADE OF HUNGARY

### **Abstract**

As opposed to other Adriatic ports, the recent past of Rijeka cannot be called a successful story. Its reasons are complex. Firstly, due to the well-known political situation and the Civil War just the most required development was done in Rijeka as well as in Croatia in the last two decades. Secondly, Rijeka got to an unpleasant situation in this region since many of the development and technological investment which could have improved the serving-level of the port were cancelled.

The use of capital investment could make it possible to finish the cancelled projects. How could they possibly get this capital investment is the key-issue for Rijeka nowadays. The above-mentioned facts are the basis of why Rijeka is being seen in a completely different way than the other ports at the Adriatic Sea. In this case the most important factor is the difference of the twenty-year history of the ports. Rijeka, having hundred-years old traditions, had to renounce its main role in the Central European market in Koper's favour. It is not surprising that, in Rijeka the recent and near future relations among the ports have been seen in a slightly different way. Joining the European Union could help Croatia to strengthen its market-relation with Hungary and Slovakia as well as the Czech Republic. In this way, Rijeka would have all the chance for getting back its former honour to be „The Adriatic Gate” of the Hungarian international trade again.

**Keywords:** port of Rijeka, Adriatic ports, international trade, Croatia

### **Bevezetés**

A magyar külkereskedelem számára nagy jelentőséggel bírnak a világpiacon. Ahhoz, hogy a világkereskedelem rendszerébe sikeresen be tudjon kapcsolódni, lényeges kérdés például az is, hogy mely tengerek felé fordítja figyelmét, illetve melyek azok a kikötők, amelyeket előnyben részesít. Az ide vonatkozó forrásokból kiderül, hogy a nyugati és az északi-tengeri megakikötők bonyolítják hazánk tengerentúli áruforgalmának körülbelül 2/3-át. Történik mindez annak ellenére, hogy az országhoz jóval közelebb fekvő adriai és fekete-tengeri kikötők hozzávetőlegesen 500–1000 kilométerrel közelebb fekszenek. Ezt a tényt számos földrajzi ok mellett leginkább csak az északi- és nyugat-európai kikötőkhöz képest elavult, vagy fejletlen kikötői szolgáltatásokkal lehetséges magyarázni.

„Ma a földrajzi és gazdasági (költség)távolsággal szemben egyre inkább a logisztikai távolság a döntő, amikor a szállítmányozó dönt és megválasztja a megfelelő kikötőt. Bármennyire homlokot ráncol is: tény, hogy a hozzánk csak néhány száz km-re levő adriai kikötők többségének forgalma stagnál, jobb esetben lassan növekszik, de még mindig nem érte el az 1980-as éveket. Így tehát érthető, hogy a holland–belga–német óriáskikötők forgalma évtizedek óta növekvő irányzatú, és csupán az egyévi növek-

---

<sup>1</sup> Doktorjelölt, Debreceni Egyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék (szegi@c2.hu)

ményük (millió t-ban) több, mint az összes horvátországi kikötő teljes egyévi forgalmi teljesítménye.” (ERDŐSI F. 2005).

Mindezek ellenére Magyarország az 1990-es években szerepet vállalt a háborúban elpusztított horvátországi magyar települések újjáépítésében, így például Fiume esetében is. Az együttműködés kiemelt céljai között szerepelt az infrastruktúra, energetika közös fejlesztése. Kiemelték a fiumei kikötő közös fejlesztésének jelentőségét is. A rijekai kikötő kérdésében a fent említett okoknak köszönhetően nem dőlt még el, hogy az legyen-e Magyarország kizárólagos kijárata a tengerre. Elemzők szerint legalább két tengeri kikötőre van szükség, ezért a szlovéniai Koperrel történő együttműködés is tervben van.

Milyen gazdasági, társadalmi, történelmi és egyéb érdekek kötik Magyarországot már több évtizede Fiuméhez az „elszakítás” ellenére is? Némi magyarázattal gróf BATHYÁNY TIVADAR 1896-ban már szolgált – hiszen ő úgy fogalmaz: „Ha tehát Fiume és Magyarország kölcsönös viszonyát egymáshoz röviden jellemezni akarjuk, akkor egyszerűen azt mondhatjuk, hogy Magyarországnak, földrajzi fekvése következtében, föltétlenül szüksége volt, van és lesz Fiumére, mint magyar tengeri emporiumra, ...” (BOROVSKY S. 1910).

Tanulmányom témájául a rijekai kikötő történetének bemutatását választottam. A mindenre kiterjedő, részletes elemzésre azonban a téma tekintélyes terjedelme miatt nincs lehetőségem. Írásomban csak a legfontosabb kérdésekkel foglalkozom: a város kikötőjét és tengerészeti jelentőségét elemzem részletesebben.

### Fiume a magyar uralom előtt

A város története, amely nem esik egybe a kikötő történetével, az ókorra nyúlik vissza. Ekkor alakult ki a település ősi magja, Tarsattica, amelyet már Plinius és Ptolemaios földrajzi művei is megemlítettek. Őslakói az illír liburnok voltak, országukat a rómaiak Liburniának nevezték. Magyar forrásokban a város nevét csak a IV. BÉLA-féle oklevelekben olvashatjuk részletesebben. A későbbi évszázadok alatt a város birtoklása heves viszályt szított a nagyurak között. Így a Frangepánok és az isztriai Duinok között is. Örökös harc dúlt a magyarok és az osztrákok között Fiuméért és környékéért. Sőt 1508-tól még a velenceiek is birtokolták a várost nem egészen három évig, de csakhamar visszatért Ausztriához. MIKSA császár pedig még a *fidelissima urbs* (leghűségesebb város) címevel is felruházta 1515-ben. Időközben a török veszély is komoly fenyegetettséget jelentett.

A város fejlődése a török veszély elmúltával, a 17. század végén indult meg, amikor a Habsburg Birodalomnak tengeri expanziójához kikötőre volt szüksége. Kezdetben a Fiumara torkolata és a természetes part is kielégítette az igényeket és csupán a vesztégzár alá kerülő hajók befogadására épült egy kisebb kikötő. III. KÁROLY a tengeri hajózás jelentőségét a Spanyolországban általa vezetett hadjárat alatt ismerte fel. A 18. századra azonban a nagyléptékű fejlődés megkövetelte a kikötőnek és környékének a fejlesztését is. A század elején 1719-ben szabad királyi várossá válik Trieszttel egyetemben, illetve vámmentes szabad kikötővé az 1717., 1719–20., 1725., 1729–30. években kelt rendeletek alapján. Ettől függetlenül azonban fejlődése elmaradt a nagy vetélytársától. III. KÁROLY uralkodása alatt épült meg a Karolina-út /Via Carolina/, amely Károlyvárosból Fiuméba vezetett. Ugyancsak uralkodása alatt vették tervbe a város előtti tengerpart feltöltését, mellyel egy kereskedelmi kikötő létesítését célozták meg, a terv azonban nem valósult meg.

III. Károly halála után Mária Terézia is nagy figyelmet fordított a kikötőre. Fiának, József trónörökösnek a látogatása rádöbbenette ugyanis az uralkodónő, hogy Fiumét is fejleszteni kell Trieszttel párhuzamosan, hiszen ezzel a lépéssel a magyar termékek előtt minden idegen befolyástól független utat lehet nyitni a tengerhez. Ezzel a magyar gazdaság számára új piacokat lehet szerezni és közvetve a királyi jövedelmeket is lehet növelni. A hajóforgalom irányának alakulása is indokolta a királynő lépéseit, hiszen nagymértékben szorítkozott a forgalom az osztrák (trieszti, velencei stb.) és a dalmát kikötőkre, valamint a közeli szigetekre: az összeforgalom 80%-a ezekre a területekre esett. Fiume az olasz kikötőkkel is jelentős forgalmat bonyolított le. Mária Terézia ezért 1776-ban kelt rendeletében a fiumei és trieszti kikötőt egyenlő szabadalmakkal és kiváltságokkal ruházta fel, illetve egy kereskedelmi kerület létrehozását rendelte el. Ezzel a rendelettel párhuzamosan kormányzóvá nevezte ki MAJLÁTH JÓZSEF királyi biztost, aki 1776. október 21-én átvette Fiume város irányítását. Hozzáfogott egy fiumei kerület szervezéséhez, amelynek irányítását a fiumei kormányzóság hatáskörébe akarta átadni. Az ily módon szervezett fiumei kerület képezte az ún. Magyar Tengeremelléket. Mária Terézia a javaslatot ugyan jóváhagyta, de ez utóbbi sem Horvátországnak, sem pedig a fiumei lakosságnak nem tetszett, így a várost 1779. április 23-án Magyarországhoz csatolták („separatum sacrae regni Hungariae coronae adnexum corpus”).

1809 és 1814 között az egész tengerparttal együtt az Illír Tartományok része volt, majd Napóleon bukása után ismét a Habsburgoké lett. Időközben a kikötőhöz vezető utak száma folyamatosan nőtt, hiszen 1809-ben megépült a Lujza-út is. Az út ugyan jelentősen megkönnyítette a Fiumébe irányuló közlekedést, de maga a lebonyolítás körülményes és költséges volt. Az utak mellett persze a hajóforgalom számára is terveztek csatornákat. Ilyen volt például a Ferenc-csatorna, amelynek megépítésére 1793-ban kapott szabadalmat a KISS JÓZSEF és KISS GÁBOR által vezetett társaság. Ennek keretében egy Vukovár és Samác közötti hajózható csatornát és a Kulpa-folyó Károlyvárostól Bródig terjedő szakaszának hajózhatóvá tételét és onnan egy Fiuméig jól járható országutakat terveztek.

1822 és 1848 között ismét Magyarország szerves részét képezte a város. Ekkor kormányzói is magyarok voltak: elsőként ÜRMÉNYI FERENC, akit nemeskéri KISS PÁL követte, majd ERDŐDY JÁNOS gróf követett. 1823-ban az új kormányzó vezetésével hozzáfogtak a kikötő korszerűsítéséhez. Cél a kikötő kimélyítése és ezzel biztonságosabbá tétele volt, valamint egy vesztegzári kikötő létesítése a Martinschizzai-öbölben. Ezeket a fejlesztéseket az a tényező is indokolta, hogy a kikötő forgalma folyamatosan emelkedett és a távolabb fekvő országokkal is próbált kereskedelmi kapcsolatokat kiépíteni. 1820-ban már két svéd hajó is befutott a kikötőbe, 1821-ben egy dán hajó is érkezett és a forgalom kezdett kiterjedni a francia középtengeri kikötőkre, a portugál gyarmatokra és a Fekete-tengerre. 1838. június 10-én jelent meg az első gőzhajó, amellyel a szász király érkezett. Az első kereskedelmi gőzös érkezése 1841-re datálható, 1845-ben már Brazíliába, Argentínába és Chilébe is vittek árut Fiuméből, míg Brazíliából 1848-ban érkezett az első hajó. Mint azt látjuk, a hajóforgalom az 1850-es évekre szinte felöleli egész Európát, sőt – igaz még nem olyan nagy mértékben – kiterjedt Afrikára, Amerikára és Ázsiára (főleg Bombay és Kalkutta) is.

József nádornak köszönhetően az 1820-as évek végén megindult RAUCHMÜLLER VON EHRENSTEIN országos építési főigazgató vezetésével a kikötő és környékének a helyszíni tanulmányozása. Gyakorlatilag – a III. Károly által 1730-ban épített Mandracchio nevű kis kikötőn kívül – más kikötő akkor még nem volt Fiumében. Buccari és Portoré sokkal előnyösebb helyzetben voltak, mert azok már akkoriban védett kikötővel és megfelelően kiépített rakodóparttal rendelkeztek. Az 1830-as évektől beköszöntött a reformkor,

amely a tengeri kereskedelemre is kiterjesztette a figyelmet. Ennek ellenére a kikötő fejlesztésére irányuló tervek 1847-ig az akkori bürokrácia és politikai gépezet lassúságának köszönhetően gyakorlatilag a tervezőasztalon pihentek. Pedig a fejlesztésekre nagy szükség lett volna, hiszen 1842-ig a forgalmat kifejezetten csak vitorlások közvetítették. Ettől kezdve viszont egyre nagyobb arányban szerepeltek a gőzhajók is.

A reformereknek (köztük Kossuthnak és Széchenynek) egyik legfontosabb célja az volt, hogy a fiumei kikötőt, tágabb értelemben a magyar tenger melléket összekösse az ország egyéb területeivel. Ennek bizonyosságául szolgál az 1836. évi XXV. Tc., amely kijelölte többek között az összeköttetést biztosító fő vasúti irányvonalakat. Ezen kívül tervek készültek a tengerhez vezető utakról, az oda irányuló folyók (például a Kulpa) hajózhatóvá tételéről is. E mellett tört lándzsát Kossuth Lajos „*Tengerre magyar!*” című cikkében is.

A kikötő rendszeres fejlesztésére csak 1847-ben került sor, a már említett Rauchmüller javaslatai alapján. A munkálatok igen lassan haladtak, Sőt az 1848/49-es események hatására az építkezést szüneteltették. A törvényhozás sem a kikötő kiépítésével, sem a tengeri hajózás ügyével nem foglalkozott. Az 1848-1868 közötti időszakban újra Horvátországhoz került a város, a tengerészeti ügyeket pedig az 1850. május 1-én Triesztben felállított központi tengerészeti hatóság alá rendelték. Amikor tehát – ugyan nem hivatalosan – Magyarországhoz csatolták a területet 1868-ban, akkor még csak a Lidó- és a Keleti-rakodópart, valamint az Adamich- és a Mária Terézia-móló által határolt medencéből állt, amelyhez a már meglévő Fiumara csatorna-kikötő is hozzátartozott.

### **A kikötő fejlődése Fiume Magyarországhoz tartozásának időszakában**

Magyar tengerészetről aligha lehetett szólni addig, amíg a kiegyezést (1867) követően Fiume ismételten magyar terület nem lett és a magyar kormány hozzá nem kezdett egy nemzetközi szintű kikötő építéséhez. Ez a korszak ugyanis egybeesik a világszerte megnyilvánult átalakulási folyamattal, amely a gőzhajók nagyarányú fejlődésével és a vitorlás hajók rohamos háttérbe szorulásával járt.

1868-ban a kiegyezés eredményeképpen mint külön testet („corpus separatum”-ot) Magyarország sokadszorra is megszerezte a várost, cserébe viszont a magyar kormánynak 3 magyar vármegyéről le kellett mondania. A hivatalos beiktatás ennek ellenére is késett, mert csak 1870. július 28-án lett az ország úgymond „tartozéka”, mint *Fiume-i Provizórium*, amelynek élére ifj. gróf ZICHY JÓZSEF-et állították, mint fiumei és magyarhorvát tengerparti kormányzót.

„Ettől a pillanattól kezdődik Fiume új élete, óriás arányu gyarapodása” – fogalmaz BOROVSKY SAMU –, amely egyrészt a kikötőnek az ország belsejével leendő vasúti összeköttetésére, másrészt a kikötő további fejlesztésére irányult. Ezzel kapcsolatban 2 vasútvonalra kell gondolni, amelyek a Déli-vasút részét alkották. Ezeknek a vonalnak a megépítésére már csak azért is égető szükség volt, mert ezáltal a magyar gabona tengerentúli exportja jelentős mértékben javulhatott volna.

A kikötő építése gyakorlatilag csak 1872-ben, hosszas huzavona után kezdődött el a francia Pasqual mérnök által felülvizsgált tervek alapján. Ennek eredményeként az építkezés első szakaszában (1872–1879) épült a Szapáry-, a Sanita-rakpart; a Zichy-móló; feltöltötték a későbbi Stefánia-rakpart mögötti területet; a Mária Terézia-mólót (hullámgátat) meghosszabbították és megépült a Naszád-kikötő. Közben átadták a Déli-vasút Szent-Péter–Fiume-i szakaszát (1873), továbbá a Károlyváros–Fiume-i vasútvonalat (1874).

Sajnálatos tény volt, hogy a magyar tengermellék és Fiume vitorláshajózása és hajóépítése az 1870-es évektől hanyatlásnak indult. Az 1840-től 1859-ig terjedő csaknem 20 év alatt ugyanis magában Fiumében 12–35 vitorlás hajó épült évente, s még 1862-ben is 12 hajóépítő-telep volt. Ezek azonban az 1870-es évektől kezdve a kikötő és a pályaudvar már említett építése miatt lépésről-lépésre háttérbe szorultak. A gőzösök jelentősége 1876-tól folyamatosan erősödött: abban az évben a vitorlások 10,4 millió forint összes forgalmával szemben a gőzösök forgalma csaknem ugyanannyira, kb. 10 millió forintra emelkedett. 1868-ban pedig hirtelen megkétszereződött a gőzhajók forgalma, 1885-ben 1931-re és 1895-ben pedig 4247-re emelkedett a számuk. Ugyan a vitorlásoknak még volt egy második virágkora, de 1883-ban éppen a tetőpontján lévő vitorláshajó-építés és az ezzel folytatott kereskedelmi tevékenység szinte teljesen megszűnt.

1880-ban egy zármólok építésére és a Mária Terézia hullámgát meghosszabbítására került sor. A faforgalom növekedésének köszönhetően szükségessé vált egy nagyobb farakodó terület kialakítása, ezért 1881-82-ben egy nagyobb területet töltöttek fel. A tengeri kereskedelemben a kőolaj forgalma mutatta a legnagyobb emelkedést, így szükségessé vált egy a kőolaj fogadására alkalmas, önálló kikötő építése is, amelyet 1882-ben adtak át a forgalomnak. Ehhez kapcsolódóan létesült a kikötővel szemben a kőolajfinomítógyár is, amely így megfelelő nagyságú rakodóterülettel és pályaudvarral rendelkezett.

Már az építkezések közben felmerültek olyan kétségek, hogy a várható forgalom ki-elégítésére nem lesznek elegendők a megépülő részek. Ezért 1884-ben összehívtak egy szakbizottságot, amely a HAJNAL ANTAL (a Kikötőépítési Hivatal főnöke) által beterjesztett terveket fogadta el. Ennek lényegét 9 pontban lehet összefoglalni: 1) a kikötő építése az eredeti rendszer szerint folytatódjon; 2) a hullámgát meghosszabbítása a tenger felé hajló irányban; 3) a rakodópartok és a mólók meghosszabbítása; 4) a Fiumara és a kikötő között egy csatorna létesítése szükséges; 5) a kikötő bejáratát ki kell szélesíteni; 6) világítótornyot kell alkalmazni a Fiumara és a Nagy-kikötő valamint a Kőolaj-kikötő hullámgátjának a végén; 7) földszintes és emeletes raktárak építése szükséges; 8) két előkikötőt kell kialakítani a Fiumaránál és a Nagy-kikötőnél; 9) a szakbizottság szükségesnek látta egy szárazdoki építését. Ezeknek a pontoknak a hatására készült el a Stefánia-rakpart, a Rudolf-mólok és a Ferenc Salvator-rakpart. Mivel ezek egy hosszú távú építkezés tervei voltak, az elkövetkező évek munkaprogramjának kidolgozása is szükséges lépés volt. Ennek legfontosabb pontjai a Mária Terézia-hullámgát meghosszabbítása és a Fiumara-deltán farakodóhely és fakikötő létesítése voltak. Erre a legalkalmasabbnak a már feltöltés alatt álló Fiumara és Recina közötti Delta-terület bizonyult.

A munkálatok 1888-ban kezdődtek el, amelyek befejezését 1894-re prognosztizálták. Már ekkor kicsinek bizonyult viszont a rendelkezésre álló terület, ezért célszerűnek találták a Brajdica területét is kiépíteni. A kikötő nem rendelkezett hajógyárral sem, ennek a megépülésére 1893-ban került sor. A forgalom fokozatos fejlődésével párhuzamosan 1894-től kibővítették a Nagy-kikötőt és tovább dolgoztak a Brajdica-farakhely feltöltésén, valamint megépítették az úszó dokk elhelyezéséhez szükséges hajógyári kikötőt. Ezek a munkálatok összességében 1899-ben értek véget, de fejlesztésekre a továbbiakban is szükség volt.

Az így kialakult létesítmény-komplexumot 3 nagy részre lehet felosztani. A legnagyobb építmény a Nagy-kikötő. A következő a Baross Gábor fakikötő a Fiumara-csatorna kikötővel, amely kizárólag farakodásra épült és egy forgóhíd segítségével kötötték össze a Nagy-kikötővel. A harmadik rész a kőolajkikötő, amely mellett meg kell említeni a Naszád- és a Dokk-kikötőt is. A létesítményhez tartozik még a Delta- és a Brajdica-farakodóhely. A két rakodóhely a pályaudvarokkal együtt összesen 38 hektárnyi területet foglaltak el a kikötő és környékének területéből. A kikötőnek úgyszólván szerves tar-

tozékát alkotja a Fiumétól mintegy 6 km-re a Martinschizzai-öbölben fekvő Vesztegzárikikötő.

Érdekes következtetéseket vonhatunk le akkor is, ha a fejlesztések indokoltságára keresünk magyarázatot figyelembe véve a Fiumével kapcsolatban álló kontinentális kikötők hajóforgalmának alakulását. Ha a kikötőkbe érkezett hajók tonnatartalmát vizsgáljuk az 1894-es és 1903-as adatok alapján, akkor megállapíthatjuk, hogy Fiumét a százalékos emelkedésben csak Rotterdam múlta fölül és Trieszt is mögötte állt. Ha viszont az abszolút számokat vesszük figyelembe, akkor azt kell mondanunk, hogy Velencét kivéve Fiume hajóforgalma messze mögötte marad európai vetélytársainak, illetve fejlődése sokkal csekélyebb, mint a többi kikötőé. Azonban így sem volt mit szégyellni, ha tekintetbe vesszük a kikötő kedvezőtlen földrajzi fekvését és azt, hogy tengerészeti múltja mindössze 30 évre tekintett vissza.

1. táblázat – Table 1

A nemzetközi kikötőkbe érkezett hajók tonnatartalma GONDA B. (1906) nyomán  
Goods traffic of European ports after GONDA B. (1906)

	1894	1903	Emelkedés %-ban
Fiume (Rijeka)	1 070 000	2 000 000	84
Trieszt	1 630 000	2 700 000	65
Velence	1 060 000	1 580 000	40
Nápoly	2 860 000	4 560 000	60
Genova	3 750 000	5 770 000	55
Marseille	4 800 000	7 260 000	50
Rotterdam	4 120 000	8 380 000	105
Antwerpen	5 025 000	9 125 000	82
Hamburg	6 250 000	9 160 000	47

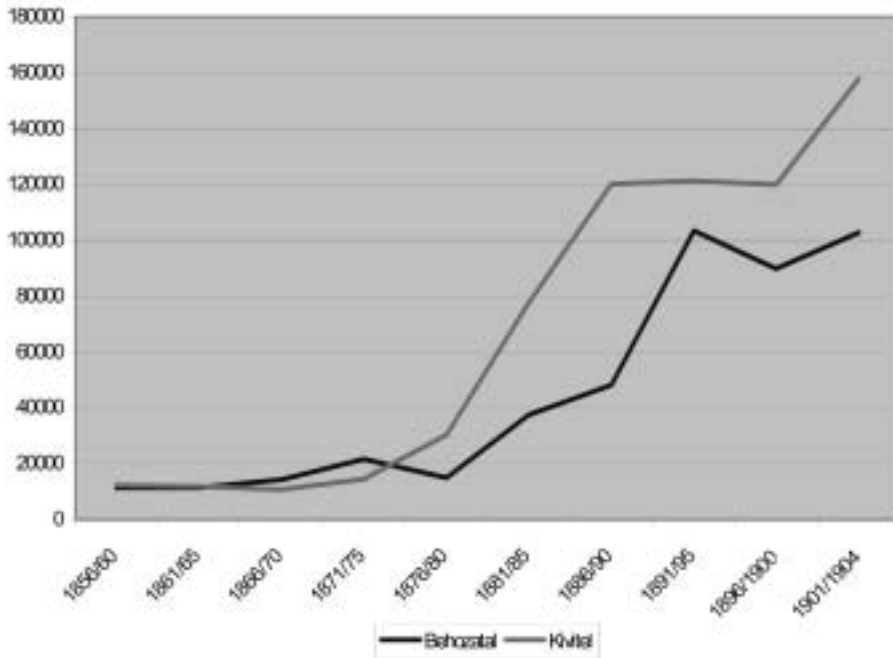
Az itt felvázolt törekvéseknek köszönhetően látni lehet, hogy a tengermelléki és a nyugati országokkal való kereskedelmünk biztosítva volt. A következő lépés a keleti forgalom kiterjesztése volt. Ez már akkor felmerült, amikor 1894-ben megalapították a *Magyar Folyam- és Tengerhajózási Társaságot*, majd a szabadhajózási törvényben biztosított állami kedvezmények alapján 1898-ban alakult meg a *Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság*. A vállalat megalakulásakor már cél volt, hogy a keleti kereskedelmünkhöz megfelelő kikötők álljanak rendelkezésünkre. Ezeket a feltételeket biztosították a fent említett társasággal és az osztrák Lloydal kötött szerződések.

A fent vázolt szerződésekkel tengerészetünk hatalmas fejlődést produkált az új évszázad beköszöntével. Nem hagyhatom ki a magyar kormány által 1904-ben az amerikai *Cunard Társasággal* kötött szerződést sem. Ennek értelmében elvállalta a társaság, hogy állami segélyezés nélkül szállítja a kivándorlókat Fiume és New York között. Ennek távlati célja egyébként gazdasági érdekeket is szolgált.

A fiumei kikötőnek az 1871 óta történő folyamatos bővítésével, a hajóforgalom növekedésével, a hazai hajózási vállalatok hajójáratainak fokozatos kiterjesztésével párhuzamosan növekedett az áruforgalom is, ami folyamatosan megújuló igényeket támasztott a magyar kormányzattal szemben nemcsak a rakodópartok, hanem a raktárak, rakodóhelyek, és a pályaudvar fejlesztésének tekintetében is.

A forgalomnak az ábrán is látható mértékű fejlődése szoros kapcsolatban állt az *Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Vállalat* rendszeres járatai számának emelkedésével. Erre a legjobb bizonyíték a kikötő forgalmának az alakulása volt, ugyanis amíg 1871–1875





I. ábra A fiumei kikötő áruforgalma 1856 és 1904 között (tonnában)  
 Figure 1 Goods traffic of the port of Rijeka between 1856 and 1904 (tons)  
 Forrás/Source: GONDA B. (1906) nyomán

közötti 5 év átlaga 165 000 tonna volt 36 millió korona értékben és 1876–1880 közötti 5 év átlaga csak 231 000 tonna volt 45 millió korona értékben, addig 1881–1885 évek átlagában a forgalom 231 000 tonnáról 540 500 tonnára emelkedett, s mintegy 133%-kal növekedett. Azóta – az egyes évek természetszerű hullámzásától eltekintve a forgalom – ha 5 éves időszakok átlagában nézzük – fokozatosan emelkedő tendenciát mutatott.

Ami a forgalmat különösen jellemezte, az a kivitel jelentékeny túlsúlya volt a behozattal szemben. Fiume ezzel a jelentős európai kikötők között egyedül áll, mivel azoknál a kikötőknél a behozatal nagyobb a kivitelnél. Csupán csak 1866–1875 között volt fordított a helyzet, ha a forgalmat az áruk súlyában vizsgáljuk. Azóta azonban túlnyomóan kiviteli kikötővé alakult át, mégpedig úgy, hogy amíg a behozatali forgalom 1871 és 1904 között 4 és félszeresére, addig a kivitel ugyanezen időszak alatt 11 és félszeresére emelkedett.

Ha ugyancsak az 1903. évi áruforgalmat vesszük figyelembe, akkor elmondhatjuk, hogy a kivitel irányát tekintve a legnagyobb felvevőpiacunk Nagy-Britannia volt, amely elsősorban a lisztnek és a cukornak volt nagy piaca. Sorrendben utána Franciaország és Olaszország következtek, amelyek esetében az emelkedés az 1891. évi kereskedelmi szerződésnek volt köszönhető. Ausztria állt a negyedik helyen, majd jóval lemaradva következtek az Amerikai Egyesült Államok, Törökország, Brazília, Hollandia, Belgium piacai. Nem jelentős, de említésre méltó a Spanyolországgal, Egyiptommal, Görögországgal valamint Németországgal és Portugáliával folytatott kereskedelmünk is, habár az előző országokban a Lloyd által diktált fuvardíjakkal favorizált Trieszt kereskedésével nem tudott versenyezni Fiume. Ha figyelembe vesszük a kiviteli arányokat, akkor azt is megállapíthatjuk, hogy a rendeltetési országok között nagyobb részt európai államok

szerepeltek. Érdekes adatnak tűnik, hogy a magyar-osztrák tengerpart a harmadik helyet foglalta el. Ezekből az adatokból is kiderül, hogy Nyugat-Európának a „meghódítása” akkoriban nem tűnt reménytelennek.

A kivitelhez hasonlóan vizsgáljuk meg, hogy melyek azok az országok, ahonnan a legtöbb importáru érkezett a fiumei kikötőbe? Legjelentősebb partnernek ezen a téren Olaszország és Ausztria voltak. A legjobb magyarázatot erre talán a két ország közelsége adhatta. Nem kiemelkedő, de említésre érdemes a Spanyolországból, Egyiptomból, Németországból, Brazíliából, Japánból, Franciaországból és Görögországból származó termékek behozatali aránya. A nagyobb baj az volt, hogy a forgalom nagyobbik része átmeneti jellegű volt. Ez azt jelentette, hogy a beérkező áruk többsége maximum néhány napos raktározást követően vagy Magyarország belső területeire vagy más országokba áramlottak és csak minimális részét közvetítette saját kereskedelme. Ezekből a mutatókból az is kiténik, hogy Trieszt nyomasztó fölénye az adott időszakban is jellemző volt.

### **Fiume a két világháború között**

Az első világháború kitöréséig több hajózási társaság is Fiumében rendezkedett be, például a part menti hajózás terén a Monarchiában legnagyobbak számító *Magyar-Horvát Gőzhajózási Társaság* is. A kikötő a háború kitörésekor 137 gőzhajóval és 93 utasszállító hajóval rendelkezett. Fiume keleti település-részének, Sušak fakikötőjének forgalma pedig megközelítette Nyugat-Európa és Észak-Amerika faexport-kikötőinek forgalmát. A trianoni békeszerződés azonban nemcsak Magyarországot, hanem Fiume kikötőjét is hátrányosan érintette, hiszen elvesztette kereskedelmi hátterének nagy részét. A világháború befejeztével Fiume és Trieszt is veszített jelentőségéből, hiszen mindkét kikötő Olaszország keleti, szűk perifériájára került, míg Sušak fakikötőjét a határ másik oldalára rendelték a béketárgyalások, s az új délszláv államalakulathoz, Jugoszláviához csatolták. A két világháború között az olaszoknak nem sikerült feléleszteni Rijeka forgalmát, ellenben Sušak forgalma majdnem megközelítette a korábbi anyakikötő jelentőségét elsősorban annak köszönhetően, hogy Jugoszlávia hatalmas „hinterland”-ot alakított ki a kikötő mögé. A kettéválasztott két kikötő együttesen sem voltak képesek azonban a világháború előtti forgalmukat produkálni. A Fiumében működő *„Adria” Magyar Királyi Hajózási RT* hajóiból a háború vége után csak 25 tért vissza, és ezeknek közös lobogó alatt kellett hajózniuk.

Egy tőkeerős csoport, közte ALBERTO és OSCAR COSULICH, a híres trieszti hajótulajdonos család tagjai, megszerezte az egykori „Adria” részvényeit és megalapította a *„Societa anonima di Navigazione Marittima Adria” Társaságot*. Az új Társaság hajóinak előbb Velence, majd Volosca, illetve 1924-ben ismét Fiume lett az illetőségi kikötője. Az „Adriának” 1936 decemberében pénzügyi okok miatt be kellett szüntetnie a működését. Teljes hajóparkját, igazgatását és személyzetét a nápolyi *„Tirrenia” Hajózási Társaság* vette át. Az egykori osztrák-magyar kereskedelmi tengerészetnek azt a kevés hajóját, amely károsodás nélkül vészelt át még a második világháborút is, szétbontották.

### **Rijeka a második világháború után**

Fiumét 1945 májusában a jugoszlávok elfoglalták és a Rijeka nevet adták a városnak. Jugoszlávia legnagyobb forgalmú kereskedelmi kikötője vált belőle azáltal, hogy a második világháborút lezáró békeegyezmények az Isztriai-félszigettel egyetemben az An-

karani-öbölíg ismét Jugoszláviához csatolták. A délszláv államszövetség export-importja mellett igen nagyarányú volt a tranzitforgalma is, amelyből nem kis mértékben vették ki részüket a magyar áruk. Jugoszlávia felbomlásával Rijeka természetesen Horvátország tulajdonában maradt, forgalma viszont szinte a nullára csökkent.

Horvátország az 1990-es években hosszan tartó fegyveres háborút vívott Szerbiával és a boszniai szerbekkel. Bár a háborúból „győztesen” került ki, gazdasága komoly károkat szenvedett. A háború vége óta erőteljesen folyik az újjáépítés és gazdasági potenciálja alapján ott lenne a helye a 2004-ben az Európai Unióhoz csatlakozott országok között. A kikötő forgalmának az 1990-es évek elején tapasztalható visszaesése annak volt köszönhető, hogy a polgárháború utáni Horvátország kivitele igen jelentős mértékben lecsökkent és a tranzitforgalom is majdnem teljesen megszűnt.

Ma a kikötő a következő részekből épül fel: magán a kikötőn belül (mely nagyrészt szintén vámszabad-területként működik) az egyes kikötőmedencék, illetve azok egyes részeinek árunemek szerinti specializációja figyelhető meg, az alábbi terminálokkal:

- Faáru-terminál: kisebb részt Rijekában, nagyobb részét Rasaban található, éves kapacitása 550 000 m<sup>3</sup>;
- Frigo-terminál: a rijekai kikötőmedencében található terminál évente 54 000 tonnás áruforgalom lebonyolítására, illetve egyidejűleg 5 000 tonna gyümölcs, zöldség és mélyhűtött áru tárolására képes 4 000 m<sup>2</sup>-nyi hűtő- és légkondicionált térrel, valamint 4 500 m<sup>2</sup> szabadtéri tárolóval rendelkezik;
- Élőállat-terminál: a rasai medence istállóiban egyidejűleg 1000 jószág helyezhető el, éves kapacitása 100 ezer tonna élőállat;
- Száraz ömlesztett áru terminál: a bakari medencében található terminál 130 ezer tonna vasérc, bauxit, szén és más ömlesztett áru tárolására alkalmas, éves kapacitása 3 millió tonna;
- Gabona-terminál: a rijekai medence partján található terminál betonsilója 56 ezer tonna befogadóképességű, évi kapacitása 800 ezer tonna;
- Általános áru-terminál: a nagyobb részét Rijeka kikötőjének régi, központi részén, kisebb részt Skrljevo viszonylag újonnan kiépített részén elterülő, 2,1 millió tonna éves kapacitású terminál tulajdonképpen három kisebb, specializált terminálból áll: A konvencionális általános áruk terminálja évente 1,3 millió tonna papíráru, kohászati termék és veszélyes áru kezelésére képes. A száraz ömlesztett áruk termináljának éves tárolási kapacitása 800 000 tonna, 20 ezer tonna befogadóképességű fedett tárolóterülettel rendelkezik, s évente akár 1 millió tonna áru zsákolása is megoldható. A folyékony áru terminálon 3 500 m<sup>3</sup> bor, étolaj, melasz és más folyékony áru egyidejű tárolására van lehetőség;
- Konténer- és RO-RO terminál: a susaki medencében elterülő brajdica konténerterminál 7 ezer TEU befogadására alkalmas, éves kapacitása 70 000 TEU, ill. 600 000 tonna, míg a szintén itt található, specializált gépkocsi-terminálon egyszerre 3000 autó tárolása oldható meg, éves kapacitása 50 ezer gépkocsi (ILLÉS G. 2000 nyomán).

Ha Rijekát a térség nagyobb kikötőihez hasonlítva vizsgáljuk, akkor sajnálattal kell megállapítanunk, hogy pontosan ellentétes fejlődési utat jár be, mint versenytársai Koper vagy Trieszt. Míg Rijeka folyamatosan veszít évszázadokra visszatekintő presztízséből, addig Koper fiatal kikötője, ahogy azt már említettem, töretlen fejlődést mutat. Ebben persze nem csak a délszláv háború és a gazdasági átalakulás, hanem a közelmúlt politikai helyzete is nagyban szerepet játszik. Részben Rijeka pozícióvesztésének köszönhető Koper fejlődése is. Ennek fényében mondhatjuk azt, hogy míg Koper elsősorban most már az észak-európai kikötőket és a dunai hajózást (a Duna–Majna–Rajna-csator-

na révén) tekinti nagy versenytársának, addig Rijeka mindenben (forgalomban, kapacitásban, infrastruktúrában, fejlesztésekben stb.) csak Koperhez méri, mérheti magát.

A közel 22 millió tonna befogadó kapacitással rendelkező kikötőkomplexum 1985-ben érte el forgalmának a csúcspontját a maga 7,1 millió tonnás értékével. Ehhez képest a 1996-os adatok tanúsága szerint forgalma lecsökkent 2,5 millió tonnára, bár némi emelkedésnek köszönhetően ez az érték 1998-ra elérte a 3,3 millió tonnát. 1993-ban jegyezték fel az első igazán súlyos veszteséget és a háború befejezése után a forgalom azóta is lavinaszerűen zuhan. Még beszédesebbek azok a számok, amelyek a kikötő éves bevételeit mutatják: A rendszerváltás idején még kvázi 100 milliárd forint nyeresége volt évente, a kilencvenes évek közepére viszont 450 milliárd forintnyi veszteséget halmozott fel.

Ahogy ILLÉS G. (2000) megfogalmazta: „Bár a rijekai kikötő forgalmát tekintve az 1980-as évek végéig meghatározó volt az Adriai-tengeren, s évi közel 9 millió tonnás forgalmával kiemelkedő gazdasági jelentőséggel bírt a közép-kelet-európai export-import forgalomban, a háborús események következtében folyamatosan veszített vezető szerepből, ezért az adriai térségben felértékelődött Koper és Trieszt”.

2002 januárjában volt még egy komoly próbálkozása Magyarországnak a kikötővel kapcsolatban. A szerződés szerint az 51%-os magyar tulajdonú Ganz Port Rijeka, a szójaterminál és a komoly magyar hitel segítségével Magyarország részt vállalt a fiumei kikötő újjáépítésében. A megállapodás része volt az autópálya-építés is Budapestről Fiuméig, valamint Eszék irányába. Ezen törekvések szükségességét elsősorban a Rijekán keresztül történő magyar külkereskedelem folyamatos emelkedése indokolta.



2. ábra A Rijekai kikötő forgalma országok szerint (2003)

Forrás: A rijekai kikötő statisztikai adataiból összeállította a szerző

Figure 2 Goods traffic of Rijeka by countries (2003)

Source: data selected by the author using statistical data of the Rijeka port

Gazdasági elemzők szerint a kikötő mélyrepülését nem kizárólagosan a globális piac beszűkülése okozza, hanem a horvátországi politikai helyzet is hozzájárult a válsághoz. A háborúnak köszönhetően a válság előtt jelentős folyami áruforgalmat lebonyolító Dunát átfelülő hidak szinte kivétel nélkül a rombolás áldozataivá váltak. A javuló horvát gazdasági mutatókból előrevetíthető, hogy az újjáépítés érinteni fogja majd a Duna-hidakat is. „Rijekának tehát hosszú távon nem szabad a Duna ‚befagyására’ építenie, az

átmenetinek tekinthető helyzetet azonban igyekeznie kell minél jobban kihasználnia, mert az segíthet lendületbe hozni forgalmának fellendítését. Ezzel egyébként, ha rövid időre is, de csaknem azonnal növekedne a magyar külkereskedelemben betöltött szerepe, hiszen vasérc- és szénimportunk, illetve vasáru-exportunk jelentős hányadát csábíthatná magához” (ILLÉS G. 2000).

Ha a fenti tényezőknek köszönhetően alakulna a kikötő további gazdasági helyzete, Rijekának minden esélye megvan arra, hogy visszaszerezze régi fényét, s újra a magyar külkereskedelem kapuja legyen a Világra.

#### IRODALOM

- BALÁZS K. 1995: Fiume és a magyar tengerpart. – Budapest.
- BOROVSKY S. 1910: Fiume és a magyar-horvát tengerpart /Magyarország vármegyéi és városai./ – Budapest, Apollo Irodalmi T.
- ERDŐSI F. 1995: Ágazati és regionális kommunikációföldrajz I–II. kötet. Pécs, JPTE TTK Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék.
- ERDŐSI F. 2000: Európa közlekedése és regionális fejlődése. – Pécs, Dialóg Campus.
- ERDŐSI F. 2005: „Tengerre magyar” – de hol? – Tranzit, március.
- ERDŐSI F. 2008: Kelet-Európa országainak vízi közlekedése. – Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja.
- GONDA B. 1906: A Magyar Tengerészet és a Fiumei Kikötő. – Budapest.
- ILLÉS G. 2000: Az adriai kikötők (Koper, Rijeka) stratégiai szerepe a magyar külkereskedelmi forgalomban az EU-csatlakozás tükrében. – EU Working Papers 4/2000.
- PESTY F. 1988: Az eltűnt régi vármegyék I.–II. kötet (reprint) – Budapest, Állami Könyvterjesztő Vállalat.



Szerkesztette:  
MICHALKÓ GÁBOR – RÁTZ TAMARA

**TA**  
TURIZMUS AKADÉMIA 4.

MICHALKÓ GÁBOR – RÁTZ TAMARA (szerk):

**A turizmus vonzásában: a turisztikai termékfejlesztés térspecifikus vonásai**

A tanulmánykötet az I. Magyar Turizmusföldrajzi Szimpóziumon (2007) elhangzott előadások által inspirált kiadvány. A válogatott tanulmányok azon turisztikai termékek sajátosságait elemzik, amelyek esetében a vonzerő, valamint az azt feltáró, annak értékesítését (fogyasztását) lehetővé tevő infra- és szuprastruktúra elemeinek karaktere erősen kötődik ahhoz a térhez, amelyből ered. A 22 tanulmányt tartalmazó kiadvány bevezetője és első fejezete a térspecifikus termékfejlesztés elméleti kérdéseit tárgyalja, a másodikban a városi, a harmadikban a vidéki turizmus problematikája kerül feldolgozásra, míg a negyedik rész a táj és a turizmus szimbiózisára koncentrál. A kiadvány kiválóan használható a turisztikai felsőoktatásban tanulók és dolgozók számára.

További információ: [michalko@iif.hu](mailto:michalko@iif.hu)

## A KÖZIGAZGATÁSI GYAKORLAT HATÁSA A TANYAKÖZSÉGESEDESRE TÓTKÉR PÉLDÁJÁN

MOLNÁR MELINDA<sup>1</sup>–GUGI BETTINA<sup>2</sup>

EFFECTS OF ADMINISTRATIVE PRACTICES ON THE FORMING  
OF VILLAGE COMMUNITIES THROUGH TÓTKÉR'S EXAMPLE

### Abstract

The fact that at present we have many villages in Hungary which mainly derived from farm settlements shows, that scattered development can primary lead to other settlement formations (group settlement). A crucial requirement of forming a *farm community* is a settlement core, the establishment of a center institute. But altogether these are just requirements, and not a guaranty. Namely, if the local community lacks the necessary will to form, and/or the public service is not supporting enough, than the development will come to a halt. This study's purpose is to show through *Tótkér's* example that forming a village community is not only due to establishing a sealed settlement core, or institutionalization, but to have a stimulating or restrictive administrative practice.

**Keywords:** farms, village community, administrative practice

### Bevezetés

Az a tény, hogy mára több tucat olyan községünk van, amelyek kialakulása lényegében tanyasűrűsödésből vezethető le bizonyítja, hogy a szórványfejlődés minőségileg más települési formációhoz (csoportos település) is elvezethet. A BELUSZKY P.–SIKOS T. T. (2007) által végzett falutipizálásban az V.2. altípusban (*Magas külterületi népességarányú és jelentős agrárszerepkörrel rendelkező falvak, túlnyomórészt az Alföldön – tanyaközségek*) hetven község található, melyek túlnyomó része más településből alakult ki a tanyás határrészek leválásával. Az önállósulás folyamatát a szerzőpáros jellegzetes folyamatként értelmezi, melynek során a tanyavilágban zártabb településmagok jöttek létre, valamint intézményi központok (iskola, igazgatási kirendeltség, boltok stb.) létesültek. A szórványfejlődésben legmesszebbre tehát azok a tanyás térségek jutottak, jutnak, amelyekből falu, város (pl. Mórahalom) fejlődik ki. E tanulmány a *Jászságba* kalauzol el némi időutazással. Célunk bemutatni, hogy a tanyavilág községesedése nem csupán a zárt településmag kialakulásán, az intézményesülésen, a „bokrosodáson” múlik, hanem a közigazgatási gyakorlat ösztönző és korlátozó ereje is meghatározó.

### A tótkéri tanyavilág kezdetei

A tótkéri tanyavilágot napjainkban hiába keresnénk a térképen. Ma csupán egy *János-hidához* tartozó határrésznek a neve, amely a Zagyva folyó jobb partján terül el Jászberényvel, Alattyánnal, Jászboldogházával határosan. Tótkér esetében a dokumentumok

<sup>1</sup> Szent István Egyetem, Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar, Regionális Gazdaságtani és Vidékfejlesztési Intézet

<sup>2</sup> Szent István Egyetem, Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar IV. évf. gazdasági agrármérnök hallgató

bizonyossága szerint a 19. században születtek meg az első szórványok, melyek kezdetben csak nyári szállások voltak. Ennek az időszaknak a nyomai, igaz csak romokban, de megtalálhatók a környéken. Példaként említhető az 1879-ben fölállított kőkereszt a Tótkéri út mellett, amely a mai napig is megtalálható egy omladozó kistemplom előtt. Ugyancsak korjelző régészeti leleteket találhatunk a Jakabi földön az egykori csárda helyén, ahol az eke nyomában ma is találhatunk pipát, üvegeket, pohárdarabokat, butykosokat, amiket a földből forgat ki a gép. Ezek az emlékek, és emlékművek jól jelzik a tótkéri pusztá benépesülésének kezdeteit.

A tanyasűrűsödés szorosan kapcsolódik az 1887-es földosztáshoz. Ekkor Jánoshidáról viszonylag komolyabb kiáramlás indult el a külterületekre. 1889-ben a Pesti Imre tanyájánál már csárda is üzemelt. 1927-ben Jánoshida község lakosságának közel 21%-a lakott külterületen (igaz ebben az adatban benne van Tótkér mellett Pusztamizse is). Ez az arány egészen 26%-ig emelkedett az elkövetkező évek folyamán. A külterületi lakosság szám növekedése nem csupán a külterületi születésszám növekedésére vezethető vissza. A jelenséget a kor politikai, gazdasági kezdeményezései is fenntartották, ugyanis sokan jutottak itt földhöz különböző szolgálatokért (háború, uradalmi szolgálat). Az 1928-as térképi dokumentáció már 97 tanyáról számol be, melyből 74 állandóan lakott hely volt, a többi nyári szállásként funkcionált. Mintegy 1500 katasztrális hold nagyságú területen összesen 450 ember élt ekkor (SZIRÁKI K.NÉ 2006).

### **A tanyavilágot befolyásoló közigazgatási viszonyok közvetlenül az államszocializmus előtt**

A 20. század első harmadában a tanyavilág gyarapodása, a tanyán élők mind nagyobb száma Alföldszerte, így Tótkéren is egyre bonyolultabbá és nehezebbé tette az állam legkülönbözőbb közigazgatási, társadalmi feladatainak ellátását. A problémákra kormányzati szinten hosszú évtizedeken át keresték a konstruktív megoldást. Az egyre gyarapodó külterületi népesség ellátása érdekében a belügyminiszter 33.307/1927.III.B.M. körrendelete alapján végül Tótkéren is létrejött a közigazgatási tennivalók közvetlen ellátása végett a *tanyakörzet*, és a központ is kijelölésre került (ALSÓ L. – BENISCH A. – MÁRTONFFY K. 1937). A tótkéri tanyakörzet központja az iskola lett. A körzet központja 5 km-re volt a szomszéd körzet központjától (Alattyán). Ami a tótkéri tanyák elérhetőségét illeti, a legközelebbi vasútállomás 6 km-re volt Jánoshida-Boldogházán. Mint minden tanyakörzetben, úgy Tótkéren is megszerveződött a tanyai eljárás, melynek tagjai a jegyzőn, állatorvoson kívül – a körzet lélekszámától függően – választott tagok voltak. Tótkéren csak egy képviselőtestületi tag lakott kint ténylegesen a tanyavilágban. A körzet nem alkotott választókerületet. Községi alkalmazottként csak a marhalevél-kezelőt és a községi mezőirt tartották nyilván. A rendeletek közzététele falragasztással történt, lévén tanyai jegyzői kirendeltség nem volt. Orvos 6,5 km-re, bába úgyszintén 6,5 km-re, gyógyszerész 6 km-re volt a nyilvántartás szerint. Az 1 tanteremmel és 1 tanítóval működő iskola fenntartója Jánoshida község volt. A helyi közelet fejlődését jelezte, hogy a dokumentumok szerint ekkor már gazdakör működött a településen (SZIRÁKI K.NÉ 2006). A külterületi viszonyok rendezését szabályozó fenti törvény tehát nem korlátokat, hanem szabályozott lehetőségeket teremtett. A meglévő társadalmi és gazdasági bázishoz hozzárendelte az alapvető közellátás intézményi és személyi feltételeit, tehát a közigazgatási reform valódi lokális érdekeket szolgált.

A fejlődés nem állt meg, az 1946-os földosztás kapcsán a lehetőségek köre tovább bővült. Tótkéren ekkor 1–15 katasztrális hold (kh) területet kaptak a nagycsaládos, föld-



del nem rendelkezők. Természetesen nem egyforma földminőséggel lehetett számolni, akár egy dűlön belül is jelentős különbségek voltak. Akadtak helyek, amelyek az év egy részében víz alatt álltak, máshol a szikesedés okozott gondot. Fontos azt is kihangsúlyozni, hogy Tótkér életét, gazdálkodását, települési viszonyait a Zagyva-folyó mindenkor meghatározta. A negyvenes évek végére összességében az 1–40 kh-ig terjedő birtoknagyság vált jellemzővé Tótkéren. A leggyakoribb méret a földosztások után a 7–10 kh nagyságú földterület volt (SZIRÁKI K.NÉ 2006). A tótkéri tanyavilágban, mint minden feketeföldi tanyás térségben, elsősorban szántóföldi kultúrák termesztésével, valamint hozzá kapcsolódóan jószág tartással foglalkoztak. A szántóföldeken termesztett legfontosabb növények a kenyérgabona, a takarmánygabona, a kukorica, a cukorrépa (leszállították), a napraforgó és szalastakarmányok voltak. Gazdája volt minden darabka földnek, még az árokpartnak és a gátnak is.

### **A tanyavilágot befolyásoló közigazgatási viszonyok az államszocializmusban**

*Tótkér: a szalagtelkes „majdnemfalu”*

Az államszocializmus a tanyavilág számára új korszakot jelentett. Az ötvenes években a tanyaügy rendezését már nem egyszerűen közigazgatási kérdésként, hanem a mezőgazdaságban végbemenő kollektivizálással összefüggésben kezelték. Az új korszak a tanyák, tanyán élők nagy részének a meglévő községi, városi belterületekbe való beolvasztást jelentette. A tanyák ilyenformán történő *elsorvasztásának* három eszköze volt (ORBÁN S. 1980):

- a tanyai építkezések korlátozása,
- minden támogatás megvonása a tanyai építkezésektől,
- támogatás a belterületi építkezéshez a tanyasiak számára.

Az életben maradásra ítélt tanyavilágban az új korszak új településcsoportok, új belterületi egységek (tanyaközségek) kialakítását jelentette. Sajátos *tanyaközségesítés* ment végbe, ami azonban meglehetősen ellentmondásosan valósult meg. A legfőbb problémát az jelentette, hogy a tanyaközséggé válás a rendszer központi hatalomgyakorlatából adódóan felülről vezérelt volt (ORBÁN S. 1980), azaz nem épített a lokális viszonyokra és nélkülözötte a társadalmi kontrollt. Azt, hogy a döntések mennyiben szolgálták általában a tanyasiak érdekeit jól jellemzi, hogy az országos statisztikák a külterületi népességben csak 1949–1960 között mintegy 190 ezer fős fogyást regisztráltak (BELUSZKY P. – SIKOS T. T. 2007).

Annak ellenére, hogy az 1950-es években kedvezőtlen folyamatok indultak el a külterületeken, Tótkér – meglepő módon – ekkor élte virágkorát. Miközben az 1300/1949-es kormányrendelet alapján a külterületi építkezésnek nem csupán a korlátozásáról, hanem a tiltásáról is döntés született (ORBÁN S. 1980), addig Tótkéren az 1950-es években az állandóan lakott tanyák száma már elérte a százötvenet. Miközben országszerte ekkor már egzisztenciális válságban volt a családi gazdálkodás, addig a tótkéri tanyavilág megélhetési viszonyai szinte semmit sem változtak, hiszen 142 taggal csak 1959-ben tudott megalakulni a helyi Béke Mezőgazdasági Termelőszövetkezet 1050 kh. földön (SZIRÁKI K.NÉ 2006). Az ötvenes években tehát az államszocializmus rendszere még nem talált rá Tótkérre. A tanyavilág a generációk óta működő munka- és családszerveződésben létezett és fejlődött. A fejlődést Tótkér műszaki és humán infrastruktúrái is jól jelzik: az 1950-es évek elején megjelent a telefon, melyet az iskola épületében helyeztek el. Ennek

a kornak a rekonstrukciója látható az *1. ábrán* Berkó Sándor és Tamasi Mária egykori tótkéri lakosok dokumentumai és emlékei alapján. Az ábrára tekintve mintha csak egy születőben lévő *szalagtelkes falu* képét látnánk (BÁRTH J. 1996). A településmagban ott a templom, az iskola, a bolt, a művelődési ház, melyek egy orsószerűen tágult tere-  
 sedésen helyezkedtek el. A tömbös beépítést az út osztja kétfelé, mintha csak egy *útifa-  
 lut* látnánk. A kép egy már egészen rendezett településszerkezetet mutat, ahol a telkek  
 hosszan elnyúlók voltak, egy vagy több szabályos sort hozva létre ezáltal. A lakóépüle-  
 tek az utcaoldalra és utcafrontra kerültek, emellett baromfiól, istálló, konyhakert és  
 gabonatórta is tartozott a lakóépületekhez. A tótkéri külterület tehát elindult a közsé-  
 gesedés útján. A faluszerűen sűrűsödő beépítés természetesen csak a „központ” jellemez-



1. ábra Tótkér tanyavilágának virágkora (1950-es évek)

Forrás: BERKÓ SÁNDOR és TAMASI MÁRIA (tótkéri lakosok) térképvázlata és dokumentumai alapján készítette GUGI B.

Figure 1 Golden age (1950s) of Tótkér village community

Source: by GUGI B. after the map and documents of S. BERKÓ and M. TAMASI (former Tótkér residents)

te, attól távolabb nőtt a tanyák közötti távolság. Az Alattyáni-erdő és a Meggyesi-erdő környékén például már csak szórványok voltak az út mellett, mint ahogy az utolsó dűlő, a Jakabi út mentén is (1. ábra).

A tótkéri tanyavilág számára a megalakuló tsz jelezte először a komolyabb változásokat. Tény, hogy a termelőszövetkezet megalakulása Tótkér esetében is kötelező jelleggel való beléptetést jelentett, a munka utáni elszámolást pedig a kor gyakorlata szerint munkaegységben számolták el éves szinten. A munkaegységet forintosították, a kifizetés év végére, illetve a következő év elejére volt tehető. Az addigi évszázados paraszti munka és megélhetés tehát átalakult: a tsz-dolgozók év közben csak munkaegység-előleget kaptak, és csupán 1 hold háztáji járt mindenkinek. A politikai és gazdasági nyomás következtében szétestek a korábban kialakult munkamegosztási rendszer, a tulajdoni és a gazdasági viszonyok. A történetileg kialakult tanyai parasztság helyén egy formailag egységes, a tsz alkalmazásában álló paraszti társadalom jött létre (BOGNÁR L. – CSIZMADY A. 2005). E változás drasztikus volt a helyi tanyai társadalom életében. A változások negatív hatásait azonban kezdetben Tótkéren kompenzálni tudta, hogy a tsz-kiépítése egy fontos innovációt hozott magával a tanyavilágba: 1961-ben megjelent a villany. Ez volt az a változás, ami miatt a tótkéri tanyasiak kezdetben a tsz-szerveződésekben inkább az új lehetőségeket és a reményt látták, semmint a pusztulást. RUSVAI LÁSZLÓ tótkéri tanító közbenjárására például még keskenyvásznú mozit is kapott a tanyavilág. Fiókkönyvtár is üzemelt Tótkéren, ahol Jászberényből hozott könyveket lapozgathattak a lakosok. A tanyavilágban új keretek között zajlottak a mindennapok. Más adta a kenyeret, de volt minden, ami a kor szintjén a tanyasiaknak kellett: megélhetés, élelmiszerüzlet, kultúrház, fiókkönyvtár és mozi.

### *Hanyatlás és vég Tótkéren*

Bár Tótkér intézményesültsége, zárt településmagjának kialakulása már az ötvenes években megfelelő adottságot teremtett a faluvá váláshoz, a községesedés azonban napirendre sem került. A központi hatalom felsőbb hatáskörbe helyezte a tanyás térségek közigazgatási státusának eldöntését, s a rendszer nem ismerte az önrendelkezés elvét. Bezárult a kapu azon a korábban járható úton, ami az alulról jövő kezdeményezésekkel születő tanyaközségekhez vezetett. Ne feledjük, Tótkér szomszédságában néhány évtizeddel korábban ezen az úton még önállóságot nyerhetett Portelek és Boldogháza (ERDEI F. 1976). A községgé fejlődés az államszocializmus évtizedeiben a felülről hozott határozatok által csak a kijelölt tanyakörzetek egy köre számára jelenthetett alternatívát. Bár Tótkér intézményesültségével, falusias beépítettségével funkcionálisan nem állt messze a községgé szerveződéstől, ezt az esélyt támogatás híján mégsem kapta meg. Egy rövid fölfelé ívelés után megkezdődött Tótkér gyors pusztulása.

Természetesen az urbanizáció, a politikai kor városokat és nehézipart pártoló politikája, mint minden vidéki falusi, tanyai térségben, úgy itt sem hagyta érintetlenül a fiatalokat. Az újonnan felnövő tótkéri generáció egyre kevésbé érezte otthonának a tanyavilágot, s a tanyavilág demográfiai tartalékai fogyatkozni kezdtek. Az 1960-as évektől lényegében másfél évtized alatt felmorzsolódott a tanyavilág. A fiatalokat elcsábították a környék jobb megélhetést biztosító munkahelyei, akik elmentek tanulni, nem jöttek vissza. Nagyon sokan költöztek Jánoshidára, mivel itt ingyen kaptak házhelyet a Tótkéren leadott házért. Jászboldogházára is többen költöztek. Az átköltözésben a vasút közelsége meghatározó volt, mivel biztosította Jászberény és Szolnok elérhetőségét. 1963-ban a Zagyva-árvíz is hozzájárult a tótkéri tanyavilág pusztulásához. Ekkor ugyanis Jánoshida megmentésére Jásztelek felől a tótkéri földekre engedték a folyót. A ta-

nyaépületeket sáncolással védték, de a víz a házak lábát alámosta. Tanyarekonstrukcióra a katasztrófa után nem került sor. A megsemmisítő csapást azonban mégsem ez, hanem az addig önálló tótkéri tsz önállóságának elvesztése jelentette 1966-ban. A tagság egyértelmű ellenvéleménye ellenére 1966. január 1-től a Tótkéri tsz Vöröshajnal Termelőszövetkezet néven egyesült Jánoshida két tsz-ével. A tótkéri tanyasi nép számára ekkor szűnt meg a fejlődés. A tanyák további villamosítása lekerült a napirendről, saját erőforrás híján pedig maradt a petróleumlámpa. A változások nem csupán a villanyvezeték kiépítésének kérdését érintették. 1966-ban megszűnt a felső tagozat, 3 évvel később pedig végleg bezárta kapuját az iskola, majd 1968-ban bezárt a mozi is. 1970-ben Jánoshida vezetősége az iskolát és a központi épületeket fizikailag is megsemmisítette. A gyors tanyai kintlakás felszámolását segítette elő, az addig helyben működő élelmiszer-és italbolt is Jánoshidára költözött. Történt mindez annak ellenére, hogy 1970-ben még 209 fő élt Tótkéren. A szalagtelkes „majdnemfalu” 2008-ban már csupán 5 (!) tanyából állt. 2006 óta a régi iskola helyén az egykori diákok nevével ellátott emlékmű hirdeti Tótkér fénykorát. Ezen kívül legfőljebb a facsoportok és a téglatörmelékek jelzik a korábbi közel százötven tanya helyét.

### A közigazgatási gyakorlat hatása a tótkéri tanyavilágra

A tanyaközségek kialakulásának fontos feltétele a településmag és az intézményi központ létrejötte. Ezek együtt azonban csak feltételei, s nem garanciái a községesedésnek. Ha ugyanis hiányzik a helyi tanyai közösségből az alapító szándék, és/vagy a közigazgatási gyakorlat nem támogatja a folyamatot, a tanyafejlődés megreked. A tótkéri tanyavilág életében a közigazgatási gyakorlat négy korszakot jelölt ki (*1. táblázat*). Ezek közül az első három a tanyavilágot fejlődési pályán tartotta, az utolsó célja azonban a felszámolás elősegítése volt.

#### 1. táblázat – Table 1

A fejlődési szakaszok és a közigazgatási viszonyok összefüggése Tótkéren  
Correlation of administrative conditions and development in Tótkér

Kor	Közigazgatási viszonyok Tótkéren
20. század első harmada	A tanyasiak jobb ellátása érdekében <i>tanyakörzet</i> alakult a térségben, amely ugyan nem adott teljes körű önállóságot (a fenntartó-ellátó község Jánoshida maradt), de az érdekérvényesítés és az ellátás javult.
Az államszocializmustól a helyi tsz megalakulásáig (1949–1959)	<i>Exlex</i> állapot: Tótkér Jánoshida külterületeként fejlődött tovább, de az új rendszer kollektívizálási és tanyarendezési koncepciói érdemben még nem hatottak a térségre.
A tótkéri tsz-megalakulásától a tsz-összevonásig (1959–1963)	A közigazgatási viszonyok nem változtak (Tótkér Jánoshida külterülete maradt). A helyi tsz kiépülése viszont fontos innovációt hozott: megjelent a villany.
A tsz-összevonás utáni időszak (1963–)	Megtörtént a helyi társadalom <i>beolvasztása</i> a meglévő községi (Jánoshida, Jászboldogháza), illetve városi (Jászberény) belterületekbe.

Forrás: szerkesztette MOLNÁR M.

## Összefoglalás

A Jászság szívében Tótkér különlegessége az, hogy fejlődési pályája a Duna-Tisza köze homokvilágában ismert *túlfejllett tanyavilág* kialakulásának történetére emlékeztet (ERDEI F. 1976). Ugyanakkor sorsa nem a homokhátsági tanyaközségesedést teljesítette be, hanem a Jászságban és Nagykunságban előforduló, elmaradt tanyákra jellemző pusztulásnak esett áldozatul (MOLNÁR M. 2002).

Tótkérnek nem volt lehetősége, hogy morfológiai és funkcionális szempontból is fejlett külterülete ellenére úgy községesedjen, mint az több jász szomszédjában Portelek és Boldogháza (Jászboldogháza) néhány évtizeddel korábban végbement (ERDEI F. 1976). Ez utóbbi két település története nem csupán az időbeli előnyökről szól. Tény, hogy itt (minden bizonnyal a mellettük futó vasútnak is köszönhetően) viszonylag hamar kiépült a szükséges társadalmi, gazdasági és infrastrukturális háttér. Tótkér hátrányát mégis leginkább az okozta, hogy míg Portelken és Boldogházán a társadalmi és infrastrukturális fejlődés egy községesedést támogató politikai rendszerben zajlott, addig ugyanezt Tótkér nem mondhatta el magáról. Portelekhez, Boldogházához hasonlóan Tótkér is fejlett társadalmi szervezettségre, infrastrukturális háttérre tett szert, ám egy nem támogató politikai korszakban ez nem volt elegendő ahhoz, hogy önálló településként bizonyíthatson. Tótkér története igazolja, hogy a tanyavilág fejlődését meghatározó társadalmi, gazdasági viszonyok – különösen egy felülről irányított centralizált hatalomban – alapvetően befolyásolhatók a nagypolitikai és a lokális hatalom eszközeivel.

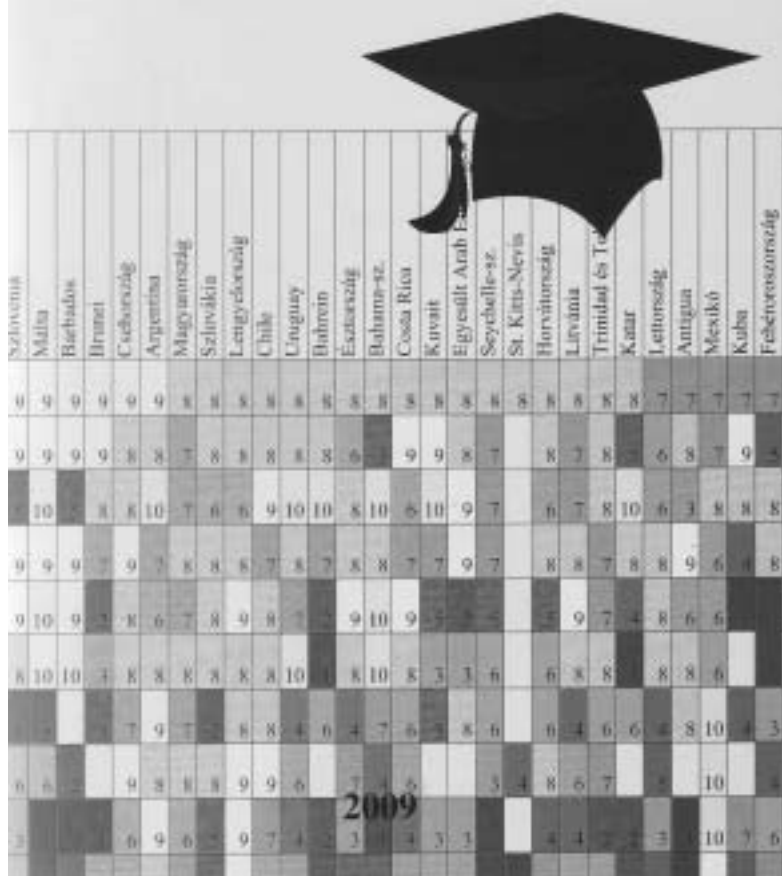
A tanyás településrendszer összetett. Nem egységes sem formailag, sem tartalmilag, sem pedig kialakulását és fejlődését tekintve. A tanyák sorsát, helyzetének megítélését nem csupán a földrajzi elhelyezkedésük, a tanyasi társadalom és az anyatelepülés viszonya szerint határozhatjuk meg. (Ez utóbbi kavarta talán a legnagyobb port a tanyavítákban: ez volt a jól ismert ERDEI F.–MENDÖL T. vita lényege 1941-ben). E tanulmány arra mutatott rá, hogy a tanyavilág sorsát a mindenkori közigazgatási gyakorlat ösztönző és korlátozó ereje is befolyásolta.

## IRODALOM

- ALSÓ L. – BENISCH A. – MÁRTONFFY K. 1937: A tanyai közigazgatás rendezése – A korszerű közszolgálat útja 3. Budapest.
- BOGNÁR, L. – CSIZMADY, A. 2005.: A falvak helyzete – közhangulat falun In. BOGNÁR L. – CSIZMADY A. – TAMÁS P. – TIBORI T. (szerk.) Nemzetfelfogások falupolitikák ÚMK MTA SZKI Budapest pp. 36–42.
- BÁRTH J. 1996: Szállások, falvak, városok – A magyarság települési hagyománya Kalocsa 302. p.
- BELUSZKY P. – SIKOS T. 2007: Változó falvaink – Magyarország falutípusai az ezredfordulón Budapest 459. p.
- ERDEI F. 1941: A tanyás települések földrajzi szemlélete – In. Földrajzi Közlemények LXIX. évf. 2. sz. pp. 103–113.
- ERDEI F. 1976: Magyar tanyák (hasonmás kiadás) Akadémiai Kiadó Budapest.
- MENDÖL T. 1941: Megjegyzések Erdei Ferenc: „A tanyás települések földrajzi szemlélete” c. cikkéhez – In. Földrajzi Közlemények LXIX. évf. 3.sz. pp. 217–223.
- MOLNÁR M. 2002: A nagykunsági tanyavilágról jelen időben. Agroinform Kiadó. Budapest. 112. p.
- ORBÁN S. 1980: Tanyaközpontosítási, községesítési kísérletek a felszabadulás után In. PÖLÖSKEI F. – SZABAD GY. (szerk.): A magyar tanyarendszer múltja – Akadémiai Kiadó Budapest pp. 632–398.
- SZIRÁKI K.NÉ 2006: Tótkér – és Mizse tanyavilága Visit Kft. Budapest.
- BERKÓ SÁNDOR és TAMASI MÁRIA térképvázlata és dokumentumai.

# L. RÉDEI MÁRIA

## A TANULMÁNYI CÉLÚ MOZGÁS



L. RÉDEI MÁRIA:  
A tanulmányi célú mozgás

A kiadvány a magasan képzett rétegek mobilitásának kutatásában elmúlt évtizedekben elért legfontosabb tudományos eredményeket foglalja össze. A könyv különösen a brain drain, a külföldön tanulás és a magasan képzettek migrációs stratégiája iránt érdeklődők számára nyújthat érdekes információkat.

További információ: [maryredei@ludens.elte.hu](mailto:maryredei@ludens.elte.hu)

## **KÖZÉPHEGYSÉGI PATAKOK KÖRNYEZETI ÁLLAPOTÁNAK VIZSGÁLATA VÍZMINŐSÉG-MÉRÉSEKKEL**

FEHÉR KATALIN<sup>1</sup> – JANATA KÁROLY<sup>2</sup> – KISS KLAUDIA<sup>3</sup> – MÉHÉSZ NÓRA<sup>4</sup>

INVESTIGATION OF ENVIRONMENTAL CONDITIONS OF MOUNTAIN STREAMS  
BY WATER QUALITY MEASUREMENTS

### **Abstract**

Repeated chemical water quality measurements were carried out on the Apátkút and Lepence Streams, Visegrád Mountains, between 1993 and 2008. The objective was to characterize the water-courses in space and to monitor temporal changes. The Apátkút Stream has a rocky channel disrupted by rapids, which promote the natural purification process. Along its course distinct sections can be identified by water quality parameters (sections of pollution, self-purification, stagnant and repeated pollution). The Lepence Stream is a meandering alluvial water-course of higher slope, shifting its course, but with no direct pollution. The prolonged monitoring shows a slow but steady deterioration of water quality for both streams. The unfavourable tendency can only be stopped by reducing pollution near the sources and on the catchment, by treating sewage in the community of Pilisszentlászló.

**Keywords:** water quality, stream, pollution, self-purification, Visegrád Mountains

### **Bevezetés**

1993 és 2008 között az Apátkúti- és a Lepence-patakon többször végeztünk vízkémiai méréseket, eleinte az In Natura Pro Natura ifjúsági természetismereti tábor, a későbbiek során pedig expedíciós mérések keretében. Célunk a Pilisszentlászló–Visegrád közötti védett természeti terület környezeti állapotának felmérése volt, amihez a területen átfolyó kisvízfolyások kémiai vízminőségének vizsgálata szolgált alapul. A következőkben elsősorban annak bemutatására koncentrálnunk, hogy e patakok vízében milyen eredetű és mértékű szennyezés mutatható ki, illetve mennyire képesek az élővizekre általánosan jellemző öntisztulásra. E a megfigyelések, vizsgálatok szükségességére hívta fel a figyelmet az Apátkúti-patakon 1994-ben bekövetkezett tömeges kövirákpusztulás is (ROGOVSZKY Z. 1993).

Az Apátkúti-patak ezt megelőzően már alapos kutatások színhelye volt (OBERMAYER A. 2004), de éppen a legkritikusabb időszakról, a nyárról – amikor a vízhozam minimális, a humán terhelés viszont a legmagasabb – nem találtunk publikált adatokat. A közeli, hasonló lefutású és esésű, bár jóval kisebb hozamú Lepence-patakról pedig egyáltalán nem állt rendelkezésünkre vízminőség-adat.

### **Az Apátkúti- és a Lepence-patak általános jellemzése**

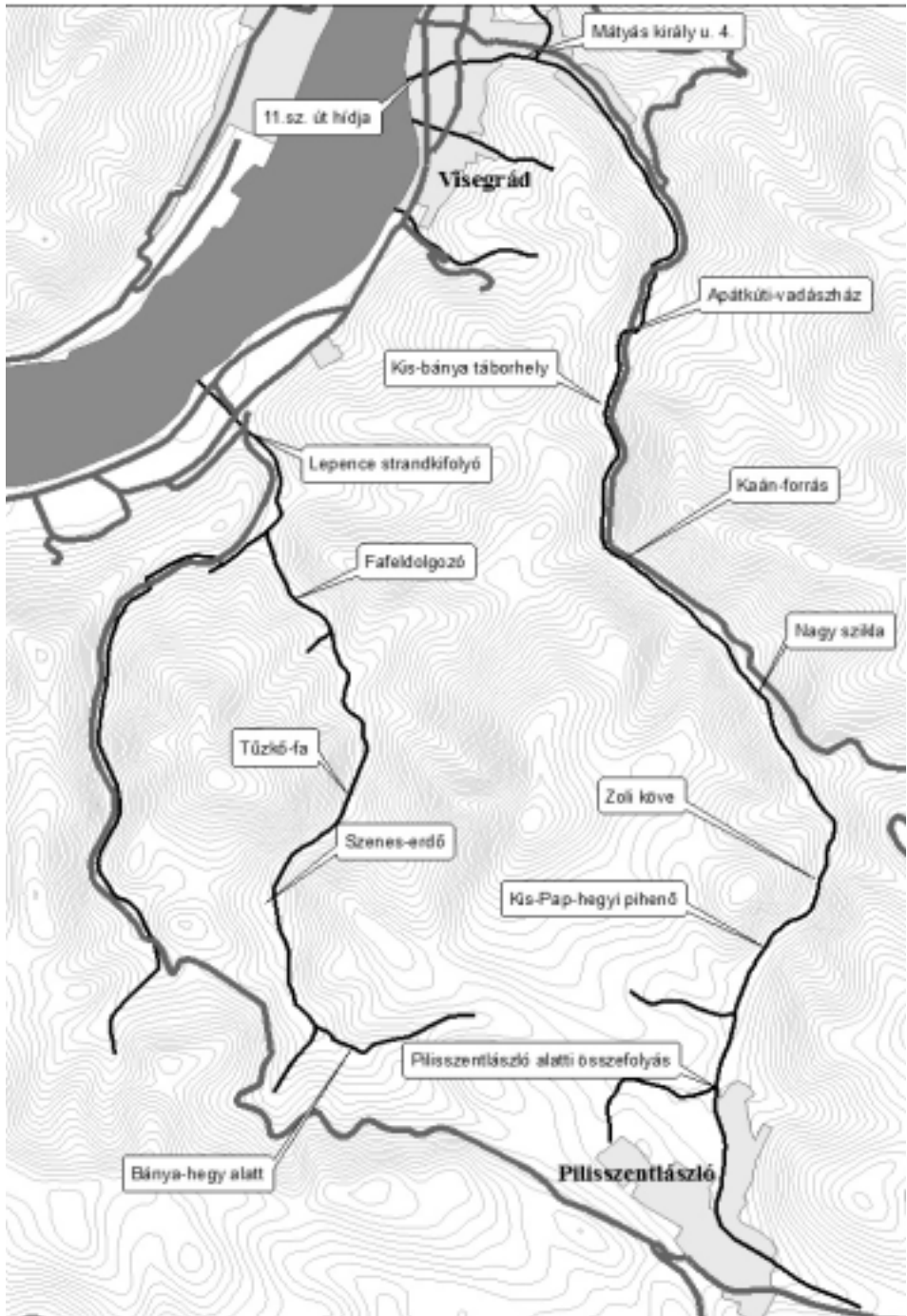
Mindkét patak Pilisszentlászló közelében ered és a Visegrádi-hegység jellemző törésvonalait követő völgyben éri el a Dunát (*1. ábra*). Bevágódó, meanderező eróziós tevé-

<sup>1</sup> ELTE TTK FFI Környezet- és Tájföldrajzi Tanszék, 1117 Budapest.

<sup>2</sup> Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság, Budapest.

<sup>3</sup> doktorjelölt, ELTE TTK FFI Természetföldrajzi Tanszék, 1117 Budapest, Pázmány sétány 1/C.

<sup>4</sup> ELTE TTK FFI Környezet- és Tájföldrajzi Tanszék, 1117 Budapest, Pázmány sétány 1/C.



1. ábra Az Apátkúti- és a Lepence-patakon létesített mérőpontok  
 Figure 1 Measurement sites along the Apátkút and Lepence streams



kenységükkel ma is aktívan alakítják a vulkáni hegység domborzatát. A patak völgyekben több forrás is a felszínre bukkan, például az Apátkúti-völgyben vizsgált Kaán-, Telgárthy- és Magda-, illetve a Lepence-völgyben a Jancsi-forrás.

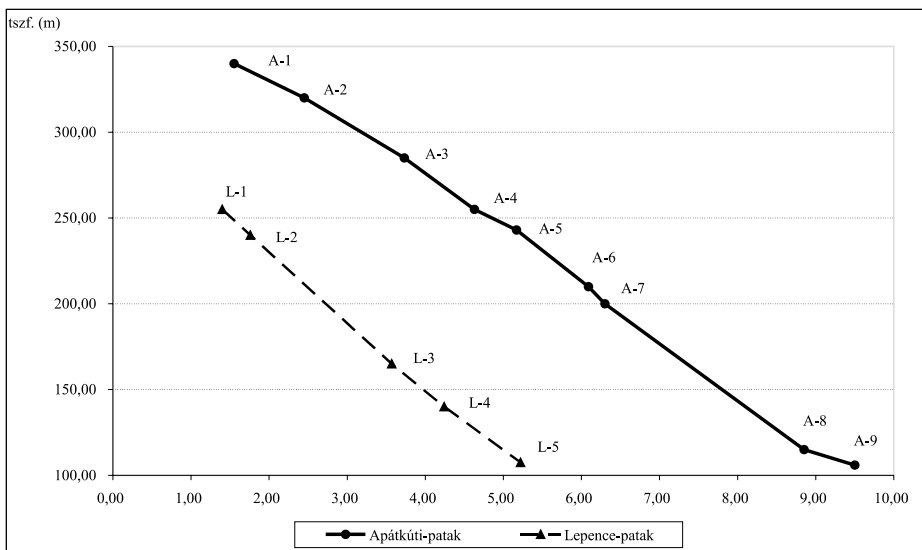
Az Apátkúti-patak Pilisszentlászlótól DK-re ered, 419 m-es magasságban. Vízyűjtője kb. 18 km<sup>2</sup> kiterjedésű, hossza 9,6 km. A falun és a környező mezőgazdasági területeken áthaladva jut le szűk völgyébe, ahol bal oldali ágával egyesül. Esése itt megnövekszik és a betorkolló mellékágak, ill. források miatt vízhozama is nő. A völgy keresztmetszete „V” alakú, fala meredek. Néhol meanderezésre is képes, más helyeken szűk zúgókon halad át. A szűk völgyszakasz a Kaán-forrásig tart. Innen völgye kiszélesedik, esése lecsökken, s mindössze egyetlen nagyobb tereplépcsőt győz le az Ördögmalom-vízesésnél. A kiszélesedett völgytalpon meanderezni kezd és itt veszi fel három legnagyobb forrásának (Kaán-, Telgárthy- és Magda-forrás) vizét is. A völgy alsó szakaszán, még Visegrád felett alakították ki mesterségesen az Apátkúti-tavat, amelyet horgászati célra hasznosítanak. Visegrádnál a patak forgalmas út mentén haladva éri el befogadóját, a Dunát. Medrét ezen a sűrűn beépített részen több helyen megváltoztatták, kibetonozták. Bejárásaink alkalmával számos, a mederbe vezető csövet észleltünk, ezek valószínűleg szennyvizet vezetnek a patakba.

A Lepence-patak a Pilisszentlászló melletti Bánya-hegy D-i oldalában ered 342 m-es magasságban. Vízyűjtője kb. 13 km<sup>2</sup>, hossza 5,5 km. Jelentős mellékvíze a Császárpatak, amelynek torkolatában nagyméretű árapasztóművet építettek. Széles völgyben haladva éri el a Dunát. Felsőszakasz jellegű része nincs is, a széles völgytalpon felhalmozott hordalékán meanderezik egészen a hetvenes évek végén a meder mellé települt fafeldolgozó üzemig. Ennek létesítése során a völgytalpat feltöltötték és a medret áthelyezték; innen már mesterségesen kialakított, kotort mederben, a torkolat közelében található lepencei strandkifolyótól pedig betonszelvényben folyik a víz. A strandkifolyó nagy mennyiségű elhasznált termálvizet juttat a mederbe. A kifolyó felett árapasztó műtárgy létesült, amely kb. 1,5 m magasságával ökológiai szempontból elszigeteli a felsőbb szakaszokat a torkolattól.

A két patak relatív esésgörbéjét összehasonlítva megállapítható, hogy bár a Lepence-patak mintegy 80 m-rel alacsonyabbról ered, a vízfolyás kisebb hosszából adódóan átlagos esése (44 m/fkm) nagyobb, mint az Apátkúti-pataké (33,23 m/fkm) (2. ábra).

A vízyűjtőkön kialakult élőhelyek gyakorlatilag azonosak: a magasabb fekvésben bükkösök és gyertyános-tölgyesek, az alacsonyabb térszíneken cseres-tölgyesek díszlenek. Az Apátkúti-patak alsó szakaszán (a Kaán-forrás és a torkolat között), a Lepencén a Tűzkő-fa és a fafeldolgozó üzem közötti szakaszon égeres kíséri a medreket. A meredek völgyoldalakon törmeléklető-, illetve szurdokerdők állnak.

A két patak faunája között jelentős különbség van. Az Apátkúti-patak vízi élővilága fajokban és az egyedszámokat tekintve egyaránt gazdag, míg a Lepence élővilága szegényes, egyes szakaszokon teljesen hiányzik, pl. halak itt csak a torkolati szakaszon fordulnak elő. Ennek csak részben oka a Lepencei strand kifolyója felett épült árapasztó műtárgy, amely elszigeteli a patak felső szakaszait a torkolattól és a Dunától; a vízi élővilág a kétségtelenül környezetidegen létesítmény megépülését megelőzően is szegényes volt. Az Apátkúti-patakból ismert a fokozottan védett petényi márna, a védett kövi csík; a vizsgálatok megkezdésének idején kövi rákok erős populációja élt itt, és fészkelte a fokozottan védett vízirigó is. A kövi rák ugyan a kilencvenes évek közepére kipusztult, de számos más gerinctelen faj – kérészek, álkérészek, tegzesek, kandicsrákok stb. – ma is gyakori. A montán faunaelemnek tekintett gyepi béka szintén erős populációval gazdagítja a terület élővilágát. A vízi fauna azonban itt is folyamatosan szegényedik. Az ökológiai kapcsolatokat keresztltöltésű tó (az Apátkúti-horgásztó) rontja, amely megne-



2. ábra Az Apátkúti- és a Lepence-patak relatív esésgörbéi és mérőpontjai. 1) Lepence-patak: L-1 – Bánya-hegy alatt, L-2 – Szenes-erdő, L-3 – Tűzkő-fa, L-4 – Fafeldolgozó, L-5 – strand-kifolyó.  
 2) Apátkúti-patak: A-1 – Pilisszentlászló alatti összefolyás, A-2 – Kis-Pap-hegyi pihenő, A-3 – Zoli köve, A-4 – Nagy-szikla, A-5 – Kaán-forrás, A-6 – Kis-bánya táborhely, A-7 – Apátkúti-vadászház, A-8 – Mátyás-király u. 4., A-9 – a 11. sz. út hidja.

Figure 2 Longitudinal profiles of the Apátkút and Lepence Streams with measurement sites. 1) Lepence Stream: L-1 – downstream Bánya Hill, L-2 – Szenes-erdő, L-3 – Tűzkő Tree, L-4 – Timber works, L-5 – swimming-pool outflow. 2) Apátkút Stream: A-1 – confluence downstream Pilisszentlászló, A-2 – Little Pap Hill shelter, A-3 – Zoli's stone, A-4 – Nagy szikla (Big Rock), A-5 – Kaán spring, A-6 – Kis-bánya camp-site, A-7 – Apátkúti Hunters' cottage, A-8 – Mátyás-király street 4., A-9 – bridge of road no 11.

hezíti a vízi élőlények számára a felsőbb szakaszok megközelítését. Itt kell megemlíteni azt is, hogy mindkét patak medrében forgalmas turistaút vezet, ami viszonylag erős antropogén terhelést jelent.

A patakok és vízgyűjtők 1978 óta természetvédelmi oltalom alatt állnak, ekkor hozta létre 1/1978. (III. 31.) OKTH. sz. rendelkezésével a Pilisi Tájvédelmi Körzetet az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal. Az UNESCO Ember és Bioszféra programja 8. projektjének keretében 1981. februárjában „Pilis Bioszféra Rezervátum” néven felvette a területet a bioszféra rezervátumok világhálózatába (sajnálatos módon ezt a döntést csak 2008-ban építették be a hazai jogrendbe, a 7/2007. [III. 22.] KvVM rendelet kiadásával). A két vízgyűjtő (a Pilisi Tájvédelmi Körzet teljes területével együtt) 1997-ben a 34/1997. (XI. 20.) KTM rendelettel létesített Duna–Ipoly Nemzeti Park része lett. Közösségi természetvédelmi jelentőségére tekintettel 2004-ben két Natura 2000 terület is létesült a Visegrádi-hegységben: a HUDI10002 site kódon nyilvántartott Börzsöny és Visegrádi-hegység nevű különleges madárvédelmi (SPA) terület és a HUDI20039 site kódú Pilis és Visegrádi-hegység nevű kiemelt jelentőségű természet-megőrzési (SCI) terület. A vizsgált vízfolyások és vízgyűjtők mindkét közösségi jelentőségű terület részei.

### Vizsgálati módszerek és mintavételi helyek

A hőmérsékleti értékeket, a pH-t, a vezetőképességet, az oldott oxigén mennyiségét a helyszínen mértük Radelkis Minidigi típusú műszerek segítségével. A további méréseket

1993-ban a táborban, illetve az ELTE Környezet- és Tájföldrajzi Tanszéke laboratóriumában végeztük a felszíni vizek minőségéről szóló MSZ 12749/1993 szabvány (a továbbiakban: ISZ) előírásai szerint. Vizsgálataink az alábbi komponensek mérésére terjedtek ki: keménységformák, kalcium-, magnézium-, hidrogén-karbonát-, klorid-, szulfát-, nitrát-, nitrít-, ammónium- és foszfátió, oldott oxigéntartalom, KOI, BOI<sub>5</sub>. A mintavételek a nyári, vegetációs periódusban történtek. 1993 óta tartó vizsgálataink eredményei közül jelen dolgozatban csak azokat értékeljük, amelyeket szabványos mérési módszerek alkalmazásával nyertünk 1993-ban, 2000-ben, 2004-ben és 2008-ban, a többi évben a Merck Aquamerck ivóvíz-vizsgáló gyorstesztjeivel mértünk; e módszer pontatlansága és néhány paraméter csak intervallumban meghatározható értékei miatt az eredmények pusztán tájékoztató jellegűek.)

Az Apátkúti-patakon 9, a Lepence-patakon 5 ponton jelöltünk ki mintavételi helyeket, amelyek a vízfolyás teljes hosszában lehetővé tették a vízminőségi változások nyomon követését. A Lepence-patak alsó szakaszán a termálvizes strand hatását is vizsgáltuk, mintát vettünk annak túlfolyó vizéből, valamint a patakon fölötté és alatta. Emellett az Apátkúti-patak mentén a fentebb említett három forrás vizét is elemeztük. Az Apátkúti-patakon Pilisszentlászló alatt, az első összefolyásnál létesítettük az első mérőpontot, hiszen így mérhettük meg legpontosabban a faluból érkező víz minőségét. Ezt követően a kis-paphegyi turistapihenőnél végeztünk mintavételt. Ez a pont már erdős részen található és a patak itt széles völgytalpon meanderezik. Északabbra haladva még mindig a meanderező szakaszon, a „Zoli köve” néven azonosított pontban vettük a mintát. Lejjebb, a völgytalp összeszűkülésénél, az ún. Nagy-sziklánál jelöltünk ki mérőpontot, amit a patak esésének megváltozása, kanyargásának megszűnése indokolt. Tovább haladva, még a tiszta vizű Kaán-forrás beömlése felett, majd ez alatt, a Kisbányai-táborhelynél végeztünk vizsgálatokat. Ezen a ponton ugyanis a patak esése újból megváltozik és kb. 2 m mélyen vágódik be a völgytalpba. A következő mérőpontunkat az Apátkúti-vadászház alatt létesítettük abból a célból, hogy az innen származó esetleges szennyezést kimutathassuk. Az alsó szakaszon, ahol a patakmeder már magán viseli az emberi beavatkozás nyomait, és rendezett mederben folyik a víz, két helyen vettünk mintát: egyiket a település felső végénél a Mátyás király út 4. szám előtt, a másikat pedig a Dunához lehető legközelebb, a 11. számú út hídja alatt.

A Lepence-patakon három természetes és két mesterségesen kialakított mederszakaszon végeztünk vizsgálatokat. A Bánya-hegy alatti mérőhelyen a patak egészére jellemző mély völgyben, széles völgytalpon kanyargó vízből vettünk mintát. Északabbra, a Szenes-erdő alatt a még jobban kiszélesedő völgyben haladó és lelassuló patakot vizsgáltuk. A harmadik vizsgálatot a Tűzkő-szikla oldalában végeztük, ahol több ágra szakadva, saját hordalékán folyik a patak. A fafeldolgozó melletti mérőhelyen már a lecsökent esésű, mesterségesen kotort mederben haladó patakvizet vizsgáltuk meg. Végezetül pedig a Lepencei-strandfürdő kifolyójánál jelöltünk ki mérőhelyet, ahol három helyen vettünk mintát (a kifolyó felett, a kifolyóból és alatta).

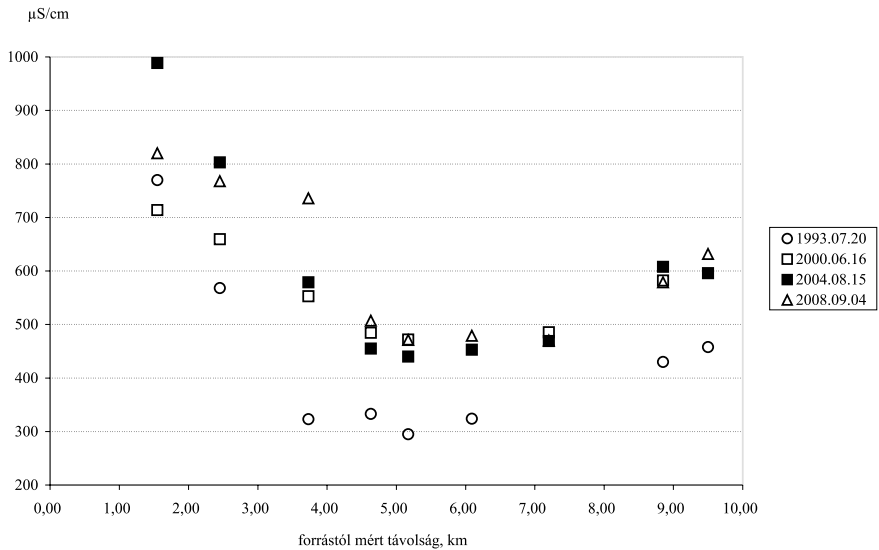
### **A vizsgált patakok vízminősége**

Vízminőségi vizsgálatainknak kettős célja volt: térbeli jellemzés és az időbeli változások nyomon követése.

Az Apátkúti-pataokban a vízminőségi értékek alapján négy jól elkülöníthető szakasz mutatkozott: a szennyeződés felvétele, öntisztuló, stagnáló, illetve újrászennyeződő állapot (a Lepence-pataknál nem tapasztaltunk ilyen markáns differenciálódást). A hossz-

szelvény menti vízminőségi változások leglátványosabban a vezetőképesség változásán keresztül mutathatók be (3. ábra).

- Szennyeződési szakasz. A patakon az összefolyás alatt mértük a legmagasabb (2004-ben pl. csaknem 1000  $\mu\text{S}/\text{cm}$ ) értéket, ami mutatja, hogy az Apátkúti-patak esetében a falu jelentős szennyező forrás (az ISZ szerint az itt mért vezetőképesség-értékek alapján a patak vize a tűrhető kategóriába sorolható).
- Öntisztulási szakasz. E szakaszra a vezetőképesség-értékek egyenletes, meredek csökkenése jellemző, aminek eredményeképpen a patak vízminősége a falutól mint szennyező forrástól számítva 2,5–3 km-en belül a tűrhető minősítésűről kiválóná válik. A gyors öntisztulás – a további szennyezés hiányán kívül – a patakmeder köves, zubogós jellegének is köszönhető.
- Stagnáló szakasz. A vízminőség-értéke viszonylag állandó marad mindaddig, amíg a patakot újabb szennyezés nem éri. Itt kell megemlítenünk, hogy a turistaút végig a patakmederben vagy annak közvetlen közelében halad, ezért ezeken a helyeken sok a hulladék. A turistaforgalom hatása azonban nem mutatható ki a vízminőségi értékekben. A befolyó források vizei – mennyiségileg hasonló oldottanyag-tartalmuk miatt – szintén nem befolyásolják döntően a vezetőképességet.
- Újabb szennyeződés. A patak alsó szakaszán, Visegrád belső területén újra szennyező hatás mutatható ki, de ennek mértéke kisebb, mint Pilisszentlászló esetében. Itt ugyanis nem a patak a befogadója a település szennyvizének, csupán a közvetlen közelben lévő épületek okoznak diffúz szennyezést. Ennek hatására a víz már csak jó minősítést ér el a szabvány szerint.



3. ábra Az Apátkúti-patak vize vezetőképességének hossz-szelvény menti szakaszolt változásai

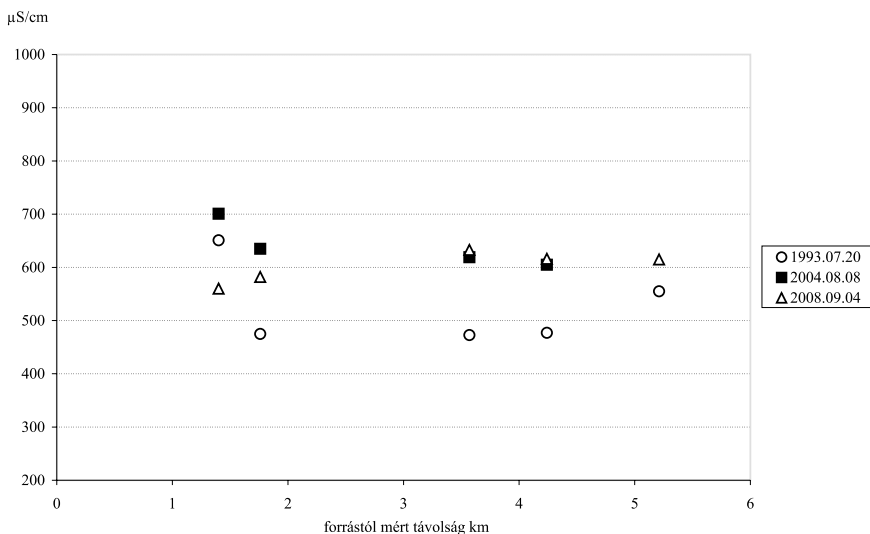
Figure 3 Sections in the change of electric conductivity of the water of the Apátkút Stream along longitudinal profile

Az 1993–2008 közötti időszakban a vezetőképesség értékének növekedését tapasztalhatjuk a patak teljes hosszában. Az előzőekben felvázolt szakaszoltság mind a négy vizsgált évben megfigyelhető. A patak öntisztulásához azonban napjainkhoz közeledve egyre nagyobb távolság szükséges. A stagnáló szakaszon pedig az egyensúlyi érték növekedett

meg. A legmagasabb értéket Pilisszentlászló alatt 2004-ben mértük. A 2008-as értékek csökkennek le leglassabban az öntisztulási szakaszon, ami a patak természetes öntisztulási képességének gyengülése mellett a nagyfokú szennyezés állandó jelenlétére is utal. Az 1993-ban a Pilisszentlászló alatti összefolyásnál mért 770  $\mu\text{S}/\text{cm}$  értékről már a 3,7 km távolságban lévő mintavételi helyen („Zoli köve”) felveszi a patak a középső szakaszára jellemző 300–350  $\mu\text{S}/\text{cm}$  közötti értéket. A későbbiekben azonban az 1. mérőponton 714–989  $\mu\text{S}/\text{cm}$  közötti értékeket mértünk és a középső szakaszon 450–500  $\mu\text{S}/\text{cm}$  érték között stabilizálódik az állapot. Azonban ez már nagyobb távolságban: a 4,6 km-re lévő (Nagy-szikla) mérőpontnál történik.

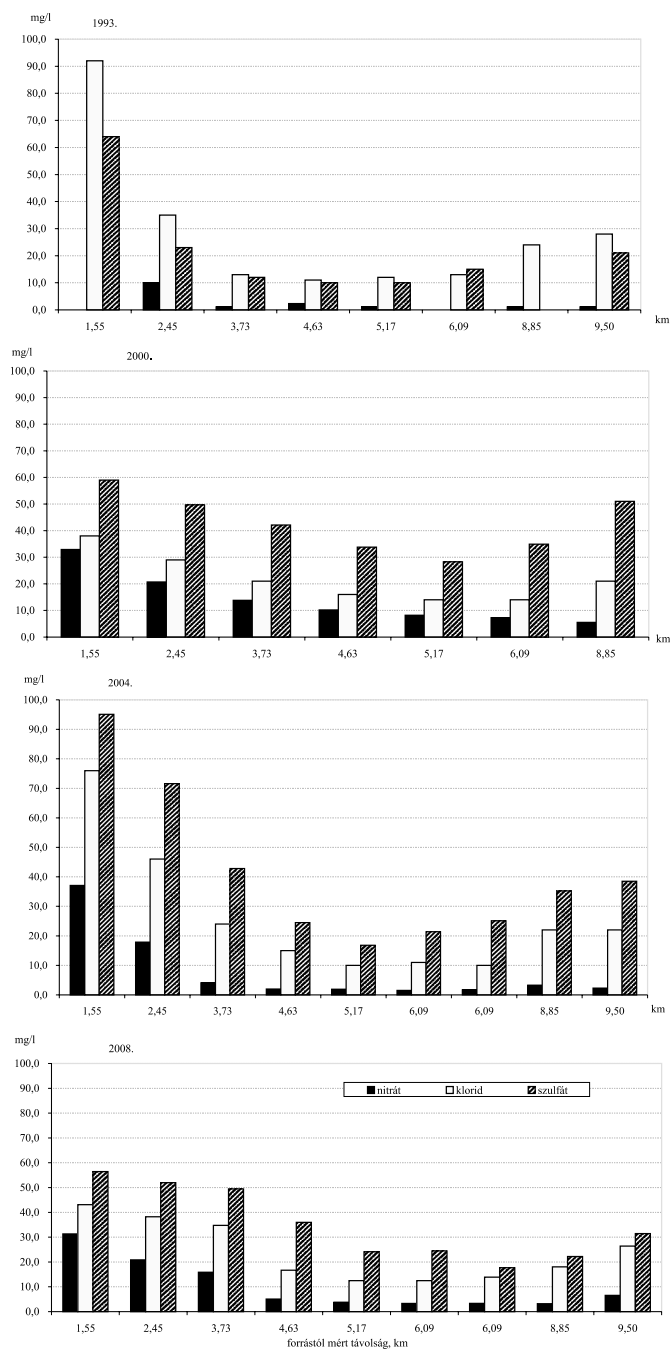
A Lepence-patak esetében nem figyelhető meg az Apátkúti-patakra jellemző markáns vezetőképesség-változás (4. ábra). A meder felső szakasza a nyári időszakban többnyire száraz, így az első mintavételi pont kijelölését is ez határozta meg. A patak széles völgytalpon, a saját, korábban lerakott hordalékán meanderezik, a morotvaszerű állóvizekkel tarkított széles alluviumon gyakran szétterül, változtatja medrét. Ez a szakasz természetes eredetű (növényi) szerves anyaggal erősen terhelt, ezért vezetőképessége itt valamennyi vizsgált évben magasabb (480–620  $\mu\text{S}/\text{cm}$ ) az Apátkúti-patakénál. A kezdeti vezetőképesség (1. mérőpont) azonban – mivel közvetlenül nem kap szennyezést Pilisszentlászlótól – alacsonyabb. Emiatt, valamint a fentebb tárgyalt morfológiai sajátosságok miatt a vezetőképesség-értékekben nincs markáns csökkenés a patakon lefelé, sőt 2008-ban még enyhe növekedést is tapasztaltunk (3. ábra). (Itt jegyezzük meg, hogy a strandkifolyó vizéből, valamint a kifolyó és a patak összefolyása alatt mért értékeket a jobb ábrázolhatóság érdekében nem tüntettük fel a diagramon, az itt kapott adatok elemzésével a későbbiekben külön foglalkozunk.) A legalacsonyabb értékeket ezen a patakon is 1993-ban mértük (480  $\mu\text{S}/\text{cm}$ ) az 1,8–4,2 km-es völgyszakaszon, ez kiváló vízminőséget jelent. A 2008-ban mért értékek ennél mintegy 150  $\mu\text{S}/\text{cm}$ -rel magasabbak (jó vízminőségi kategória).

A pH értéke az Apátkúti-patakban 7,4–8,7, a Lepencében 6,8–8,8 között mozog. Alacsonyabb értékek a felső szakaszokon, ill. az Apátkúti-patak esetében a források becsatlakozása után jellemzőek. Az ISZ határértékei szerint e paraméter tekintetében mindkét



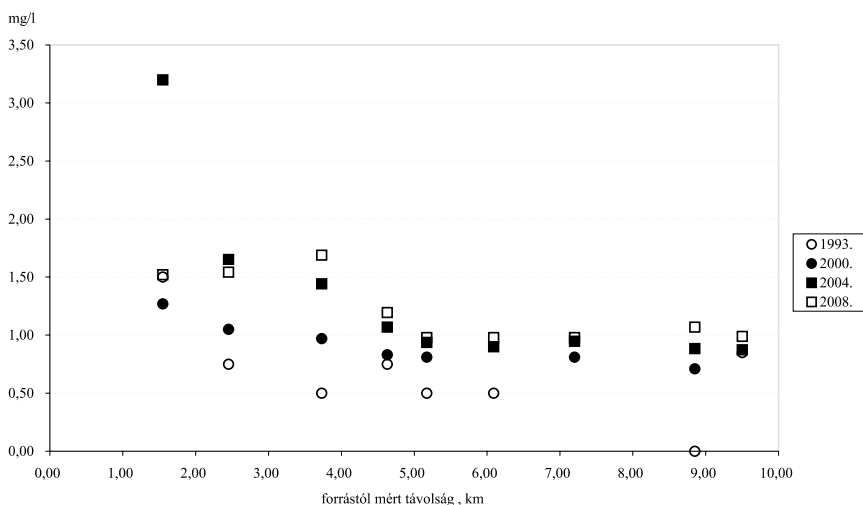
4. ábra A Lepence-patak vezetőképességének alakulása a vízfolyás hossz-szelvénye mentén  
Figure 4 Electric conductivity of the Lepence Stream along longitudinal profile

vízfolyás kiváló, illetve jó vízminőségű. A vezetőképességhez hasonló szelvény menti változás figyelhető meg a klorid-, nitrát-, szulfát- és az ortofoszfátionok értékeiben (5. ábra).



5. ábra A főbb anionok mennyisége az Apátkúti-patakban  
 Figure 5 Concentrations of major anions in the water of the Apátkút Stream

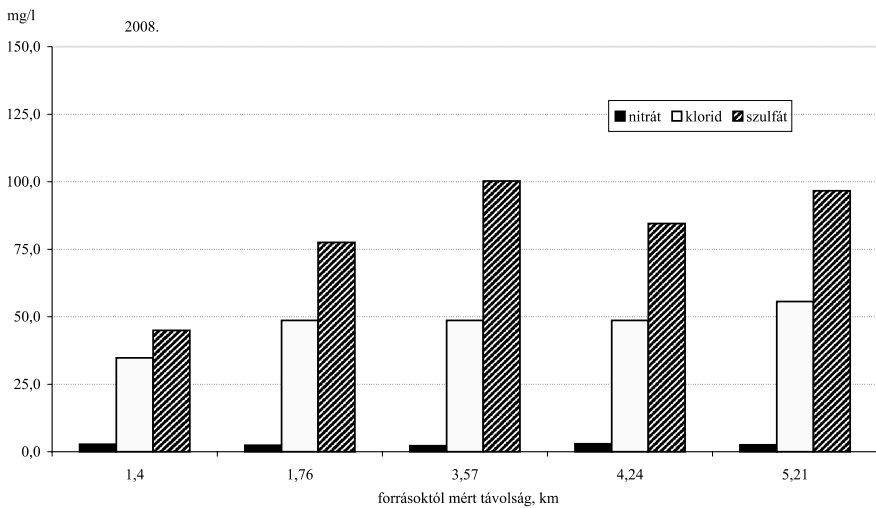
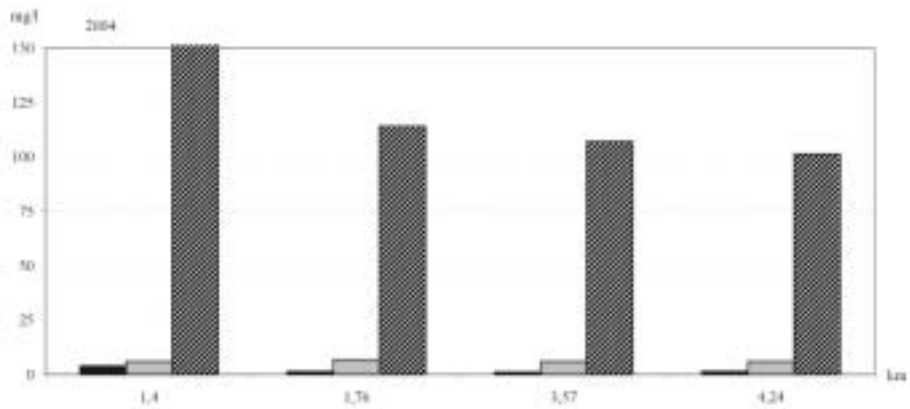
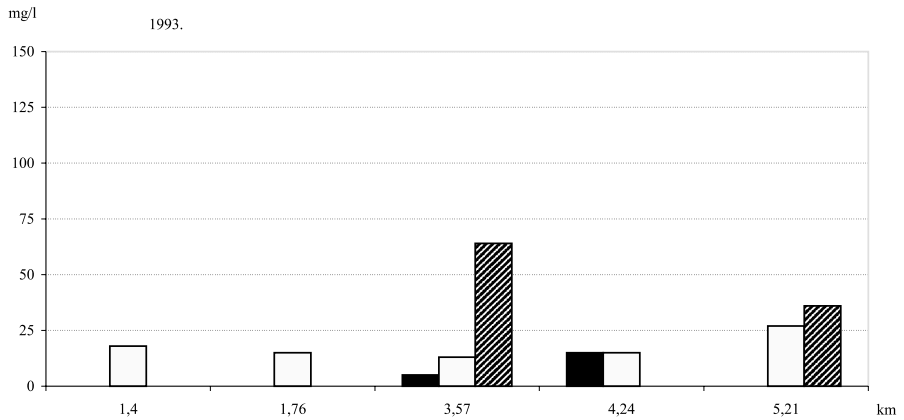
Az Apátkúti-patakban 1993-ban például a kloridion mennyisége Pilisszentlászló alatt meglehetősen magas, több mint 90 mg/l volt, ami az ivóvíz törpevízműbeli klórozásából származott. A vízmű 1993. évi bezárása óta a település azonban Szentendréről kapja ivóvizét (ILLÉS Gy. szóbeli közlése). A 2000 utáni időszakban, noha hasonló vagy jóval alacsonyabb értékről indul a kloridion-tartalom, a patak már nem képes olyan gyors tisztulásra; nagyobb távolság szükséges egy egyensúlyi érték beállításához (1993-ban a 3,7, 2008-ban az 5,7 fkm-szelvényben lévő mérőpont). A nitrátion változását is hasonló tendencia jellemzi, de kis (40 mg/l-nél kisebb) értékei miatt a patak életében jelentős változást nem okoz. A legnagyobb szulfátion-koncentrációt 2004-ben mutattuk ki a falu alatt, ez a paraméter a többi szakaszon az előző mintavételekhez képest (az induló értéktől függetlenül) növekvő tendenciát mutat. Az ortofoszfát-tartalom alapján a víz az erősen szennyezett kategóriába esik (6. ábra). Változásai mind térben, mind időben követik a többi paraméter tendenciáját. Az öntisztuláshoz ebben az esetben is egyre nagyobb távolság megtételére van szükség, a stagnáló, természetes szakaszon pedig növekednek a koncentrációk. Feltételezhető, hogy a patakmeder kitöltő anyagában egyre nagyobb mennyiségben akkumulálódnak a fentebb említett szennyező anyagok, ezért van szükség nagyobb távolságra az öntisztuláshoz, hiszen egyre kisebb mértékben tudja kompenzálni a patak az öt évi terhelést (FELFÖLDY L. 1981).



6. ábra A foszfát-ion mennyisége az Apátkúti-patakban  
 Figure 6 Phosphate concentrations in the Apátkút Stream

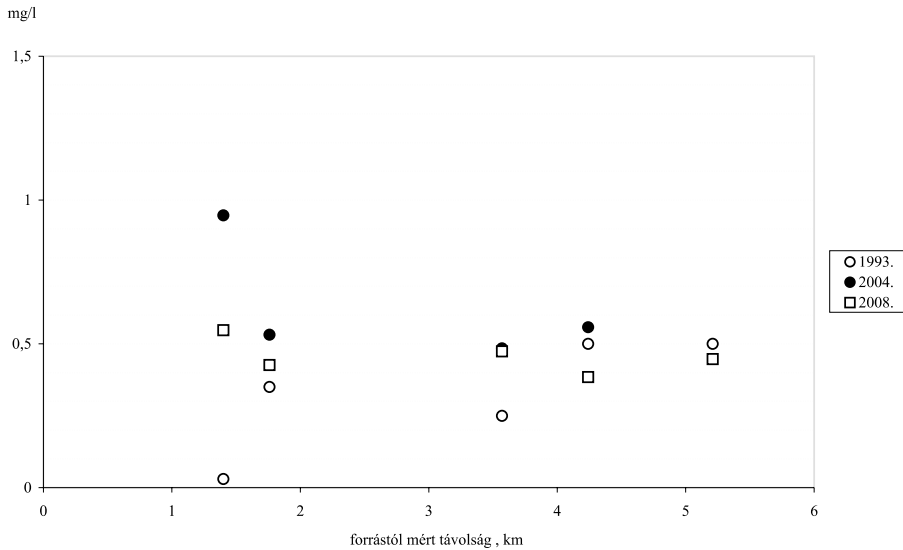
A Lepence-patak teljes hosszában 1993-ban még egyik vizsgált anion sem mutatható ki nagy mennyiségben (7. ábra). A 2004. évi mintavétel alkalmával erőteljes szulfátion-koncentráció-növekedést tapasztaltunk, ami a mederben és a környezetében lévő bomló szerves anyagra utal. 2008-ban már alacsonyabb értékeket mértünk, de még így is az 1993. évi legmagasabb értékek csaknem kétszeresét. A szulfáttal párhuzamosan a kloridion-tartalom is megnövekedett. Az ortofoszfát-tartalom alapján a víz – 1993 kivételével – teljes hosszában erősen szennyezettnek minősül (8. ábra).

A rendszerint  $\mu\text{g/l}$  nagyságrendben jelenlevő ionok közül a vízfolyásokban a nitrit nem mutatható ki; a legredukáltabb állapotú nitrogénforma alapján pedig a patakok legrosszabb esetben is a tűrhető (III.,  $<1 \text{ mg/l}$ ) vízminőségi kategóriába sorolhatók, ráadá-



7. ábra A főbb anionok mennyisége a Lepence-patakban  
 Fig. 7 Concentrations of major anions in the Lepence stream





8. ábra A foszfát-ion mennyisége a Lepence-patakban  
 Figure 8 Phosphate concentrations in the Lepence stream

sul mindkét pataknál általában csak a felső szakaszokon mutatható ki az ammónium-ion. Az oxigénháztartás jellemzőit vizsgálva a hegyi patakokra általában jellemző kiváló minősítést kaptuk minden általunk vizsgált paraméter esetében: az oldott oxigén mennyisége gyakorlatilag a patakok teljes hosszában 10–11 mg/l körül alakul, az oxigéntelítettség 100% körüli, a  $BOI_5$  rendre 1, illetve 3 mg/l alatt van, a  $KOI_{ps}$  2,5, illetve 2 mg/l alatti.

A Lepence-patak torkolati szakasza a befogadója a melegvízű strand elfolyó vizének. Ezen a szakaszon a patak betonvályúban halad, elvesztve természetes jellegét. Vize nagy hőterhelést kap a 34–40 °C-os termálvíztől, és kémiai jellemzői is megváltoznak (1. táblázat). A vezetőképesség, a hidrogénkarbonát-ion mennyisége, és az összes-keménység közel kétszeresére, a kloridion-koncentráció négyszeresére növekszik, viszont a víz oldtoxi-gén-tartalma lecsökken. A nitrát- és az ortofoszfátion-tartalom, ill. a kémiai és a biológiai oxigénigény csökkenése a strandról kifolyó, viszonylag nagy mennyiségű víz hígító hatásának tulajdonítható.

1. táblázat – Table 1

A Lepence-patak torkolati szakaszának jellemzői  
 Characteristic parameters on the mouth section of the Lepence Stream

Mintavé- teli hely	pH	Fajlagos vezetőképesség ( $\mu S/cm$ )	Hidrogén- karbonát (mg/l)	Összes keménység (mge/l)	Kalcium (mg/l)	Magnézium (mg/l)
Patak	7,6	615	317,20	5,82	87,45	17,69
Strand- kifolyó	6,7	1420	732,00	13,00	149,39	53,06
Összefo- lyás után	7,0	1150	622,20	10,00	129,35	43,11

A Lepence-patak torkolati szakaszának jellemzői  
Characteristic parameters on the mouth section of the Lepence Stream

Mintavé- teli hely	Klorid (mg/l)	Nitrát (mg/l)	Foszfát (mg/l)	Szulfát (mg/l)	KOI, (mg/l)	Oldott oxigén (mg/l)	BOI	Víz hő- mérséklet (°C)
Patak	55,61	2,56	0,45	96,63	1,92	11,43	2,73	17,9
Strand- kifolyó	264,14	0,12	0,02	101,40	0,48	3,55	1,17	40,0
Összefo- lyás után	208,53	1,10	0,11	89,61	0,72	6,70	0,77	31,4

### Összefoglalás

Több éves vizsgálataink célja a Visegrádi-hegység két vízfolyása, az Apátkúti- és a Lepence-patak vízminőségi változásainak jellemzése volt. Jellemeztük hossz-szelvény menti tulajdonságaikat és nyomon követtük ezek 1993 és 2008 közötti változásait. Mindkét patak Pilisszentlászló térségében fakad, az Apátkúti-patak egyik ága áthalad a település belterületén is. A két patak mind morfológiájában, mind vizük kémiai jellegében különbséget mutatott. Az Apátkúti-patak köves, kisebb zubogókkal sűrűn tarkított medrű vízfolyás, ami lehetővé teszi a természetes tisztulási folyamatokat. Folyása mentén jól elkülöníthető szakaszokat tudunk lehatárolni a vízminőségi paraméterek változásai alapján. A Lepence-patak (bár esése nagyobb) saját hordalékán folyik, medrét változtatja, kanyarog, közvetlen szennyezést nem kap, vízminősége az alsó szakaszon mutat markáns változást a termálvizes strand kifolyója miatt. A több éves vizsgálatok lassú, de kimutatható romlást mutatnak mindkét vízfolyás vízminőségében. Az Apátkúti-patak vize a szennyeződésterhelést egyre nagyobb távolság megtétele után tudja csak kompenzálni, s ezt is egyre magasabb értékeken. A Lepence-patak értékeinél is növekedés tapasztalható, ez a szulfát- és a kloridion esetében a legdrasztikusabb. Az emelkedő tendencia jelzi, hogy a természetes folyamatok már egyik patak esetében sem tudják feladatukat teljesen ellátni, vagyis a mederanyagban feldúsult szennyezőanyagok csökkentik annak pufferkapacitását.

A védett és fokozottan védett területeken áthaladó két patak környezeti állapota folyamatosan romlik. A kedvezőtlen tendencia csak a forrásvidék és a vízgyűjtő szennyezésének csökkentésével, Pilisszentlászló szennyvizeinek tisztításával állítható meg. Egyértelmű számunkra, hogy a környezeti állapot javításához feltétlenül szükséges a jelenleg rossz (Apátkúti-patak), ill. teljesen megszakadt (Lepence-patak) ökológiai kapcsolatok helyreállítása is: az Apátkúti-horgásztónál hallépcső építése, a lepencei árapasztó műtárgy elbontása és korszerű, környezetbarát védőművel való helyettesítése. Az utóbbi esetében a mederburkolat eltávolítása és a természeteshez közelebb álló mederkialakítás is szükséges volna. A strand „hulladékvizének” elvezetésére a legolcsóbb és legkevesbé környezetkímélő megoldást választották. A patak revitalizációja csak úgy lehetne eredményes, ha a természetes vízhozamát sok esetben meghaladó mennyiségű termálvizet egyenesen a Dunába vezetnék.

## Köszönetnyilvánítás

A szerzők ezúton is köszönetüket és elismerésüket fejezi ki az In Natura Pro Natura tábor fő szervezőjének SZTRAPEK EDÉNE ERZSINEK és résztvevőinek a mintavételezésekben nyújtott segítségükért.

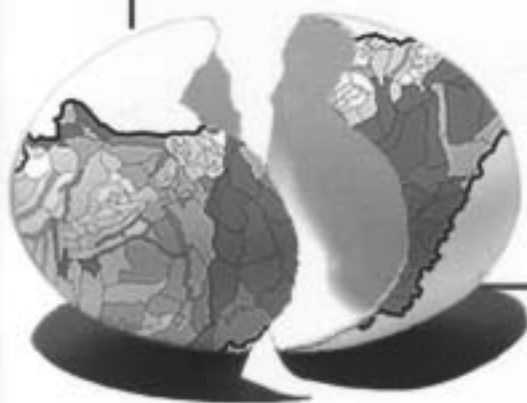
## IRODALOM

- FELFÖLDY L. 1981: A vizek környezettana. – Mezőgazdasági Kiadó, Budapest.
- OBERMAYER A. 2004: Társadalmi patakvizsgálatok. – In: BALOGH J.: Kisvízfolyások vízminőségének veszélyeztetettsége, a megfigyelés és a védelem társadalmi szerveződése Magyarországon. (<http://www.aquadocinter.hu/themes/Vandorgyules/pages/2szekcio/balogh.htm>)
- ROGOVSZKY Z. 1993: Jelentés az Apátkúti-patak és környékének sok szempontú vizsgálatáról. – Kézirat. Duna–Ipoly Nemzeti Park.

Földrajzi tanulmányok  
Volume 3

Mezősi Gábor

# MAGYARORSZÁG környezetföldrajza



*JATEPress*

Szeged 2008

MEZŐSI GÁBOR:  
**Magyarország környezetföldrajza**

A Szegedi Tudományegyetem gondozásában megjelenő Földrajzi Tanulmányok harmadik kiadványa hazánk környezetföldrajzi kérdéseit és problémáit tárgyalja színvonalas színes ábrákkal és fotókkal.

További információ: [mezosi@geo.u-szeged.hu](mailto:mezosi@geo.u-szeged.hu)

## KISEBB KÖZLEMÉNYEK

### MENNYIRE ÖSSZEILLESZTHETŐ A HAZAI TERMÉSZET- ÉS TÁRSADALOM-FÖLDRAJZI ADATBÁZIS?

CSORBA PÉTER<sup>1</sup>

HOW FAR CAN BE SYNCHRONIZED THE PHYSICAL AND SOCIAL  
GEOGRAPHICAL DATABASE OF HUNGARY?

#### Abstract

The majority of the data of the physical geography concerns the natural landscapes, reservoirs or relief units. In the social geography opposite this data to the administrative units; settlements, micro-regions, counties, regions, or a whole country refers. Since the border of the small landscapes and the administrative units is different mostly, the two databases difficult to compare. We calculated how Hungary's small landscapes (microregions) are divided between the counties, in what kind of proportion can be unloaded the 19 counties from small landscapes for which there are 100, 90 or 2/3 of his parts in the given county. We established that the county data are applicable to a certain group of the small landscapes well in Szabolcs–Szatmár–Bereg, Békés and Jász–Nagykun–Szolnok county case, and reversely; the area of some small landscapes covers the certain county in a considerable part. To synchronise the data in Komárom–Esztergom and Csongrád county case can be hardly realize.

**Keywords:** borders of the microregions, borders of administrative units

#### Bevezetés

A természet- és a társadalom-földrajzi kutatások eredményes együttműködésének komoly akadálya, hogy a földrajznak ez a két nagy szakterülete olyan eltérő adatbázisra támaszkodik, amelyek területileg egymással nehezen hozhatók fedésbe. Bár a geográfia mindkét ága alapvetően területben gondolkodik, és a topográfiai konkretizálás mindkettő munkamódszérének nélkülözhetetlen eleme, mégis míg a természetföldrajz adatai domborzati egységekre, vízgyűjtő területekre, a talajtani vagy biogeográfiai hierarchia különböző szintjeire vonatkoznak, addig a társadalomföldrajz adatbázisa egyértelműen a közigazgatási egységekre épül. Emiatt a kétféle területi rendszer többnyire nehezen illeszthető össze, s ez a probléma különösen a tájföldrajz dolgát nehezíti meg, bár a távérzékelési adatok társadalom-földrajzi alkalmazása kapcsán felmerült „a pixelek tár-

sadalmasítása” is (DURAY B. 2009). A természeti egységek topográfiai lehatárolásának külön megvan a maga nehézsége, a tájak határait általában csak néhány km-es pontossággal tudjuk meghatározni (CSORBA P. 2008b). Ezzel szemben az adminisztratív határok – települések, megyék, országok határai – gyakorlatilag deciméteres pontossággal rögzítve vannak.

A tájföldrajz szintetizáló geográfiai szakterület, s egyik modern ágazata, a tájökológia esetében különösen komoly akadálya, hogy a kétféle adathalmaz eltérő topográfiai keretre vonatkozik. A tájökológiai ugyanis kifejezetten antropogén személetű táj kutatási irányzat, amely a természeti adottságokat az emberi tevékenység oldaláról vizsgálja, ahogy NEEF, E. (1984) írja: „a természeti adottságok térbeli mintázatának, az ember helyének és lehetőségeinek meghatározására hivatott tudomány”. Az ökológiai szemléletű tájelemzés során felhasználjuk a területhasználati adatokat, számí-

<sup>1</sup> tanszékvezető egyetemi docens, Debreceni Egyetem Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszék, 4032 Debrecen, Egyetem tér 1. (csorbap@delfin.unideb.hu)

tásba vesszük a települések, vonalas műszaki létesítmények tájformáló hatását, a rekreációs tevékenységek tájalakítását stb. (CSORBA P. 2005, 2008a).

Mivel tájökológiai kutatásaink során gyakran szembekerültünk a kétféle területiséget képviselő adatbázis összefésülésének kényszerével, érdemes megvizsgálni, hogy pl. a megyei adatok mennyiben alkalmazhatók adott kistájak által képviselt területre, ill. fordítva, a kistájak valamely csoportját képviselő adat mennyiben érvényes egy hazai megyére. Ennek érdekében összehasonlítottuk a kistájataszterben (MÁROSI S.–SOMOGYI S. 1990) megállapított tájhatárokat a megyehatárokkal.

### Természetföldrajzi kistájak a megyehatárok között

Az 1:250 000 méretarányú alaptérképen (Cartographia Kft. Magyarország autótérképe) kirajzolt kistájhatárok, ill. megyehatárok alapján megállapítottuk, hogy a kistájak milyen arányban tartoznak adott megyéhez. A számítások szerint az ország 229 kistájának *csaknem fele, 114 teljes egészében valamely megye terü-*

*letén belül helyezkedik el.* Az 1. táblázatból látható, hogy Nógrád és Borsod–Abaúj–Zemplén megyék területének több mint fele tartozik olyan kistájakhoz, amelyek teljes egészében a megyehatáron belül vannak. Tolna, Csongrád, Békés, valamint Komárom–Esztergom megyékben viszont csak 1–2 kistáj nem nyúlik túl a megyehatáron, s ezek a megye területének már igen csekély területét jelentik. Vannak olyan megyék is – pl. Fejér és Heves –, amelyekben ugyan viszonylag sok, 6–8 kistáj van teljes egészében a megyehatáron belül, viszont ezek mind kis kiterjedésűek, s összességében csak a megye területének egyötöd részét (17–19%-át) teszik ki.

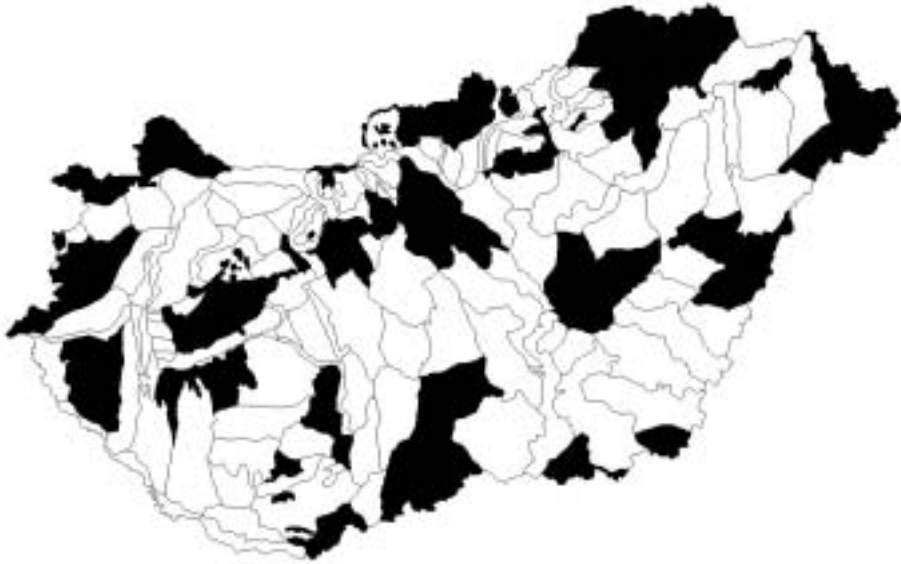
A megyék területének átlagosan 1/3-a (32,2%-a) tartozik olyan kistájakhoz, amelyek teljesen az adott megye határain belül helyezkednek el. Az 1. ábra ezeket a kistájakat ábrázolja. Ez az ábra még egyáltalán nem rajzolja ki a megyék kontúrjait.

Ha a fenti kistájakhoz hozzávesszük azokat a kistájakat is, amelyek csaknem teljesen, több mint 90%-ban egy adott megyéhez tartoznak, akkor már 147 ilyen kistájról beszélhetünk (2. táblázat). Ez a 147 kistáj lefedi a megyék összterületének 51,8%-át, sőt két megye – Sza-

1. táblázat – Table 1

Teljes egészében az adott megye területére eső kistájak száma, aránya a megyék összterületéből  
The number of microregions located entirely within the county, and their percentage of the total area

Megye	%	A megyében található összes kistáj száma	Teljes egészében a megyében lévő kistájak száma
Nógrád	63,7	21	8
Borsod–Abaúj–Zemplén	58,2	36	25
Vas	49,5	16	7
Veszprém	44,8	30	11
Szabolcs–Szatmár–Bereg	43,0	12	4
Jász–Nagykun–Szolnok	42,8	18	2
Győr–Moson–Sopron	41,8	19	8
Zala	39,1	18	3
Pest + Budapest	38,3	32	10
Bács–Kiskun	37,7	14	3
Hajdú–Bihar	33,0	15	4
Tolna	20,3	17	2
Fejér	19,7	30	8
Baranya	19,4	15	5
Somogy	18,7	18	4
Heves	17,0	25	6
Csongrád	11,7	8	1
Békés	7,1	9	1
Komárom–Esztergom	6,7	17	2
<i>Országos átlag</i>	<i>32,2</i>		<i>114</i>



1. ábra Azon kistájak térképe, amelyek teljes egészében valamely megye területére esnek  
 Figure 1 The map of microregions located entirely within the county

2. táblázat – Table 2

90–100%-ban adott megyéhez tartozó kistájak száma és aggregált %-os aránya  
 The number of microregions with 90–100% of their area located within the county, and their aggregated percentage

Megye	Aggregált %-os területi arány	Legalább 90%-ban a megyében lévő kistájak száma (záró- jelben a 100%-ban a megyében lévő kistájak száma)	A megyében található összes kistáj száma
Szabolcs–Szatmár–Bereg	82,6	2 (+4)	12
Békés	80,4	4 (+1)	9
Jász–Nagykun–Szolnok	74,9	3 (+2)	18
Baranya	74,4	4 (+5)	15
Nógrád	63,7	0 (+8)	21
Borsod–Abaúj–Zemplén	61,4	1 (+25)	36
Győr–Moson–Sopron	61,4	2 (+8)	19
Veszprém	59,6	1 (+11)	30
Bács–Kiskun	57,3	2 (+3)	14
Vas	54,0	1 (+7)	16
Zala	52,4	4 (+3)	18
Somogy	51,9	3 (+4)	18
Hajdú–Bihar	50,4	1 (+4)	15
Pest + Budapest	44,2	1 (+10)	32
Fejér	37,0	2 (+8)	30
Tolna	35,2	1 (+2)	17
Heves	17,0	0 (+6)	25
Komárom–Esztergom	13,9	1 (+2)	17
Csongrád	11,7	0 (+1)	8
<i>Országos átlag</i>	<i>51,8</i>		

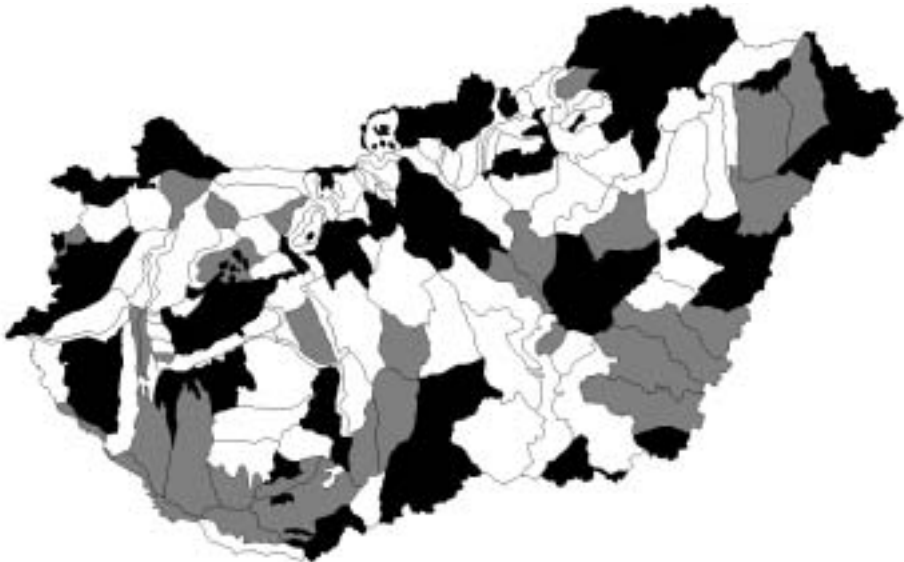
bolcs–Szatmár–Bereg és Békés – esetében ezek a kistájak jelentik e két megye területének több mint 80%-át! Legmeglepőbb a helyzet Békés megye esetében, hiszen az előbbi táblázat szerint itt csak egyetlen olyan kistáj van (a Csánádi-hát), amely 100%-ban a megyéhez tartozik, van ellenben 5 olyan, amely több mint 90%-ban, s azok együttesen nagymértékben lefedik a megye területét. Komárom–Esztergom és Csongrád megyék viszont még az így kiszélesített mintával is a sor végén állnak. Ezeknek a megyéknek a statisztikai adatait igen nehéz adott kistájak csoportjára érvényesíteni.

Az tehát már az addig bemutatott eredmények alapján is látható, hogy a megyei adatokat legmegnyugtatóbb mértékben Szabolcs–Szatmár–Bereg és Békés megye esetében lehet bizonyos kistájak csoportjára alkalmazni, mert a kistájukból ennek a két megyének több mint 80%-a kirakható. A legalább 90%-ban az adott megyéhez tartozó kistájakat feltüntető térképen (2. ábra) azonban a megyék többsége még alig körvonalazódik.

Egy újabb kategóriát képezve lássuk, milyen kép alakul ki, ha már minden olyan kistajat figyelembe veszünk, amelyek ha nem is döntő nagyságú része, de *legalább 2/3-a (67%-a) egy adott megye határán belül helyezkedik el*. Ilyen esetben még némi fenntartással

elfogadható a megyei adat a kistájak bizonyos csoportjára, bár a hibaszázalék már magas lehet. Ebben a táblázatban (3. táblázat) Hajdú–Bihar megye áll az élen, ami azt jelenti, hogy ennek a megyének több mint 90%-a kirajzolódik az ilyen, legalább 2/3 részben a megyéhez tartozó kistájak mozaikjából. Az ellenkező véletet Tolna, ill. Komárom–Esztergom megye képviseli, ezt a két megyét ugyanis több mint 50%-ban olyan kistájak alkotják, amelyeknek legalább 1/3 része átnyúlik a szomszédos megyék valamelyikébe.

Az utolsó, 4. táblázatban az olyan kistájak aránya, ill. száma látható, amelyek területének 1/3-nál kisebb része található az adott megye területén. Az ilyen „*töredék*” kistájak száma Veszprém, Jász–Nagykun–Szolnok és Fejér megyében a legtöbb, 10–12. Ezen kistájrészek összesített aránya Jász–Nagykun–Szolnok megyében meghaladja a megye területének 17%-át. Viszonylag magas az arányuk Tolna megyében is, amelyről már az előbb is megállapítottuk, hogy a megyei adatokat csak némi fenntartással lehet a kistájak egy bizonyos csoportjára vonatkoztatni. Van azonban ellenpélda is, Komárom–Esztergom megye esetében ugyanis azt láttuk, hogy a megye nagyobbik részét olyan kistájak alkotják, amelyek területének 20–30%-a a szomszédos megyékhez



2. ábra Azon kistájak térképe, amelyek teljes egészében (fekete) vagy legalább 90%-ban (szürke) valamely megye területére esnek.

Figure 2 The map of microregions with 100% (black) or at least 90% of their area located within the county



67–100 %-ban adott megyéhez tartozó kistájak száma és aránya  
The number of microregions with 67–100% of their area  
located within the county, and their percentage of the total area

Megeye	Aggregált %-os területi arány	Legalább 2/3 részben a megyében található kistájak száma (záró- jelben a 90, ill. 100%-ban a me- gyében lévő kistájak száma)	A megyében található összes kistáj száma
Hajdú–Bihar	92,0	4 (+1+4)	15
Borsod–Abaúj–Zemplén	91,4	3 (+1+25)	36
Szabolcs–Szatmár–Bereg	87,9	1 (+2+4)	12
Vas	87,8	3 (+1+7)	16
Békés	87,7	1 (+4+1)	9
Baranya	84,8	2(+4+5)	15
Zala	83,2	3 (+4+3)	18
Bács–Kiskun	82,0	2 (+2+3)	14
Fejér	77,4	3 (+2+8)	30
Jász–Nagykun–Szolnok	74,9	0 (+3+2)	18
Győr–Moson–Sopron	72,9	1 (+2+8)	19
Nógrád	72,5	2 (+0+8)	21
Heves	69,7	5 (+0+6)	25
Pest + Budapest	68,5	5 (+1+10)	32
Csongrád	63,6	2 (+0+1)	8
Veszprém	59,0	2 (+1+11)	30
Somogy	51,9	0 (+3+4)	18
Komárom–Esztergom	47,1	4 (+1+2)	17
Tolna	46,2	1 (+1+2)	17
<i>Országos átlag</i>	<i>71,1</i>		

tartozik, ami megnehezíti a megyei adatok átvitelét a kistájakra. A 4. táblázatból viszont kitűnik, hogy Komárom–Esztergom megyében lévő 17 kistájból csak 3 olyan van, amelyek csak egy csekély része tartozik a megyéhez, s ezek összesen a megye területének jelentéktelen, mindössze 2,7%-át alkotják.

Számításainkból az is kitűnik, hogy melyek azok a kistájak, amelyek területén több szomszédos megye is osztozik. A legszélsőségesebb példát a Pilis–Alpári-homokhát és a Sári-Bakonyalja képviseli. Mindkét kistáj négy megye érintkezési területén fekszik, azaz természeti és területhasználati adatait 4 megye esetében kellene figyelembe venni. A kistájak több mint 10%-ának, pontosan 21-nek a területén 3–3 megye osztozik. Ilyen pl. az Öreg-Bakony, Kelet-Külső-Somogy, Észak-Zselic, a Csepeli-sík, a Solti-sík, a Dorozsma–Majsai-homokhát, a Hortobágy, a Nagy-Sárrét, a Dévaványai-sík stb. A fentiek nagy kiterjedésű, 600–1300 km<sup>2</sup>-es tájegységek, amelyek több megye közötti felosztottsága némileg érthető. Vannak azonban több megyéhez tartozó, bár kifejezetten apró

tájak is, ilyen pl. az Enyingi-hát, amelynek 125 km<sup>2</sup>-es területéből három megye, Fejér, Somogy és Veszprém részesedik. Vannak olyan sajátos alakú, vízfolyás menti kistájak, pl. a Sió-, a Dél-Tisza- vagy a Marcal-völgy, amelyeknél érthető, hogy miért nyúlnak át 3 megye területére is.

#### A kistáji adatok átvitelének lehetősége megyei szintre

Az adatmegfeleltetési lehetőség természetesen fordítva is igaz. A kistájkataszter számos olyan adatot tartalmaz, amelyre megyei szintű programok összeállításánál szükség van. A kistáji adatokból összeadott értékek annál könnyebben átvihetők az adott megye jellemzésére, minél kevesebb töredéktáj található az adott megyében. Így pl. Nógrád megye területének 63,7%-át 8 kistáj (a Medves-vidék, a Karancs, a Litke–Etesi-dombság, a Szécsényi-dombság, a Központi-Cserhát, a Terényi-dombság, a Középső-Ipoly-völgy és a Nógrádi-me-

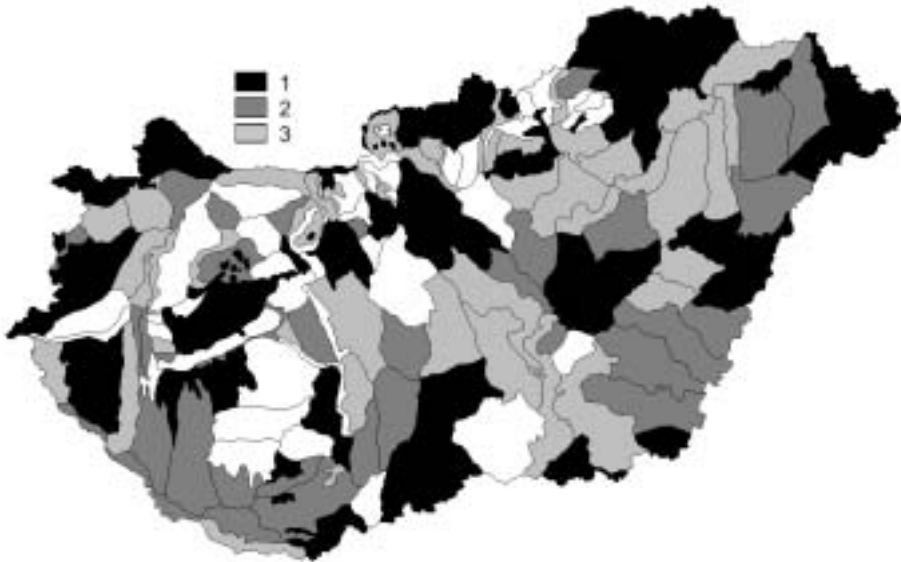
A megyék területén található „töredék” kistájak száma és aránya  
The number of microregion „fragments” located within the county,  
and their percentage of the total area

Megye	%	A megyében lévő „töredék” kistájak száma	A megyében lévő összes kistáj száma
Jász–Nagykun–Szolnok	17,3	10	18
Tolna	15,1	8	17
Fejér	12,9	10	30
Szabolcs–Szatmár–Bereg	12,5	5	12
Győr–Moson–Sopron	11,0	6	19
Békés	10,4	3	9
Nógrád	10,4	6	21
Heves	9,4	6	25
Csongrád	9,2	3	8
Pest + Budapest	9,0	7	32
Bács–Kiskun	8,0	5	14
Vas	7,6	3	16
Veszprém	7,5	12	30
Hajdú–Bihar	6,7	7	15
Somogy	5,2	7	18
Zala	3,4	4	18
Baranya	2,7	1	15
Komárom–Esztergom	2,7	3	17
Borsod–Abaúj–Zemplén	2,4	2	36
<i>Országos átlag</i>	<i>8,6</i>	<i>6</i>	<i>19</i>

dence) lefedi, tehát ezen kistájak adataiból átlagolt eredmény sokkal jobban megközelíti a megyére vonatkozó valós értéket, mint mikor ugyanezzel próbálkozunk pl. Komárom–Esztergom megye esetében, ott ugyanis csupán az Almás–Táti–Duna-völgy és a Központi–Gerecse kistáj tartozik teljes egészében a megyéhez, s ez a két kistáj a megye területének csak 6,7%-a, a két kistáji adat tehát aligha fejezi ki a megye adottságait. Bár valószínűleg nem követünk el nagy hibát, ha a hiteles megyei adatot keresve az előbbi két kistáj adatához hozzátesszük a Bársonyos kistáj adatát, mivel ennek 90%-a a megyéhez tartozik. Esetleg a Gerecsei-kismendencéket is, amelyek 80, a Nyugati–Gerecsét, amely szintén 80, továbbá a Győr–Tatai-teraszvidéket, amely kb. 75, ill. az Által-ér völgyét, amely szintén kb. 75%-ban a szóban forgó megye része. Az ily módon kiegészített terület azonban összességében még mindig csak 47%-a a megyének. A kistájadatokból összesíthető eredmény tehát Komárom–Esztergom megyére jóval bizonytalanabb módon vihető át, mint Nógrád megye esetében.

### Összefoglalás

Számításaink alapján tehát a hazai közigazgatási egységekre, ill. a kistájakra vonatkozó adatok egymás közti átvitele bizonyos megyék, ill. kistájak csoportja esetében megoldható, de vannak olyan téregységek, amelyeknél ez komoly hiba forrása lehet. Szabolcs–Szatmár–Bereg, Békés, Jász–Nagykun–Szolnok megye esetében pl. néhány kistáj összegzett adatait nagy biztonsággal lehet a megyére alkalmazni (2. táblázat, 2. ábra). Pest (Budapesttel), Fejér, Tolna, Heves, Komárom–Esztergom és Csongrád megyék esetében viszont ez az adatátvitel csak komoly fenntartásokkal ajánlható, mert a felsorolt megyék területének több mint felén olyan kistájak vannak, amelyek kevesebb, mint 90%-a tartozik az adott megyéhez (2. táblázat). Az adattípustól függően néhány megye, ill. kistáj esetében kellő óvatossággal még hasznos adatok nyerhetők, olyan kistájak aggregált adatainak felhasználásával, amely kistájak területének legalább 2/3 része egy megye területén



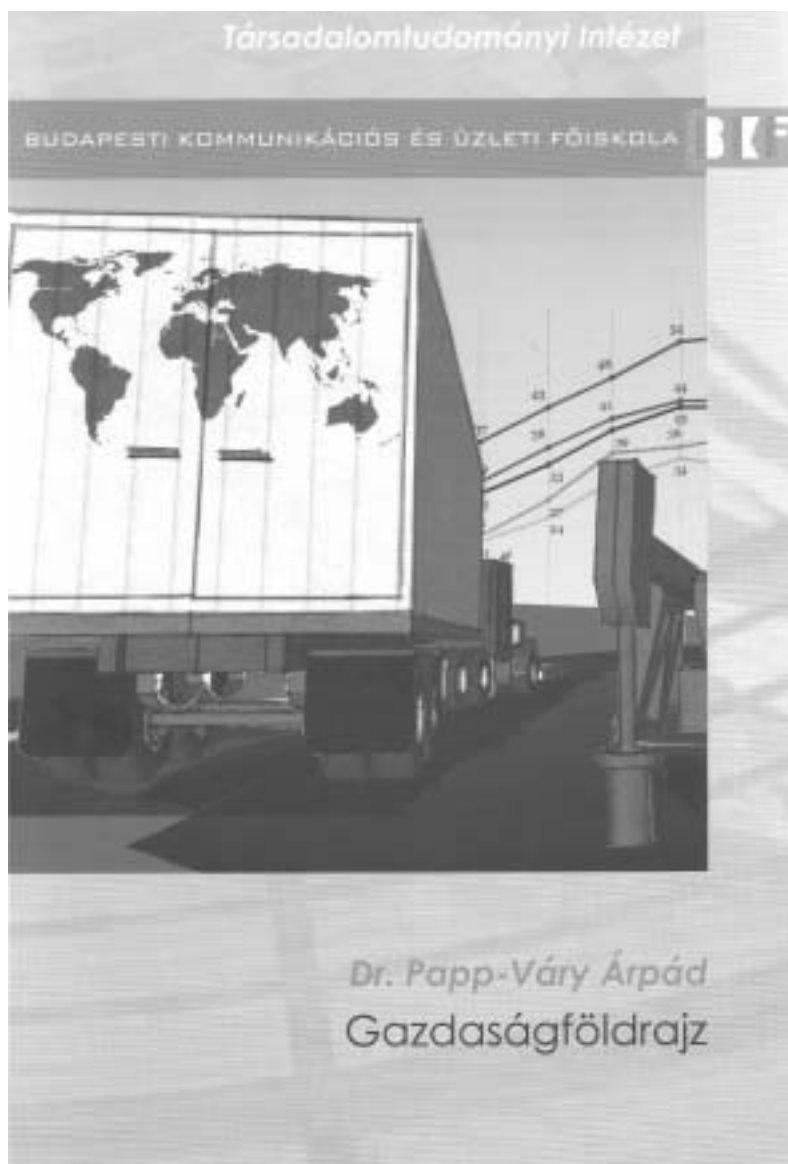
3. ábra Azon kistájak, melyek területének teljes egésze (fekete), legalább 90%-a (sötétszürke), ill. legalább 2/3 része (világosszürke) egy adott megye határán belül található.  
 Figure 3 The map of microregions with 100% (black), at least 90% (dark gray) or at least 66% (light gray) of their area located within the county

van (3. táblázat, 3. ábra). Az adatok átvitelének lehetősége tehát sajnos több megye, ill. számos kistáj esetében a tudományos elvárásokat kielégítően nem megoldható, pedig az ilyen adatkonverzióra a geográfianak nap mint nap szük-

sége lenne. A fentiek azonban talán nyújtottak némi segítséget arra vonatkozóan, hogy az adatvesztéseket mely területi egységek esetében lehet csökkenteni.

#### IRODALOM

- DURAY B. 2009: A tájhasználat-változás és regenerációs potenciál összefüggéseinek modellezése – tájdinamikai vizsgálat. – Doktori (PhD) értekezés, kézirat, Szeged, 115 p.
- CSORBA P. 2005: Kistájaink tájökölógiai felszabdaltsága a településhálózat és a közlekedési infrastruktúra hatására. – Földrajzi Értesítő 54. 3–4. pp. 243–263.
- CSORBA P. 2008a: Tájmetriai mérések felhasználási lehetőségei. – In: CSORBA P. – FAZEKAS I. (szerk.): Tájkutatás – tájökölógia. Meridián Alapítvány, Debrecen, pp. 65–72.
- CSORBA P. 2008b: A tájhatárok kijelölése és változása. – Földrajzi Közlemények 132. 2. pp. 220–226.
- MAROSI S. – SOMOGYI S. (szerk.) 1990: Magyarország kistájainak katasztere I–II. – MTA FKI, Budapest, 1023 p.
- NEEF, E. 1984: Applied Landscape Research. – Roskilde University Centre, 8 p.



PAPP-VÁRY ÁRPÁD:  
**Gazdaságföldrajz**

A gazdaságföldrajz aktuális eredményeit és tudásanyagát röviden összefoglaló főiskolai jegyzet elsősorban a kommunikáció szakos hallgatók számára készült, de minden olyan olvasó nagy élvezettel lapozgathatja, aki a téma iránt érdeklődik és áttekintő képet szeretne kapni a gazdasági folyamatok földrajzi háttéréről.

További információ: [mail@bkf.hu](mailto:mail@bkf.hu)

## MŰHELY

### A FÖLDRAJZTANÁR SZERSZÁMOSLÁDÁJA, AVAGY EGY MÉRÉS ELMÉLETI HÁTTERE

SZABÓ JÚLIA<sup>1</sup>

THE TOOLBOX OF THE TEACHER OF GEOGRAPHY  
– BACKGROUND OF A THEORETICAL STUDY

#### Abstract

As a secondary school teacher, mentor teacher and consultant I have heard, read and experienced a lot about skill and competence development in Hungarian secondary schools. I understand that with time passing the situation will not get easier in the field of education. Not only students but also teachers face multiple problems. The picture is rather complex in the secondary schools, especially since 2005 due to the two-level mature exam expectations. The situation of subjects related to science – such as geography, environmental studies, environment protection, ecology – is more and more difficult and complex. Even more complex is the study when we strive to find out whether the students who have followed traditional elementary school curriculum will be able to pass the new two-level mature exam. Can these students pass the final exam, for example in geography? To my study, I have specified the most significant pedagogical concepts relating to this (ability, skill, competence), I have studied the latest and widely adopted methods and compared the new mature exam competencies to the old curricular expectations. Finally I planned the schedule of the research and carried it out. In my survey I followed the measurement principles suggested by high profile institutes.

**Keywords:** geographical education, secondary school, empirical study, mature exam

#### Bevezetés

Pedagógusként nagyon sokat hallottam, tapasztaltam és olvastam képesség- és készségfejlesztésről. Szaktanárként, osztályfőnökként, munkaközösség-vezetőként, vezetőtanárként, szaktanácsadóként folyamatosan azt tapasztaltam, hogy a középiskolai tanulók és tanárok e területen is tengernyi bajjal küzdenek. Különösen bonyolult a középiskolában tapasztalt kép, ha a műveltségi területekre gondolunk. És még nehezebb a terület vizsgálata, ha az új típusú érettségi vizsga követelményeit tartjuk szem előtt. Munkám célja az, hogy teljesebb és hitelesebb képet kapjak az általános iskolai földrajztanítás képesség- és készségfejlesztés területén történt eredményességéről, avagy esetenként eredménytelenségéről.

Két oldalról próbáltam megközelíteni a kérdést. Egyrészt a bemenet oldaláról, melynek fő kérdése, hogy az általános iskola befejezése után,

a középiskola kezdetén milyen elvárható ismeretekkel kell(ene) rendelkeznie a tanulónak ahhoz, hogy a tanterv által meghatározott követelmények alapján a képességek és készségek területén megfelelő tudásszintet mutasson a jelölt az érettségi vizsga kezdetére. Másrészt vizsgáltam a szakórát: mit tesz ezért a szaktanár a rendelkezésére álló időkeretben a földrajzórán; hogyan próbál megfelelni a tantervi elvárásoknak; mit tehet a taneszközök, ill. az órai munkamódszer kiválasztása esetében stb. Mindezen vizsgálatokból végül is – az általam végzett mérések, ill. a szakórák látogatásának tapasztalatai alapján – következtetések vonhatók le az érettségi vizsga előtti állók tantárgybeli tudásszintjéről. A vizsgálatoknál támaszkodtam KISS M. – MEZŐSI K. – PAVLIK O.-NÉ (1997), PAVLIK O.-NÉ – SZILÁGYI I.-NÉ (2000) és MAKÁDI M. (2005, 2006) szemléletére és módszereire is.

Szólni kell egyes pedagógiai fogalmak értelmezéséről is. Mert mit értünk ma képesség,

<sup>1</sup> Vezető tanár, Fazekas Mihály Gimnázium – Budapest (szjulka@fazekas.hu)

készség és kompetencia fogalmán a pedagógiában? E fogalmakról folyik a vita, mindannyian tudjuk, hogy jelentésük még messze nem tisztázott egyenként sem, nemhogy összességükben. Tudunk-e már igazán mérni velük a pedagógiában? Az ismeret–jártasság–készség „hármasa” a neveléstudományban egészen a nyolcvanas évek közepéig tartotta magát, az iskolák és a tantervek önállósodása azonban magával vonta a kifejezések modernizációját is. Az önálló pedagógiai programok megjelenésével párhuzamosan terjedt el iskolarendszerünkben az előzőleg említett szakmai kifejezések mellett a „kompetencia” fogalma. A kifejezést a külföldi szakirodalomból vettük át, nem mindig egyértelmű jelentéssel.

Az Új Magyar Lexikon (1962) szerint a képesség fogalma „...bizonyos fizikai v. szellemi teljesítményt biztosító fiziológiai és pszichikai feltételek együttese. A képesség az adottságokon alapuló fejlődés, továbbá a tevékenység, az élmények, és a tanulás nyomán alakul ki. A képességek kezdeti kialakulásának általában az adottság, a hajlam adja az irányt. Minden képesség kibontakozása további új képességek kialakulásának a lehetőségét nyitja meg. Az általános és specifikus képességek egységét, meghatározott feladatkör ellátására tehetségnek nevezik.” A készség fogalma pedig „...a cselekvés gyakorlatilag automatikussá vált formája. Létrejöttében a feltételes reflexeknek van nagy szerepük. Jelentősége abban áll, hogy a figyelem más tevékenység számára felszabadul”... Készségen „az ember tevékenységének begyakorlott, a dinamikus sztereotípiá mechanizmusával (is) magyarázható cselekvéssorai pl.: írás-, sport-, munka- stb. mozdulatok értendők. Általuk válik lehetővé, hogy a magasabb pszichikai funkciók a cselekvés céljára, lényegére irányuljanak.” Végül a kompetencia fogalma: „1. illetékesség. 2. szakértelem”. Más meghatározásokat tekintve a képesség a Larousse Enciklopédia (1979) szerint „valamely tevékenységre, teljesítményre való testi-lelki adottság, alkalmasság, tehetség. Belső feltételét az öröklött adottságok biztosítják. A külső szociális hatások teszik lehetővé, hogy a hajlamok – tanítás, nevelés, gyakorlás stb. által – képességgé szerveződve tehetségre valló teljesítményben nyilvánuljanak meg.” A kompetencia fogalmán pedig a helyzet, az események közben tartását, ill. az egyénnek erre való törekvését érti. „A kompetenciára való készség szintje a korai tapasztalatok, kapcsolatok, a nevelés

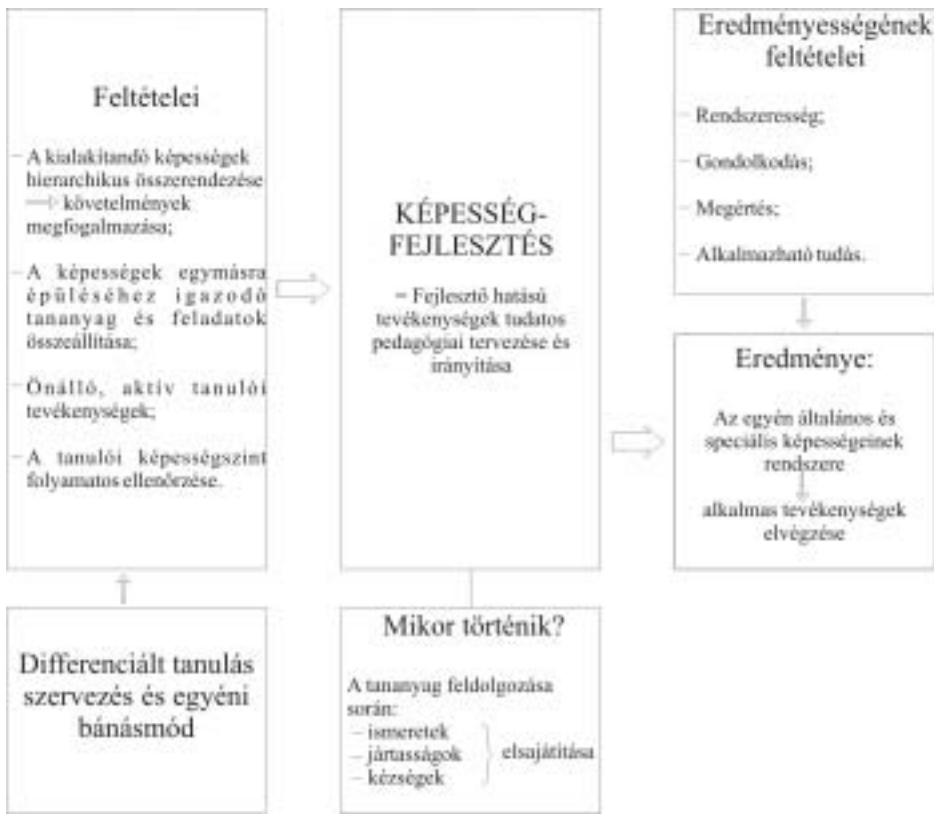
függvénye: minél nagyobb a világot felderíteni, megismerni akaró gyermek önállósága, minél előbb feladja a szülővel szembeni függőség igényét, annál nagyobb az esélye a belső kontroll ki-fejlesztésére, a történéseket hatékonyan befolyásoló kompetencia megszerzésére”. A két lexikon értelmezése közötti különbség a megjelenésük között eltelt idő különbségében, ill. az ezredforduló társadalmi változásaiban keresendő.

Ám az információrobbanás új helyzetet teremt az oktatásban. Nem elegendő csak ismeretanyagot tölteni diákjaink fejébe, hanem a legszerencsésebb az lenne, ha a legalapvetőbb ismeretek mellett olyan készségeket szerezhetnének meg az iskolapadban, melyek egész életükben lehetőséget biztosítanának számukra az egyre gyorsabban megújuló követelményeknek megfelelni.

### **A képességfejlesztés értelmezése módszertani szempontból**

Magyarországon a legutóbbi évek tantervei elsősorban abban különböznek az eddiektől, hogy nem az ismeretanyag, hanem a képességfejlesztés felől közelítették meg a pedagógiai feladatot. A tehetségfejlesztési követelmények rendszerének kialakításakor azt veszik alapul, hogy a tanulók a különböző életkori szakaszokban más-más tevékenységekre képesek. Az el-képzés valóban nagyon üdvözlendő, hiszen az elmúlt évtizedekben mindig a következő életkori szakasz követelményeit támasztották a tanulók elé. Az óvoda már az alsó tagozatos, az alsó tagozat a felsős, a felső tagozat pedig a középiskolai követelmények teljesítését kívánja a gyerektől. Mindez persze abból a nemes szándékból következett, hogy a pedagógusok, de legfőképpen a szülők minden szinten azt szeretnék, ha diákjaik, ill. gyermekeik megállnák helyüket az oktatás következő lépcsőjén. Ez a törekvés azonban sajnos nem vette figyelembe az életkori sajátosságokat.

A képességfejlesztés fejlesztő hatású tevékenységek összessége, amely magában foglalja azok tervezését és irányítását is (*1. ábra*). A 2003-ban elfogadott Nemzeti Alaptanterv képességfejlesztési felfogása a modern külföldi pedagógiai iskolák által kidolgozott kompetenciamodellekből indult ki. Megfogalmazta annak ellenére, hogy itthon és külföldön sincs egységes álláspont sem a nevezéktan, sem a rendszerezést illetően.



1. ábra A képességfejlesztés általános értelmezése (MAKÁDI M. 2005)

Figure 1 General interpretation of developing capacity (MAKÁDI, M. 2005)

A képességfejlesztési követelmények egymásra épülésének logikáját a Szervezetfejlesztők Magyarországi Társasága dolgozta ki 2000-ben. E modell háttérében hétköznapi evidenciák sorozata áll. Röviden összefoglalva a kiskoláskorban (1–6. évfolyamon) a gyerekek érdeklődése a körülöttük lévő valóságra irányul, gondolkodásuk a közvetlen érzékeléshez, a gyakorlati tapasztalatokhoz kötődik. Ezért az alapkészségek fejlesztésének időszakában a megismerő tevékenység a közvetlen tapasztalatszerzésen, a megfigyelésen alapul. A serdülők érdeklődése viszont önmaguk felé fordul. Gondolkodásuk már elvonatkoztatásra is képes, jelentősen megnő a lexikális ismereteket befogadó képességük. 16 éves koruk táján a tanulók már képesek bonyolultabb összefüggések felismerésére, sőt, összekapcsolni is tudják azok elemeit. A közoktatásban eltöltött évek alatt a tanulóknak kialakulnak azok a képességek,

amelyek a világban való eligazodásukhoz szükségesek.

### **Képességfejlesztési feladatok a földrajzi-környezeti tartalmú tantárgyak területén**

A földrajztanításban is előtérbe kerültek a képességfejlesztés új területei, mert ma és a jövőben a tanulóknak más képességekre van és lesz szükségük. Eközben a tantárgy tartalma is változott. Az új képességfejlesztési célok részben új, vagy korábban kevésbé használt módszereket is igényelnek (2. ábra), a tanároknak módszertanilag is meg kell újulniuk. Arra is szükség van, hogy átgondolják az általános pedagógiai gyakorlatban alkalmazott módszereket abból a szempontból, hogyan fordíthatók azok a földrajzi-környezeti ismeretek eredményesebb tanítására.

A földrajztanítás irányelvei	Korábban kevésbé használt módszerek
A világban való eligazodáshoz szükséges térbeli és időbeli tájékozódó képességek kifejlesztése	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Útvonaltervezés (pl. CD-atlasz használata);</li> <li>– Séta, utazás virtuális eszközök segítségével (pl. CD-ROM-ok, internetes honlapok);</li> <li>– Különböző léptékű időszalagok készítése és időszámítási gyakorlatok</li> </ul>
Információhordozók használati képességének kialakítása	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gyűjtemények könyvtári és tömegkommunikációs forrásokból (pl. hagyományos és digitális könyvtárak, tévé- és rádióműsorok, folyóiratok, újságok, internetes hírportálok, médiatárak használata);</li> <li>– Forráselemzés (pl. szemelvények, adatok, ábrák, képek, tömegkommunikációs források, internetes-, mobiltelefon-szolgáltatások);</li> <li>– Statisztikai adatok felhasználása, számítása, ábrázolása;</li> <li>– Tájékozódás, objektumok, jelenségek felismerése légifotón és műholdfelvételen;</li> <li>– Terméklista, projektbeszámoló összeállítása.</li> </ul>
Öknyomozási képességek fejlesztése	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Folyamatmagyarázat;</li> <li>– Folyamatábra, séma elemzése és készítése;</li> <li>– Logikai láncok összeállítása;</li> <li>– Esetelemzés</li> </ul>
Prognosztizálási képesség megalapozása	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Modellábrák értelmezése és készítése;</li> <li>– Tipikus tájak jellemzése, feldolgozása;</li> <li>– Modellek (terepasztali, demonstrációs, kísérleti, számítógépes stb.) használata</li> </ul>
Gyakorlati jártasságok, készségek kialakítása	<ul style="list-style-type: none"> <li>– R riport készítése;</li> <li>– Állásfoglalás megfogalmazása, érvelés, vita;</li> <li>– Szerepjáték;</li> <li>– Helyzetgyakorlat.</li> </ul>
Kritikai és tárgyalási képességek kialakítása	
Jártasság kialakítása a döntéshozatalban	
A környezetiért felelős magatartás alapozása	

2. ábra Új módszerek a földrajztanításban a képességfejlesztés érdekében (MAKÁDI M. 2005)  
 Figure 2 New methods in teaching geography aiming to develop skills and capacity (MAKÁDI, M. 2005)

A legfontosabb képességek, melyeket a tárgy keretei között fejleszteni szükséges, az alábbiak.

a) A térbeli tájékozódási képességek és a térszemlélet fejlesztése. Főbb elemei a szemléleti, logikai és komplex térképolvasás, valamint a topográfiai ismeretek fejlesztése.

b) Az időbeli tájékozódási képességek fejlesztése, pl. a földtörténeti időképzet fejlesztése.

c) A gondolkodási képességek fejlesztése. Mivel a gondolkodás nem fejlődik arányosan a korról és a tapasztalással, azt tanítani kell. Megváltozott a társadalom, és azok az ismeretek,

amelyek akár tíz évvel ezelőtt is megfeleltek a kor igényeinek, ma már nem készítik fel a gyerekeket az iskolán kívüli valóságra. A társadalom átalakulása olyan gyors, hogy nemigen fogalmazható meg, milyen tudásra lesz szükség a jövőben. Ez azzal a következménnyel jár, hogy a gyerekeket elsősorban nem ismeretekkel kell elhalmozni, hanem a jövő kihívásaira kell őket felvértezni; mai legjobb ismereteink szerint ezt úgy kell kialakítani bennük, hogy azok olyan képességek (elsősorban gondolkodási készségek: alsóbb szinten ismeret-felfogás, megértés–alkalmazás, magasabb szinten elemzés–összegzés–értékelés) legyenek, ame-



lyeknek birtokában új tudást szerezhetnek, hogy maguk irányítsák egész életen át való tanulásukat.

d) A kommunikációs képességek fejlesztése.

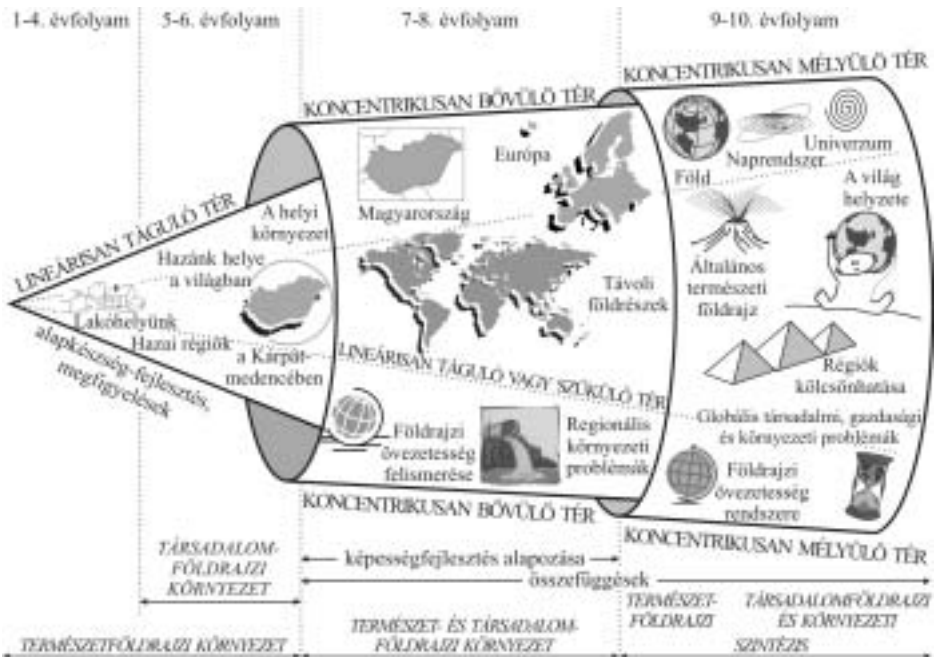
e) Az információszerzés és feldolgozás képességének fejlesztése. A hagyományos tanítási-tanulási gyakorlatban kizárólag a tanár közvetíti az ismereteket a diákok felé. Ennek az eljárásnak az a veszélye, hogy a tanulók gondolkodása a tanári minta szerint fejlődik. A modern oktatási stratégiában viszont már nemcsak a tanár, hanem a különböző típusú információhordozók az információ közvetítői. A tanár feladata már nem elsődlegesen az ismeretközvetítés, hanem a tanulásirányítás, a tanulói képességek tudatos irányítása.

f) A gyakorlati étellel összefüggő képességek fejlesztése. Ezt tükrözi a megújult és európai követelményekhez igazított érettségi rendszer, amely a minisztérium honlapján hozzáférhető minden érdeklődő számára.

A képesség- és készségfejlesztés az általában lineárisan egymásra épülő, koncentrikusan bővülő témakörök (3. ábra) rendjét követi. Az általános iskolában a földrajztanítás területén

az első négy évfolyamon a tapasztalás uralja a módszertant: megfigyelések, vizsgálatok a terepen, a valóságban. Az ötödik és hatodik évfolyamon az elsődleges információhordozók használatának, a mérésnek, a szövegeértelmezésnek, a képelemzésnek, ill. a térképi tájékozódásnak tulajdonítanak nagy szerepet. A hetedik és nyolcadik évfolyamon a másodiklagos információhordozók használatát kerül előtérbe: számítások, diagramok, keresztmetszetek, statisztikai adatok, táblázatok elemzése, tájékozódás a térképen, ill. lexikonok használata (4. ábra). Nagyjából eddig jut el egy tanuló Magyarországon a földrajzórán a képesség- és készségfejlesztés területén az általános iskola befejezésére.


Az érettségiig a középiskolában mindez továbbfejleszhető. A kilencedik és tizedik évfolyamon a tantervi követelmények szerint el kell jutni a tanulónak a kommunikációs gondolkodás, a gyakorlati és társadalmi ismeretek feldolgozásáig. Ezen belül otthonosan kell mozognia az adatértelmezés, a kérdések és felvetések felismerése, az általános törvényszerűségek felismerése, az ítéletalkotás, a döntéshozatal, a

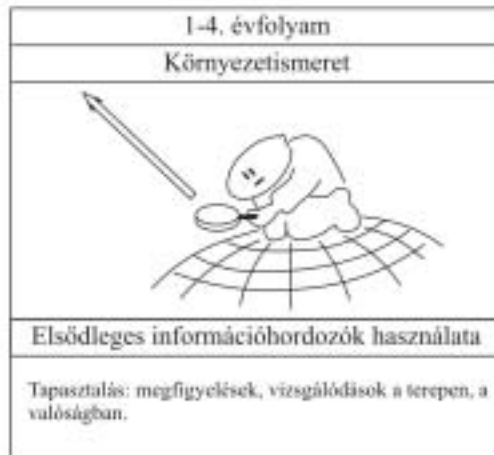


3. ábra A földrajzi-környezeti tartalmak tananyag-elrendezési elve a 2003-as Nemzeti alaptantervben (MAKÁDI M. 2005)

Figure 3 The principle of arranging geographical-environmental contents

according to the needs of a school subject in the 2003 National Curriculum (MAKÁDI, M. 2005)

5-6. évfolyam	7-8. évfolyam	9-10. évfolyam
Természetismeret		
Földrajz		
		
<b>Egyszerű másodlagos információhordozók használata</b>	<b>Összetett másodlagos információhordozók alkalmazása</b>	<b>Kommunikációs, gyakorlati és társadalmi képességek felhasználása</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mérés (és számítás);</li> <li>- Szövegértelmezés;</li> <li>- Képereltelmezés;</li> <li>- Egyszerű ábrák értelmezése;</li> <li>- Eligazodás a térképeken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Számítás, jellemszámok, statisztikai adatok, táblázatok elemzése;</li> <li>- Diagram- és keresztmetszeti ábra elemzése;</li> <li>- Lexikonok, kézikönyvek, más könyvek használata;</li> <li>- Tájékozódás térképen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adatértelmezés és adatfeldolgozás;</li> <li>- Kérdések és problémák, általános törvényszerűségek felismerése;</li> <li>- Ítéletalkotás, döntéshozatal, problémamagoldás;</li> <li>- Közös tevékenységek, csoport- és projekt munka.</li> </ul>



4. ábra A képességfejlesztés rendszere a földrajzi tartalmú tantárgyakban (MAKÁDI M. 2005)  
 Figure 4 The system of developing capacity and skills in school subjects based on geography (MAKÁDI, M. 2005)

problémamegoldás és a közös tevékenység, csoportmunka területén (4. ábra). Ezek a képességek fejlesztik a teljes érettségi vizsgálóhoz szükséges, általánosan fejlesztendő döntési, együttműködési, életvezetési, információkezelési, kommunikatív, komplexitást kezelő, kritikai, lényegkiemelő, narratív, probléma-

megoldó és szabálykövetítő kompetenciákat. Ezen kompetenciák megszerzése vezet az érettségizettek által megszerzendő általános kulcskompetenciákhoz, azaz a személyes boldoguláshoz és fejlődéshez, az aktív állampolgári létehez, a társadalmi beilleszkedéshez és a munka világához.

## Mérés és értékelés

A mérés nem más, mint a pedagógus értékelése több osztály ill. több iskola összevetése esetén. A pedagógiai értékelés a tanári munka legösszetettebb része, amely a legnagyobb odafigyelést kívánja. Magyarországon a 70-es évektől kapott kiemelkedő fontosságot az értékelés a tanítási folyamatban. Megkülönböztetendő azonban belső és külső értékelés; belső értékelés az, amikor iskolán belül a tanár, ill. a szakmai munkaközösség értékeli egy-egy osztályt vagy tantárgyat, míg külső értékelés esetén a mérést olyan személyek végzik, akik nem érintettek az eredmények „előállításában”. A jól szervezett külső értékelés hat a belső értékelésre, a két mérési eljárás feltételezi egymást.

A pedagógus, a munkaközösség-vezető, a szaknácásadó a tudás értékelésekor többféle viszonyítási alapot határozhat meg. Lehet a jelenlegi állapotot egy korábbi állapothoz hasonlítani, de az is előfordulhat, hogy a tanuló meglévő tudását egy elképzelt jövőbeli tudásállapothoz szeretnénk viszonyítani. Lehetséges az is, hogy a pedagógiai tevékenység lezárásával ki akarunk tekinteni iskolánkból, s meg szeretnénk tudni, hogy tanulóink tudása mennyire vethető össze más osztályok, iskolák, az ország tanulóinak tudásával.

SCRIVEN, M. (1967) az értékelés típusait funkciók szerint osztályozva megkülönböztet helyzetfeltáró vagy diagnosztizáló; formatív, vagy tanulást fejlesztő; ill. summatív, vagyis végállapotot tükröző, lezáró minősítő értékelést. A *diagnózis* a tanulók „induló” tudásának feltárása, azért, hogy megtudjuk, milyen meglévő tudásra építhetünk, mennyire rendelkeznek a tanulók azokkal az ismeretekkel, készségekkel és képességekkel, amelyekre a tantárgy tanításának megkezdésekor, vagy egy új iskolatípusban szükségük van. A *formatív értékelés* feladata a tanítási-tanulási folyamat állandó kísérelőjeként az eredményes tanulás segítése, egy-egy adott tanítási-tanulási szakaszban a tanulók tudásszintjének figyelemmel kísérése, a tanulási folyamat szabályozása. Ilyenkor a mérés arról ad jelzést a tanulónak, hogy helyes úton jár-e, a tanárt pedig tájékoztatja arról, hol hibázott, mit tanított elég hatékonyan, mit nem sikerült elég jól elsajátíttatnia. Ez az értékelés nem minősít, hanem fejleszt, megerősít és korrigál. A *summatív*, vagyis *minősítő értékelés* során pedig átfogó képet nyerünk a tanulóról,

arról, hogyan tett eleget a tanulási követelményeknek, mit tud az iskolába, az évfolyamra belépéshez viszonyítottan.

Más megközelítésben az értékelés kétféle típusú lehet: kritériumra és normára irányuló. Mindkét esetben más a vizsgálati cél és más a vizsgálati eszköz. A *kritériumra irányuló mérés* esetében a viszonyítási alap valamilyen tantervi követelmény vagy követelmények együttese, azt vetjük össze a tanulók tudásával. Ez elterjedtebb a pedagógusok gyakorlatában, mert a pedagógusok jobban érdekeltek annak az elemzésében, amit tanítottak. A mérésnek előfeltétele a pontosan kidolgozott és részletezett tantervi követelmény (annak hiányában nehéz jól mérő feladatlapot szerkeszteni), mint egy állandó mérce (100%), amelyhez az adott tanulócsoporthoz, tanulók pillanatnyi tudását viszonyíthatjuk. A másik eljárás, a *norma referenciájú mérés* során egy kiválasztott minta átlagához viszonyítunk. Ez egy változó mérce, azt vizsgáljuk, hogy az adott tanuló, osztály, iskola vagy régió tudása hol helyezkedik el egy nagyobb populáció átlageredményéhez képest, mennyivel jobb, vagy gyengébb annál. Azt ilyen mérésekben általában igen sok iskola és többféle iskolatípus – megfelelő arányban reprezentálva az iskolatípusok arányát – szokott részt venni. A mérés során nagyszámú osztály teljesítményének átlagai alapján alakulnak ki azok a standardok, amelyekkel az egyes iskolák osztályainak tudása összevethető.

A tanuló értékelését és a pedagógus értékelési eljárásait illetően BATHORY Z. (1992) kifejti, hogy „egy tanár értékelő stratégiája akkor nevezhető differenciáltnak és szakszerűnek, ha sokféle értékelési módszerrel dolgozik, s minden lehetséges alkalmat megragad arra, hogy az egyéni különbségeket figyelembe véve adjon megerősítéseket tanítványainak, és időnként strukturált értékelési módszereket (feladatlapokat) is használ, amelyekkel minden tanítványának egyszerre sok megerősítést adhat”. Az értékelési módszerek lehetnek „lágyak” vagy „kemények”; előbbiek pl. a megfigyelés, feleltetés, szóbeli vizsgáztatás stb., míg utóbbiak közé sorolhatók a metodikai követelményeknek megfelelő feladatlappal készült felmérések tantárgyesszettel, objektív értékelési útmutató segítségével.

A diákok felől nézve a kérdést közismert, hogy ritka az a jól motivált diák, aki a sok tudásért tanul; napjainkban társadalmunkban sajnálatos módon a diákok többsége a jó osztály-

zatok megszerzését tűzi ki célul, és csak akkor tanul, ha azt értékelik. A tanulók tanulási szokásait is többnyire tanáraik értékelési szokásaihoz igazítják. A folyamat fontos szereplője a szaktanácsadó is, aki sokat tehet azért, hogy a pedagógus értékelési stratégiája egyre szakszerűbb és differenciáltabb legyen.

A teljesítméymérésnek alapvető kritériuma a hitelesség, az *érvényesség*, újkéntű idegen szóval *validitás*, ami „annak bizonyítását jelenti, hogy a mérés ténylegesen arra a célkategóriára irányul, amelynek vizsgálatát az értékelő ember maga elé tűzte... az értékelési cél és az alkalmazott módszer megfelelőségének bizonyítása” (BÁTHORY Z. 1992). Tartalmi értelemben a validitás azt jelenti, hogy amit kérdezzünk, az valóban azt fejezi ki, amit kérdezni akarunk, vagyis a feladat a tanuló számára is annak látszik, aminek szánjuk. Egy feladat, egy tesztlap esetében ez több szakértő (pl. szakmai munkaközösség, szaktanácsadók csoportja) véleményazonosságával becsülhető meg: ha mondjuk szakértők 80%-a egy kérdés érvényességét elfogadja, akkor annak a feladatnak tartalmi validitása megfelelő. A fogalmi validitás követelménye azt fejezi ki, hogy a mérés tárgya és eredménye között van lényegi összefüggés. A mérés tárgya a pszichés jelenségek, pl. az intelligencia, a kreativitás, a tanulással kapcsolatos képességek, numerikus képesség, olvasásmegértés lehet.

A *megbízhatóság* (*reliabilitás*) csak az érvényesség bizonyítása után értelmezhető. A kérdés technikai jellegű: jól mér-e a feladatlap, a teszt? Megbízhatóságról akkor beszélhetünk, ha ugyanannak a dolognak az ismételt mérése ugyanazt az eredményt adja. Alapja az objektivitás, amely az adatfelvétel körülményeitől, a tesztkészítő és tesztelmező személyétől való függetlenséget jelenti. Ez elérhető pl. olyan pontos javítókulcsokkal, ami kizárja, hogy két különböző tanár ugyanazt a teljesítményt különbözően értékelje.

### **A pedagógiai értékelés menete, a vizsgálat ütemezése**

Akár külső, akár belső értékelés része a mérés, kiemelt feladat annak meghatározása, miért mérünk, mi a célja: formatív segítő szándékú mérés? Minősítés? Esetleg diagnózis? A mérés megkezdése előtt számos további kérdést is meg kell válaszolni, többek között hogy

- miben kell dönteniük a mérést felvállaló személyeknek;
- milyen tantárgyakra, ill. adott tantárgyakon belül milyen témakörökre terjesztik ki a vizsgáldóást;
- a tanulók mely rétege körében akarják a vizsgálatot elvégezni;
- milyen mintaválasztási eljárást választanak;
- milyen háttérváltozókat kívánnak figyelembe venni;
- hogyan történjen a tananyag szerkezetének feltárása, a részletezett követelmények alapján a feladatok szerkesztése;
- a matematikai statisztika mely módszereivel történjen a tanulási eredmények feldolgozása és elemzése,
- milyen körben váljon a teljesítményelemzés nyilvánossá?

Egy pedagógiai vizsgálat időigényes folyamat, a cél meghatározásától az eredmények értékelésének nyilvánossá tételéig néhány hónaptól kezdődően akár másfél évig is eltarthat egy regionális, megyei, vagy éppen fővárosi szintű tantárgyi mérés folyamata. A mérés ütemezése a következő tevékenységek időbeli meghatározását jelenti (ez egyben országos, de legalább regionális mérésre érvényes sorrend is): a tantárgyi mérés céljának meghatározása; a mintavétel módszerének meghatározása; a mintavétel lebonyolítása; a háttérváltozó kijelölése, a háttérváltozós kérdőívek megszerkesztése; a szaktárgyi szakmai team megszervezése; a feladatlapok megszerkesztése; a feladatok külső szakértőkkel való felülvizsgálata; próbamérés és a feladatlapok esetleg szükséges módosítása, javítása; a javítókulcsok megszerkesztése; a felügyelő tanárok felkészítése; magának a mérésnek a lebonyolítása; a feladatlapok kijavítása; az eredmények elektronikus nyilvántartása; az eredmények a matematikai statisztikai módszerekkel való feldolgozása; a statisztikailag feldolgozott eredmények pedagógiai-szakmai értékelése, következtetések megfogalmazása; végül a pedagógiai értékelés nyilvánosságra hozatala, az érintett iskolák tájékoztatása.

### **A mintaválasztás**

A mintaválasztás többféle lehet. *Teljes körű* a mintavétel, ha a „célpopuláció” (azaz azoknak a köre, akik körében vizsgáldódni akarunk) valamennyi egyedét vizsgáljuk. A teljes körű

mintán való mérés nagyon költséges. Egy nagyobb területen, pl. kerületben vagy kisebb városban a tapasztalatok szerint elegendő kb. 50%-os mintán mérni, míg fővárosi és országos viszonylatban a kiválasztottak még kisebb arányában is objektív képet kaphatunk az egész réteg alakulásáról (KISS M. – MEZŐSI K. – PAVLIK O.-NÉ 1998). A klasszikus *reprezentatív mintavétel* esetén (pl. minden tizedik tanulót választjuk ki) a választás a véletlen kiválasztás módszerével történik, bárkire sor kerülhet. Az ilyen mintavétel arra alkalmas, hogy az eredményekből következtetéseket lehessen levonni általában a tanulók tudására, általában a pedagógusok tanítási gyakorlatára, ill. általában a tantervre, de nem hasznosítható egy-egy iskola vagy osztály tudásának konkrét elemzésére. Általánosítható következtetések levonására a *rétegzett reprezentatív minta* a legalkalmasabb. Ilyenkor a rétegzés szempontjai lehetnek pl. a település nagysága (nagyváros, vagy falu adott népességszámmal); a település szerkezete (a településen belül lakótelep vagy családi házas környezet); a településenkénti tanulólétszám viszonyítása a minta létszámához; a nemek aránya; az iskola mérete (nagy, közepes, kis iskola); a pedagógusok összetétele; az osztálylétszámok aránya célpopulációban stb. Felmerül a kérdés, hány gyerek kiválasztása elégséges egy reprezentatív mintavételhez? KISS M. – MEZŐSI K. – PAVLIK O.-NÉ (1998) szerint ha pl. a fővárosi gimnáziumok 10. osztályaiban kívánunk teljesítményeket elemezni, akkor elégséges valamennyi gimnáziumi tanuló 5%-át kiválasztani.

A teljesítményadatok vizsgálata mellett feltétlenül szükséges, hogy ún. *háttéradatak* birtokába is jussunk, mert a hasonló eredmények mögött nagyon különböző pedagógiai erőfeszítések húzódnak meg, emellett a tanulási eredményeket alapvetően befolyásolják a család háttéradatai, a tanuló jellemzői, az illető iskola működési sajátosságai is. A tanulási eredményeket befolyásoló ilyen háttérváltozók elemzése tulajdonképpen a nevelésszociológia témakörébe tartozik, és bár e terület érdekes és izgalmas, túlmutat jelen tanulmány keretein.

### A tananyagstruktúra feltárása

MAKÁDI M. (2005, 2006) a Földünk és környezetünk műveltségi terület követelményeit napjaink elvárásainak megfelelően meghatározva az alábbi tartalmakat emeli ki: általános

és egyedi fogalmak; folyamatok; összefüggések; gyakorlatok, tevékenységek. A fogalmakhoz részletezett követelmények tartoznak, amelyekre támaszkodva már megszerkeszthetők a feladatok. A követelmények művelési szintjei az ismeret, a megértés, az alkalmazás és a magasabb rendű műveletek. CSAPÓ B. (2003) szerint a tesztekkel és feladatokkal tesztelhető tudás jól kettéválasztható. Az egyik csoportba tartoznak az ismeret jellegű tudáselemek, pl. a képletek, tények, egyszerű fogalmak tudása, amelyek rövid idő alatt elsajátíthatók és megfelelő rögzítés után felidézhetők. A másik csoportba a képesség jellegű tudáselemek, pl. a jártasságok és az általános képességek (problémamegoldó képesség, intelligencia, kreativitás, kommunikációs képesség) sorolhatók. A képesség jellegű tudás megszerzése hosszú fejlődési-fejlesztési szakasz eredménye, így az e téren feltárt esetleges hiányosságok is csak hosszú időn át végzett munkával pótolhatók; a tesztkészítőknek, a követő vizsgálatot végzőknek erre is gondolniuk kell!

### Feladatlapok készítésének elméleti és gyakorlati kérdései

A tudásszintfelmérő *tesztek* felosztása sokféleképpen történhet. A legelterjedtebb felosztási mód szerint léteznek standardizált tesztek, amelyek általában „hivatásos” tesztkészítők, mérésmetodikailag felkészült szakemberek által szerkesztett feladatlapok; standardizálásukhoz országos, vagy regionális reprezentatív mintát használnak. Másrészt léteznek a pedagógusok által a napi tanítási gyakorlatban készített és hasznosított tesztek. A nagy számú mintát felölelő méréseknél több ekvivalens teszttel mérik a kiválasztott követelmények teljesítésének eredményességét (két tesztet akkor mondunk ekvivalensnek, ha mindkét teszt közelítőleg ugyanazt a tágabb tudásterületet vizsgálja, és hasonló a könnyű és nehéz feladatok aránya).

A teszt *feladatokból*, a feladat ún. *itemekből* áll. Az item a feladat legkisebb, önállóan értékelhető egysége, nem bontható tovább részteljesítményekre. Az itemeket tehát kétféleképpen minősíthetjük: ha a tanuló megoldotta, az item jó, egy pontot ér, ha nem oldotta meg, vagy megoldása rossz, 0 pontot ér. Teljesítménymérő tesztek esetében az itemeket súlyozhatjuk, a nehezebb követelményt tartalmazó itemnek magasabb értéket adhatunk, és többpontos itemeket

is szerepeltethetünk a javítókulcsban. CSAPÓ B. (2003) szerint egy ítemet nehézségi indexe, differenciáló ereje és megbízhatósága jellemez. A *nehézségi index* a jó megoldások számának és a feladatot megoldott tanulók teljes létszámának a hányadosa, amely azt mutatja meg, hogy egy tetszőlegesen kiválasztott tanuló milyen valószínűséggel oldja meg az ítemet; minél nagyobb ez a 0 és 1 közé eső szám, annál könnyebb az ítem. A *differenciáló erő* arra világít rá, hogy egy ítem mennyire tud különbséget tenni a különböző tudású tanulók között. Valószínűsíthető, hogy azok a tanulók oldják meg jól az ítemet, akik az egész feladatlapot jól megoldják. Ebből a feltevésből mérhető le az egyes ítemek *megbízhatósága*.

Pedagógiai-didaktikai szempontból fontos kérdés, hogy a vizsgálat céljának megfelelően milyen típusú feladatokat válasszunk. E téren világos és könnyen értelmezhető CSAPÓ B. (in FALUS I. 1993) felosztása a tudásszintfelmérő tesztekéről. A feladattípusokat két csoportba, feleletválasztó és feleletalkotó feladatokba sorolja, és mellettük külön tárgyalja a képesség jellegű tudást mérő feladatokat. Minden egyes csoportnak megvannak az előnyei és a hátrányai, és nem is egyformán használhatók a tudás különböző összetevőinek a mérésére. A *feleletválasztó feladatok* megoldása során a tanuló előre megfogalmazott válaszok közül keresi ki a megfelelőt, s azt valamilyen módon megjelöli. Ennél a módszernél nem könnyű a válaszlehetőségek kidolgozása, de egyszerű a felmérések javítása. A problémát a kérdésben fogalmazzuk meg, a kérdésfeltevés lehetőleg legyen pozitív, a válaszváltozatok pedig legyenek rövidek, és előnyös, ha valamennyi válaszlehetőség vonzó. Ügyelni kell arra, hogy önkéntelenül se adjunk támpontot a választáshoz. Az ilyen feladatok az ismeret jellegű tudás mérésére alkalmasabbak, míg a *feleletalkotó feladatokkal* ismeret jellegű és bonyolultabb képesség jellegű tudást is tudunk mérni. E típusnál a feladatok megszerkesztés a könnyebb, míg értékelő rendszerének kialakítása, a javítókulcs pontos megfogalmazása a nehezebb munka; mivel a válasz több mondat is lehet, az objektív értékelés érdekében fel kell sorolni azokat a gondolatokat, tételeket, amelyeknek a válaszban szerepelnie kell. Ügyelni kell arra is, hogy a feladat ne a tankönyv betű szerinti felidézését kérje számon, és csak a fontos tényekre összpontosítson, nem kell elveszni a részletekben. Az ilyen típusú feladatok alkalmasak

az önálló ítéletalkotás, az összefüggések felismerése képességének, valamint az analízis, szintetizálás, értékelő képességnek a mérésére. A kimondottan a *képesség jellegű tudást mérő feladatok* is nagyon sokfélék lehetnek. A legegyszerűbb feladatok azok, amelyeket az iskolában minden nap feladunk a tanulóknak, pl. hogy olvassák le egy földrajzi hely koordinátáit. A készségek és képességek mérésekor egyébként két mutatót szokás elsősorban vizsgálni, a hibátlanságot és a sebességet.

A feladatok továbbá alapvetően két halmazba rendezhetők, lehetnek nyílt és zárt végűek. A *nyílt végűek* előnye, hogy bizonyos képességek – pl. gondolkodási, kommunikációs képesség, kreativitás – általuk jobban mérhetők, hátránya viszont, hogy nem határolja körül egyértelműen a tanulótól elvárt tevékenységet, és nem kedvez az átlagos és a gyenge tanulóknak (mert azoknak többek között akár a legegyszerűbb kommunikációs problémáik is lehetnek), és nehéz az objektívan értékelés is. A *zárt végű* feladatok hátránya, hogy leszoktatnak a tudás önálló megfogalmazásáról, és a jó megoldásban a vaktalálást is szerepet játszhat. E típusnál problémát jelent a kérdés megfogalmazása és a jó válaszlehetőségek kidolgozása.

Mindezekből következően tehát komoly pedagógiai és didaktikai feladat a megfelelő célú tudás méréséhez a legmegfelelőbb feladattípusokat megtalálni. Am ugyancsak átgondolt munkát igényel a jó tesztlap összeállítása is. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy azok a tesztlapok jobbak, amelyeket nem egy-egy szakember állít elő, hanem szaktanárokból, szaktanácsadókból álló szakmai közösségek készítenek. Ráadásul ily módon csökken a hibalehetőség is. A tesztlap összeállításakor el kell döntenie, hogy egy-egy követelményt hány feladattal érdemes képviselni. Ezután kerülhet sor a feladatok rétegzésére. A képesség jellegű tudást mérő feladatok a művelési szintek és a hozzájuk kapcsolódó tananyagtartalmak alapján a következőképpen csoportosíthatók:

- ismeret – pl. topográfia;
- megértés – pl. fogalmak;
- alkalmazás – pl. gyakorlati feladatok
- magasabb műveletek – pl. összefüggések felfedezése

A feladatlapok megszerkesztésekor célszerű néhány hasznos gyakorlatias szempontot is fegyelembé venni. Így pl. érdemes úgy összeállítani, hogy az elején – a diák biztatására –

egy-két könnyebb feladat legyen, s csak azt követően jöjjenek nehezebb feladatok. Szerencsés, ha a feladatlap elejére útmutató készül érthető, egyértelmű megfogalmazással. Hasznos, ha egy adott témakörbe tartozó feladatok egymás után következnek, ne kényszerítsük a diákot arra, hogy emlékezetében csapongjon. A feladatok mellett szerepeljen a pontszám is, legyen tájékozott a diák, melyik feladat megoldásáért hány ponttal értékeli teljesítményét. Formailag úgy szerkesszük meg a tesztlapot, hogy egy-egy feladat ne kerüljön át egyik oldalról a másikra, ne kelljen a megoldás közben lapozni. A kész feladatlapot érdemes többször ellenőrizni, hogy ne maradjon benne nyelvhelyességi, ill. helyesírási hiba. Nagyobb lélegzetű mérés esetén szükséges több (legalább négy) ekvivalens tesztváltozat elkészítése. Fontos, hogy a tananyag különböző egységeiből arányosan kerüljenek feladatok a különböző változatokba, másrészt mindegyikben legyen könnyű és nehéz feladat, fontos és kevésbé fontos tudástartalom, képességet és készséget ellenőrző kérdéssor. Természetesen akármilyen átgondoltan történik is meg az ekvivalens változatok összeállítása, csak többszöri próbaméréssel, a feladatok javítása (esetleg cseréje) után mondható el, hogy azonosan mérő változatokkal rendelkezünk.

Az objektív értékelés feltétele, hogy a tesztet javító pedagógus pontosan tudja, mi az elvárt megoldás az egyes feladatok (itemek) esetében. Legalább olyan fontos az érthető, világos útmutató, valamint javítókulcs elkészítése, mint magának a feladatlap-változatoknak az összeállítása. Értékelési útmutatót csak akkor szük-

séges írni, ha a javítókulcsot vagy a feladatlapot meg kell magyarázni. Ha egy-egy feladattal kapcsolatban túl sok magyarázatra van szükség, érdemes átgondolni, nincs-e szükség az átfogalmazásra, vagy nem célszerűbb-e a feladatot elhagyni. A javítókulcsnak feladról feladatra tartalmaznia kell a helyes megoldásokat és az adható pontszámokat. A feleletalkotó feladatokban a képesség jellegű tudás mérésekor különösen fontos, hogy mindazokat a gondolatokat megjelöljük, amelyeknek a válaszban elő kell fordulni. Akkor jó a javítókulcs, ha a tanuló nem adhat olyan jó választ, amely ne szerepelne a javítólapon. A jól szerkesztett feladatlap és javítókulcs együttesen biztosítja a korábban említett mérésmethodikai alapelvek, az objektivitás, érvényesség és megbízhatóság megvalósulását.

Végül a mérést követi az eredmények elemzése. Ennek érdekében elsődleges teendő az értékelési útmutató és javítókulcs segítségével a feladatlapok, tesztlapok gondos javítása. Ezután célszerű összesítő táblázatot készíteni. A javítás történhet itemenként (a jó válasz 1 pont, a rossz 0), vagy feladatonként. Gyakorló pedagógus általában feladatonként jegyzi a pontszámot. A leglényegesebb azonban a statisztikai értékelést követő pedagógiai elemzés. A tanár azért mér az iskolában, a szaktanácsadó a kerületben, a kutató az országban, mert ismereni akarja a tanulók teljesítményét, s azt elemezve következtetéseket kíván levonni, majd felhasználni azokat és a mérés egyéb tanulságait a tanítási-tanulási folyamat fejlesztésében, a pedagógiai program kialakításában, a tantárgypedagógiában, a tantervfejlesztésben.

## IRODALOM

- BALOGH B. A. – TEPERIC S. K. 1996: A középiskolai földrajztanítás módszertana. – KLTE TTK, Debrecen, 136 p.
- BÁTHORY Z. 1992: Tanulók, iskolák – különbségek Egy differenciális tanításemélet vázlata. – Tankönyvkiadó, 337 p.
- BÁTHORY Z. 2003: Rendszerszintű pedagógiai felmérések. – Iskolakultúra 8. pp. 3–19.
- CSAPÓ B. 1987: A tanulói teljesítmények értékelésének mérési módszerei. – Módszertani füzetek pedagógiai vezetőknak. MM Vezetőképző és Továbbképző Intézete – Veszprém Megyei Pedagógiai Intézet, Veszprém.
- CSAPÓ B. (szerk.) 1998: Az iskolai tudás. – Osiris Kiadó, Budapest, 356 p.
- CSAPÓ B. 2003: A képességek fejlődése és iskolai fejlesztése. – Akadémiai Kiadó, Budapest, 274 p.
- FALUS I. 1993: Bevezetés a pedagógiai kutatás módszereibe. – Keraban Könyvkiadó, 540 p.
- FALUS I. 1998: Didaktika. Elméleti alapok a tanítás tanulásához. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 550 p.
- GORDON, T. 1996: T.E.T: A tanári hatékonyság fejlesztése. – Gondolat Kiadó, Budapest, 343 p.
- HOFFMANN R. 2005: Vezetés pedagógusszemmel. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 198 p.
- KOROM E. 1998: Az iskolai tudás és a hétköznapi tapasztalat ellentmondásai. – In: CSAPÓ B. (szerk.): Az iskolai tudás. Osiris Kiadó, Budapest, pp. 139–167.
- KRON, F. W. 1996: Pedagógia. – Osiris Kiadó, Budapest, 329 p.

- MAKÁDI M. (2005): Földönjáró 1. Módszertani kézikönyv gyakorló földrajztanárok és hallgatók részére. – Stiefel Eurocart, Budapest, 200 p.
- MAKÁDI M. (2006): Földönjáró 2. Módszertani kézikönyv gyakorló földrajztanárok és hallgatók részére. – Stiefel Eurocart, Budapest, 200 p.
- KISS M.–MEZŐSI K.–PAVLIK O.-NÉ 1977: Értékelés a pedagógiában. – NAT-TAN, Országos Közoktatási Intézet
- OROSZ S. 1995: Mérések a pedagógiában. – Veszprémi Egyetem Pedagógia-Pszichológia Tanszék, 132 p.
- PAVLIK O.-NÉ–SZILÁGYI I.-NÉ 2000: Szaktanácsadók kézikönyve. Tanácsadás-Fejlesztés. – Fővárosi Pedagógiai Intézet, Budapest, 240 p.
- SCRIVEN, M. 1967: The methodology of evaluation. – In: TYLER, R. W.–GAGNÉ, R. M.–SCRIVEN, M. (szerk.): Perspectives of curriculum evaluation. Rand McNally, Chicago, pp. 39–83.
- ÜTÖNÉ VISI J. (szerk.) 1999: Vizsgatárgyak, vizsgamodellek II. – Országos Közoktatási Intézet, Budapest, 270 p.
- VÁRI P. (szerk.) 2003: Pisa-vizsgálat 2000. – Műszaki Könyvkiadó, Budapest. 35 p.



## KRÓNIKA

### **A geomorfológiai térképezés kihívásai a 21. században**

A Szegei Tudományegyetem Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszéke 2008-ban elindított egy műhelymunka-sorozatot, amelynek második részét – az MTA Földrajzi Tudományos Bizottságának Geomorfológiai Albizottságával közösen – 2009. márciusában rendezték meg Szegeden. A valódi műhelymunka célja az volt, hogy az ország minden részéről érkezett résztvevők bemutassák és megvitassák a hazai dombsági és síkvidéki geomorfológiai térképezés gyakorlatát, új módszereit és eredményeit, különösen azt, hogy milyen eszközökkel készülnek és milyen alapokra épülnek ezek a felszínalaktani térképek. További megvitatott kérdések voltak még, hogy mi a részletes geomorfológiai térképek tartalma (egyáltalán: nem illuzórikus-e ezek „elvárt” tartalma?); másmilyen megközelítést igényel-e egy dombsági és egy alföldi terület térképezése; elvárható módon támogatja-e a modern technika (GIS alapú támogatás, DDM stb.) a térképezést stb.

A találkozóon a hazai felsőoktatási intézményekből és kutatóhelyekről összesen 48 szakember vett részt, közöttük nagyon sok fiatal kutató. A műhelymunka első felében öt vitaindító előadásra került sor. A Debreceni Egyetemen nagy hagyományai vannak a futóhomokos területek kutatásának, amelyek egy elemét, a területek geomorfológiai térképezését LÓKI JÓZSEF mutatta be. Ennek történetét és lehetőségeit ismertetve felhívta a figyelmet arra, hogy a rendelkezésre álló, egyre fejlettebb kartográfiai eszköztár következtében a jelkulcs is egyre bővül, a geomorfológiai térképek pedig egyre pontosabbá, részletgazdagabbá válnak. GÁBRIS GYULA (ELTE) az ártéri területek térképezésére vonatkozó eddigi tapasztalatokat foglalta össze. Hangsúlyozta, hogy a formák határait nagyon nehéz pontosan meghúzni (pl. övzátony és sárlólapos között fokozatos az átmenet), és emlékeztetett arra, hogy a felszínalaktani térképek több évtizeddel ezelőtt kitűzött tartalmi céljának elérése részletes térképeknél igencsak kérdéses, ezért egyes esetekben talán helyesebb lenne inkább geomorfológiai vázlatról, mintsem térképről beszélni. MEZŐSI GÁBOR (SZTE)

a geomorfológiai tartalmú térképek „karrierjét” áttekintve felhívta a figyelmet arra, hogy azoknak olyan speciális tartalommal kell rendelkezniük, ami lehetővé teszi felhasználásukat pl. a tájvédelemben, a mezőgazdaságban, vagy éppen környezeti krízishelyzetekben. TELBISZ TAMÁS (ELTE) a digitális domborzatelemzés lehetőségeit mutatta be karsztos területek felszínalaktani térképezése kapcsán. Előadásából kiderült, hogy különféle domborzatelemzési technikákkal bizonyos formák (pl. a töbrök) jól lehatárolhatók, míg mások (pl. a hátság vagy nyergek) helyzete csak igen bizonytalanul adható meg. Végül JOZEF MINAR, aki a Pozsonyi Egyetemen foglalkozik GIS-alapú felszínalaktani térképezéssel, kiemelte a domborzatmodellből eredeztethető formák jelentőségét, illetve az általa a domborzat geomorfológiai alapelemeinek nevezett ún. „morfotópok” szerepének fontosságát.

A műhelymunka második felében a vitaindító előadások alapján felmerült kérdéseket beszéltek meg a résztvevők. Többen is feltették a kérdést, hogy szükség van-e a geomorfológiai térképek „klasszikus tartalmára”, hiszen minden egyes tartalmi elemet (pl. a forma kora, anyaga) a nagy méretarányú részletes térképeknél lehetetlen pontosan feltüntetni. Kérdéses az is, hogy milyen méretarányban és mennyire szükséges a formák pontos helyének meghatározása vagy esetleg szimbólumokkal történő ábrázolása, ugyanis a gyakorlati életben (pl. homokbányák engedélyeztetésekor) pontos formahatárokkal rendelkező térképekre lenne szükség. Elhangzott, hogy bár a jelenlegi részletes felszínalaktani térképek jelkulcsa igen magas színvonalú, mégis szükség lenne a jelek további egységesítésére, hiszen a tudományterület folyamatos fejlődésével párhuzamosan a térképeknek tartalmilag is meg kell újulniuk. Felmerült annak a szükségessége is, hogy készüljenek egyes mintaterületekről különböző méretarányú (felbontású) geomorfológiai térképek, amelyekbe – a Google Earth rendszeréhez hasonlóan – belenagyítva egyre jobban kirajzolódnak a formák pontos helyei. Összességében a leg-

több résztvevő hangsúlyozta, hogy a jövő kihívásainak a geomorfológiai térképezés csak innovatív megközelítési móddal tud megfelelni, bár az alapvető módszereknek az eredeti elvekhez hűnek kell maradniuk.

A minden résztvevőt érintő műhelymunka lezárása után egy szűkebb körű, a doktorjelölteknek szóló műhelymunkára is sor került, amelynek keretében a legfiatalabb kutatók KISS TÍMEA vezetésével a tanulmányírás lehetőse-

geit, elveit, buktatóit, és a külföldi folyóiratok elvárt tartalmi és formai követelményeit vitatták meg. Másnap pedig a Geográfus Doktoranduszok IX. Országos Konferenciájára került sor, amelyen két szekcióban közel 70 doktorjelölt hallgató mutatta be a természet- és társadalomföldrajz terén végzett eddigi kutatásainak eredményeit.

KISS TÍMEA

### Sajó Károly Kárpát-medencei Környezetvédelmi Csapatverseny

A győri Péterfy Sándor Evangélikus Oktatási Központ és a Győr–Moson–Sopron Megyei Pedagógiai Intézet szervezésében, a Magyar Földrajzi Társaság kiemelt támogatásával és szakmai felügyeletével zajlott le a 2008–2009-es tanév *Sajó Károly Kárpát-medencei Környezetvédelmi Csapatversenye*. A selejtező után csaknem 70 iskola csapata vehetett részt a területi fordulóban, ahonnan 17 iskola tanulói jutottak tovább köztük felvidéki, kárpátaljai és partiumi résztvevőkkel. A döntő fordulóra 2009. május 22-én Győrben került sora, amelyen az alábbi eredmények születtek:

1. helyezés: *Eötvös József Általános Iskola* – Zalaegerszeg;
2. helyezés: *Szent István Gimnázium* – Esztergom;
3. helyezés: *Széchenyi István Gimnázium* – Sopron.

További eredmények: 4. Kodály Zoltán Általános Iskola, Kaposvár; 5. Szilágyi Erzsébet Gimnázium, Budapest; 6. KTKT Általános Iskola, Soltszentimre; 7. Illyés Gyula Általános Iskola, Cece; 8. Városi Általános Iskola, Mezőtúr; 9. NOKI ÁMK Géza Fejedelem Általános Iskola, Mende; 10. Szent Imre Katolikus Gimnázium, Nyíregyháza; 11. Thuri György Gimnázium, Várpalota; 12. Dr. Tolnay Sándor Általános Iskola, Gyöngyösfalu; 13. Kodály Zoltán Általános Iskola, Dunaszerdahely; 14. Dr. Vasile Lucaciu Általános Iskola, Szatmárnémeti; 15. II. Rákóczi Ferenc Középsiskola, Vári; 16. Hermann Ottó Gimnázium, Miskolc; 17. Toldi Miklós Gimnázium, Berettyóújfalú.

A résztvevőknek és a felkészítő tanároknak ezúton is gratulálunk!

KONDOR ATTILA CSABA

### MAROSI SÁNDOR 80 éves

Amikor megkaptam a megtisztelő felkérést az idén 80. életévét betöltő MAROSI SÁNDOR akadémikus, az MTA Földrajztudományi Kutatóintézetének nyugalmazott kutatóprofesszorának köszöntésére, rádöbentem, hogy ez nem is olyan könnyű feladat. Elsősorban azért, mert MAROSI professzor közel 6 évtizedes tudományos munkássága rendkívül széles körű.

MAROSI SÁNDOR területi-táji kutatásait az ötvenes évek elején kezdte mestere, BULLA BÉLA ösztönzésére. ÁDÁM LÁSZLÓVAL és SZILÁRD JENŐVEL közösen a Mezőföldön kutatott, ezen belül a Dél-Mezőföld és a Balaton északkeleti partvidékének részletes geológiai-geomorfológiai feldolgozását, térképezését végezte el. Magyarországon kollégáival elsőként szerkesztett geológiai alapozottságú geomorfológiai térké-

pet. Kimutatta az Ős-Sárvíznek a Duna-Tisza közére átnyúló (a mai Duna-folyás előtti) lefutását, a dél-mezőföldi hordalékkúp genetikáját, a homokterületek, genetikailag értelmezett új futóhomokformákat, s elsőik közt végzett hidrogeográfiai felvételezéseken és méréseken alapuló vízföldrajzi értékelést. Tevékenyen kapcsolódott be a világhírű paksi löszfeltárás részletes feldolgozásába is. Fialat kutatói korszakának fő tudományos eredményei „A Mezőföld természeti földrajza” c. (1959) társszerzőkkel írott, általa szerkesztett kitűnő monográfiában láttak napvilágot. Szintézisbe hozta többek között a Balaton kialakulásának körülményeire és idejére vonatkozó eltérő álláspontokat és elméleteket. Megadta a dél-dunántúli, térben és időben eltérő süllyedégeneráció tagjainak, a bennük

is tükröződő paleohidrográfiai változásoknak, ösfolyók lefutásának, erózióbázisaiknak, pusztító és építő, eróziós és hordalékkúp-építő tevékenységüknek az értelmezését. Mindezzel már fiatal tudósként hírnevet szerzett magának a szakmában. Szakmai munkásságának legjelentősebb időszaka a Somogyi-dombságra, azon belül Belső-Somogyra, s nagyrészt a Balaton térségére vonatkozó kutatásokkal telt. Ezen déldunántúli területek feldolgozásának eredménye lett 1965-ben megvédett kandidátusi értekezése is.

MAROSI akadémikus több évtizedet felölelő táj- és környezetkutatási eredményei révén joggal tekinthető a hazai tájkutatás és tájértékelés megalapozójának. Kis-, közép- és nagytájaink komplex szemléletű vizsgálatainak, továbbá a területre vetített, hasznosítási alkalmasságot is kifejező ökológiai potenciál meghatározására irányuló kutatásainak tudományos eredményei jelentős szakmai visszhangot váltottak ki. A hatalmas tudományos tényanyag az ő „szakmai útravalója”, amelyet napjainkban is örömmel ad tovább a fiatalabb geográfusnemzedék tagjainak.

Kiemelhetjük MAROSI SÁNDOR legendás hírű szerkesztői munkásságát. E minőségében nemcsak arról nevezetes, hogy több mint fél évszázadon át szerkesztőként, majd főszerkesztőként gondozta a Földrajzi Értesítőt (ami valószínűleg rekordidőnek számít a hazai tudományos életben), hanem abban a tekintetben is, hogy több folyómeért tesznek ki az általa szerkesztett szakkönyvek, monográfiák, tanulmányosorozatok, szakfolyóiratok, amelyek ott sorakoznak egyetemeink, főiskoláink könyvtárainak polcain.

### ERDŐSI FERENC 75 éves

A több évtizedes, rendkívül gazdag és széles körű tudományos munkássággal rendelkező ERDŐSI FERENC 1934-ben született Pécsen. Középiskolai tanulmányait szülővárosában végezte, majd a Szegedi Tudományegyetemen szerzett 1956-ban földrajz-geológia szakos középiskolai tanári oklevelet. A következő 8 évben középiskolai tanár volt Marcaliban és Pécsen, közben a munka mellett sikeresen elvégezte az ELTE-n a történelem szakot, és ezzel 1960-ban megszerezte második diplomáját. 1963-tól már a Pécsi Tanárképző Főiskolán oktat és kutat a Földrajzi Tanszék tanársegédjeként. Utóbbi

MAROSI professzor szakmai tevékenységétől mindenkor elválaszthatatlan volt a tudományirányítói-szervezői feladatkörök ellátása. Az MTA FKI intézetében a tudományos titkári, majd igazgatóhelyettesi, alkalmanként megbízott igazgatói feladatokat is ellátott. Már 1966-tól az MTA Földrajzi Tudományos Bizottságának tagja, titkára, alelnöke, s több ciklusban elnöke volt. A Tudományos Minősítő Bizottságnak, majd az MTA Doktori Tanácsa földrajzi és meteorológiai szakbizottságának előbb tagja, majd 1984–1995 között elnöke volt. Tudományos tisztségeinek nagy száma bizonyítja, hogy MAROSI professzort a hazai geográfusok 1920-as és 30-as éveiben született „nagy generációja” is egy olyan széles látókörű, sokoldalú vezéregyéniségnek tekintette, aki éppen úgy „otthon van” a karszt- és barlangkutatásban, a löszfeltárások vizsgálatában vagy a Balaton körével kapcsolatos szakmai vitákban, mint a geográfus szakmát érintő szervezeti és tudományos minősítési kérdésekben.

Végül essék néhány szó MAROSI SÁNDORRÓL, a kollégáról. A Földrajztudományi Kutatóintézetben vele eltöltött hosszú évtizedek során tapasztalhattam, hogy személyében egy igazán önzetlen, segítőkész, melegszívű munkatárssal hozott össze a szakmai sors. Olyan emberrel, akinek a tudományos és a mindennapi élet kérdéseiben eligazító, jó szándékú és hasznos tanácsaira mindenkor számíthattunk. Emellett mindig nagy örömmel fogadta a fiatal kutatók érdeklődését is, számukra szakmaszeretetével, sokoldalúságával és igényességével mutatott követendő példát.

SCHWEITZER FERENC

tevékenységének eredményességét bizonyítja a Szegedi Egyetemen 1966-ban megszerzett doktori cím, majd a tudományos kutatói pálya melletti végleges elkötelezettség, ugyanis 1967-től az MTA Dunántúli Tudományos Intézetének tudományos kutatója lett, ahol mindmáig – immár több mint négy évtizede – dolgozik töretlen alkotóvággyal és energiával. Szakmai indulása a klasszikus földrajz művelése mellett nem nélkülözte a földtani, az éghajlattani és a környezetvédelmi vonatkozásokat sem, erre utal, hogy 1977-ben *A társadalom hatása a felszindomborzatra, a vizekre és a klímára a Mecsek tá-*

*gabb környezetében* c. értekezésével nyerte el a kandidátusi fokozatot. Ezzel le is zárult tudományos pályájának első szakasza, hogy azután egy életre eljegyezze magát a közlekedés és a távközlés térbeli folyamatainak kutatásával. Életművét tanulmányozva bátran állítható, hogy szinte nincs a közlekedés és telekommunikáció földrajzának olyan területe, ahol ne alkotott volna maradandót. Kezdetben közlekedéstörténeti jellegű, majd az '70-es és '80-as évtizedek hazai közlekedésének regionális földrajzi sajátosságait elemző munkái jelentek meg. Miután 1984-ben a Dunántúli Tudományos Intézet beolvadt a MTA újonnan alapított Regionális Kutatások Központjába, tudományos főmunkatársként az Intézet Tér szerkezeti Osztályának vezetője lett. Eközben gyorsan gyarapodtak publikált kutatási eredményei, melyek nyomán 1989-ben sikeresen megvédte a *Kommunikáció és térszerkezet* c. akadémiai doktori értekezését. Ezt követően (immár tudományos tanácsadói beosztásban) egymás után születtek meg a tudományterület hazai fejlődésében, valamint a közlekedés- és távközlési földrajz egyetemi szintű oktatásában mérföldköveknek tekinthető művei (*Telematika, Ágazati és regionális kommunikáció-földrajz I-II., A légi közlekedés általános és regionális földrajza I-II., Európa közlekedése és a regionális fejlődés*). A 2000-es évektől olyan további alpművek kerültek ki tolla alól, mint *A kommunikáció szerepe a terület- és településfejlődésben, a Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*, valamint legújabb könyve, az idén napvilágot látott *Kelet-Európa közlekedése*.

Közéleti aktivitását jelzi, hogy számos hazai és nemzetközi tudományos szervezetnek megbecsült tagja és tisztségviselője, számos külföldi konferencián öregbítette a hazai geográfia hírnevét. Munkásságát jellemezve elmondható, hogy irigylésre méltó biztonsággal igazodik ki a különböző forrásokból származó és egyazon paraméterre vonatkozóan országoként, ill. közlekedési vállalatoként igencsak eltérő közlekedés- és hírközlés-statisztikai adathalmazok útvesztőiben, csalhatatlan érzékkel választva ki a valósághoz legközelebb álló adatsorokat. Hatalmas tudását mindig önzetlenül teszi közkincsé és osztja meg egyetemi hallgatókkal és a fiatal kutatógenerációk képviselőivel. 1989-től tanít általános és ágazati-regionális kommunikáció-földrajzot a Pécsi Tudományegyetemen, emellett hosszú ideje részt vesz a doktori képzésben is. Társaságunknak is aktív tagja 1963 óta, több cikluson át a Választmánynak is tagja volt. Kiemelkedő tudományos munkásságának elismeréseként számos kitüntetésben is részesült, így elnyerte a Baross Gábor-díjat, valamint a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkeresztjét.

Kedves Feri! Engedd meg, hogy a valamennyi geográfus kolléga és a magam nevében kívánjak Neked további szakmai és oktatói sikereket abban a reményben, hogy műveiddel még hosszú ideig gazdagítod a honi geográfiát, elősegítve a tudományterületeden született hazai eredmények gyarapodását és nemzetközi elismertségük folyamatos növekedését (amelyből egyébként is igen régóta oroszlánrészt válsz)! Mindehhez jó egészséget és töretlen alkotókedvet kívánunk!

TINER TIBOR

### FRISNYÁK SÁNDOR 75 éves

FRISNYÁK SÁNDOR, a magyarországi történeti földrajz kiemelkedő tudósa 1934-ben született Szikszón. Iskoláit már Miskolcon végezte, majd az Egri Tanárképző Főiskolán földrajz-történelem szakon általános iskolai, az Eötvös Loránd Tudományegyetemen pedig földrajz szakon középiskolai tanári oklevelet szerzett. Ezt követően 1955-től általános és középiskolákban, valamint adjunktusként a Szegedi Tanárképző Főiskolán tanított. 1968-ban került a Nyíregyházi Tanárképző Főiskola Földrajz Tanszékére, ahol évtizedeken keresztül vezette a tanszékot, miközben 15 éven át a főiskola főigazgató-helyettesi feladatait is ellátta. 1977-

ben főiskolai tanári, 1998-ban egyetemi tanári kinevezést kapott. Kiváló oktatómunkája mellett jelentős szerepet vállalt a földrajzoktatás és a földrajztanárképzés megújításában is. Tudományos kutatásainak középpontjában kezdetben Észak-Magyarország földrajzi kérdései álltak, Miskolc iparföldrajzáról írt munkájával szerezte meg egyetemi doktori címét, majd érdeklődése mindinkább a történeti földrajz és a kultúrtájak vizsgálata felé fordult. Hosszú évek alatt számtalan könyvben és tanulmányban dolgozta fel a Nyírség, a Felső-Tisza-vidék, és különösen részletesen az abajúji és zempléni tájak történeti földrajzát. E témakörben írt értekezése

alapján kapott 1983-ban kandidátusi fokozatot. 1990-ben jelent meg élete fő műve, a máig alapvető Magyarország történeti földrajza című könyv, majd újabb kutatásai összegzéseként 2000-ben Tájak és tevékenységi formák címmel elkészített értekezésével akadémiai doktori fokozatot szerzett. Irányításával nemcsak egy kiváló tanszék épült ki, hanem munkásságával iskolát is teremtett, a nyíregyházi Földrajz Tanszék joggal tekinthető a magyar történeti földrajzi kutatások kiemelkedő műhelyének. Vezetésével ez a műhely napjainkig terjedően számos nagy sikerű konferenciát rendezett, amelyek anyaga szinte kivétel nélkül olvasható a konferenciákhoz kapcsolódóan megjelent forrásértékű tanulmánykötetekben.

Sokoldalú oktató-nevelő és tudományos kutatói munkássága mellett kimagasló szerepet játszott a tudományos ismeretterjesztésben, és évtizedeken át vezető alakja volt mind Borsod–Abaúj–Zemplén, mind Szabolcs–Szatmár–Bereg megye, illetve székhelyeik, Miskolc és Nyíregyháza közéletének, kiemelkedő tevékenységével jelentős mértékben hozzájárulva a földrajz elismertetéséhez. Munkásságát

több kitüntetéssel is elismerték, így pl. Tudományért díjat, Apáczai Csere János-díjat, Horváthy Tibor-emlékplakettet, a Magyar Köztársasági Érdemrend Kiskeresztjét, legújabban, 2009-ben pedig a Bodrogház kutatásában elért eredményeiért Balassa Iván-emlékérmert nyert el (ez utóbbihoz a születésnap mellett külön is gratulálunk!). Társaságunkban – amelynek 1957 óta tagja – is vezető szerepet játszott, több cikluson keresztül volt a Választmány tagja, hosszú időn át a Nyírségi Osztály elnöke, 2001–2005 között pedig a Társaság alelnöke. Munkája elismeréseképpen 1977-ben elnyerte a mai Pro Geographia-emléklap elődjét, 1997-ben pedig Társaságunk legnagyobb kitüntetését, a Lóczy Lajos-emlékérmert vehette át.

Bár FRISNYÁK SÁNDOR 2003-ban nyugdíjba vonult, emeritus professzorként jelenleg is folytatja oktatómunkáját és továbbra is fáradhatatlanul, igen aktívan vesz részt a szakma közéletében. Jubileumi születésnapja alkalmából jó egészséget és további termékeny alkotó éveket kívánunk!

HORVÁTH GERGELY

### KOROMPAI ATTILA 65 éves

KOROMPAI ATTILA geográfus, biológia-földrajz szakos középiskolai tanár, a Budapesti Corvinus Egyetem Gazdaságtudományi Kara Környezettudományi Intézete Gazdaságföldrajz Tanszékének tanszékvezető egyetemi docense 2009 áprilisában töltötte be 65. életévét. Budapesten született 1944-ben. 1962-ben érettségizett az óbudai Árpád Gimnáziumban, majd az Óbudai Harisnyagyárban helyezkedett el bérelszámolóként, később a Budapest Film-stúdióban dolgozott segédoperatorként. 1968-ban kapott biológia-földrajz szakos középiskolai tanári diplomát az ELTE TTK-n, ezután egy évig a budapesti Kölcsey Ferenc Gimnáziumban dolgozott földrajz tanárként. 1969-ben került a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem Népgazdaság-tervezési Tanszékének Jövőkutatói Csoportjába tanáregédként. Két évvel később, 1971-ben egyetemi doktori címet szerzett, 1995-ben pedig a közgazdaságtudomány kandidátusa lett. 1995 óta egyetemi docensként, 1997 óta pedig a Gazdaságföldrajzi Tanszék tanszékvezetőjeként oktat és kutat a Corvinus Egyetemen. A tanszéken az ő vezetése mellett kezdődött a modern regio-

nális tudományok – regionális gazdaságtan, regionális politika, területi elemzések módszerei, a modern gazdaságföldrajz – oktatása. A tanszék angol nyelvű tárgyainak oktatása is az ő révén kezdődött meg. Jelentős részt vállalt a tanszék új oktatási profiljának meghatározásában és kialakításában. Kutatásaiban elsősorban a jövőkutató és a közgazdaságtan térelméleti és területfejlesztési aspektusait vizsgálja. Fő kutatási témái a következők: területi és környezeti előrejelzések, nagy távlatú területi folyamatok és azok befolyásolási lehetőségei elemzése és alkotása, a területi stratégiák és fejlesztési programok jövőkutatói megalapozásának elméleti, módszertani megalapozása és gyakorlati problémái, új irányok a gazdaság térbeli változásaiban, tervezési formák az Európai Unióban és az EU regionális politikájában. Ösztöndíjakkal hosszabb időt töltött Athénban, Göteborgban, Groningenben és Londonban. Tagja az MTA Regionális Tudományi Bizottságának és Jövőkutatói Bizottságának, valamint a Regionális Tudományi Társaságnak. A Magyar Földrajzi Társaság választmányi tagja. A nemzetközi szervezetek közül a Regionális

Studies Association (RSA) magyar tagozatának koordinátora és a nemzetközi választmány képviselője, emellett a Regional Science Association tagja.

Ez alkalomból köszöntjük és kívánunk neki további sikeres szakmai pályafutást, jó egészséget és további nagyon boldog életet!

FORMAN BALÁZS

## IRODALOM

HORVÁTH GYULA (szerk.):

**Regionális fejlődés és politika az átalakuló Oroszországban**

MTA RKK, Pécs, 2008. 466 p.

A hazai földrajztudomány az 1989-es változások óta alig vett tudomást a Független Államok Közösségében zajló átalakulásról, az aktuális problémákról és az ott folyó társadalomföldrajzi kutatásokról, pedig a térség azóta is a szomszédunk! A magyar geográfusok az 1990-es évektől csak idegen nyelven tájékozódhattak az ott folyó aktuális földrajzi kutatásokról. Ez idő tájt persze a legkiválóbb orosz geográfusok írásai továbbra is megjelentek nem csak oroszul, de angolul is, sőt az egykori Soviet Geography folyóirat is tovább élt Post-Soviet Geography, majd Eurasian Geography and Economics címen. Az elfordulás tehát nem általános jelenség, csak a külföldnek amúgy is kevés figyelmet szentelő hazai geográfia jellemzője.

A HORVÁTH GYULA gondozásában megjelent új tanulmánykötet Oroszországról tehát régi hiányt pótol a magyar nyelvű szakirodalomban. Részletes betekintést nyújt nemcsak Oroszország, hanem részben az új szomszédos államok társadalmi-gazdasági problémáiba is. A könyv a legkiválóbb, nyugaton is széles körben ismert és elismert orosz kutatók, ANDREJ TREJVIS, TATYJANA NEFJODOVA, SZERGEJ ARTOBOLEVSZKIJ és mások nagyszerű tanulmányait sorakoztatja fel. Bár a könyv zömmel a moszkvai Földrajzi Intézet és egyéb intézetek *geográfusainak* munkáit tartalmazza, meglepő, hogy az ajánlóban és az előszóban a földrajz szó meg sem jelenik, hanem ezt a regionális tudomány elnevezés pótolja. A kötet legvaskosabb fejezete ráadásul kifejezetten földrajzi kérdéseket feszeget, míg a területfejlesztés csupán a második legnagyobb szakaszt alkotja. Az orosz szerzők által frappánsan megfogalmazott szövegrészeket kiválóan ültették át magyar nyelvre (utalnék itt pl. ANDREJ TREJVIS találó megjegyzéseire), a néhol megjelenő kisebb fordítási bizonytalanságok elhanyagolhatók. Javaslom a könyvet apránként „megemészteni”, nem pedig egyszerre elolvasni az elejétől a végéig.

A majd félezer oldalas könyv HORVÁTH GYULA ötvenoldalas áttekintő tanulmányával kezdődik, amelyben bemutatja az egykori

Szovjetunióban és napjaink Oroszországában zajló regionális folyamatokat, ezzel is megalapozván az olvasóban a további, immár orosz szerzők tollából származó tanulmányok megértését. A szerkesztő az orosz-szovjet területi irányítás fejlődésének bemutatását a 20. század eleji cári Oroszországtól kezdi, majd részleteiben kitér a politikai irányítás és a területiség kapcsolatára azokban az időkben, amikor a regionalitás szerepe megnőtt. Bár a leírás néhol kissé hosszúra sikeredett, objektíven, kritikus szemmel mutatja be az akkori folyamatokat és kiváló összefoglalást ad a szovjet korszak területi szabályozási törekvéseiről. A tanulmány másik fele az 1990-es évek területi folyamataira és napjaink Oroszországra tér ki nem csak a gazdasági, de a népesedési és az urbanizációs folyamatok regionális különbségei kapcsán is. Ezután az orosz regionális politika kérdései és kérdőjelei kerülnek a középpontba.

A további részek négy fejezetre oszlanak. Az első fejezet „A Szovjetunió széthullása és az új integráció esélyei” címet viseli és Oroszország problémáit tágabb területi kontextusban közelíti meg. A témát leginkább LEONYID VARDOMSZKIJ két tanulmánya ragadja meg: Az első a posztszovjet térség területi, társadalmi különbségeit tárja föl, illetve bemutatja az egyes országok és országcsoportok Szovjetunió széthullása utáni fejlődési pályáját. A második írásban a térségben zajló (re)integrációs folyamatokat tekinti át a FÁK-tól a GUAM-ig. Egy ilyen alapos, tömör összefoglalás az integrációs törekvésekről, irányokról nagyon hiányzott a hazai földrajzi szakirodalomból. Vardomszkij mindkét cikkében több helyen éles, de mégis óvatos kritikával illeti a Nyugat Keletre való „behatolását”. Az ukrán, grúz, azeri és moldáv kezdeményezésre létrejött, Moszkvával szembehelyezkedő GUAM csoportot pedig nemes egyszerűséggel életképtelen kezdeményezésnek, az ukrán regionális nagyhatalmi törekvés eszközeként tartja.

ANDREJ TREJVIS első cikkében az országok méretének és a világban elfoglalt pozíciójának

kérdését, valamint a méretből adódó területfejlesztési problémákat feszegeti. A méretet nem csak a terület, hanem a népesség és a gazdaság nagysága (azaz a három termelési tényező, a föld, a munka és a tőke), illetve ezek különböző matematikai kombinációja alapján ragadja meg és vizsgálja. Különösen szemléletesek azok a topológikus térképek, amelyek érzékeltetik, hogy GDP-arányosan Svájc egymaga az egész orosz Távol-Keletet képes „lefedni”, és Oroszország teljes GDP-je kisebb, mint Kaliforniáé.

A második fejezet az Oroszországban zajló térbeli társadalmi és gazdasági folyamatokat járja körül. Ebben a részben két tanulmányt olvashatunk Trejvistől, amelyek az összefüggéseket feltáró földrajzos gondolkodás kiváló példái. A kvantitatív kutatások eredményeinek bemutatása harmonikus összhangban áll a terepi tapasztalatok leírásával. Az egyik írásában a fekvésből (tengerpartok, szárazföldi határövezetek) s a távolságból adódó problémákat (közlekedés, szállítás) mutatja be. A cudar orosz éghajlat és a népesség településterületének összefüggései alapján frappánsan kritizálja A. P. PARSEV földrajzi determinizmusát. Trejvis szerint „az éghajlati sajátosságokat felerősíti a betelepülés jelege”: a területi átlagot tekintve hiába zordabb éghajlatú Kanada Oroszországnál, a népesség településterülete Oroszországban sokkal jobban behatol a zord vidékekre, így a szubjektív érzékelés miatt Oroszország éghajlata jóval mostohábbnak tűnik. Élvezetes a fanyar stílus, amellyel másik cikkében az orosz valóságról ír a magyar geográfus füle számára már-már szokatlan hangvételben: „a kohómű mérgező füstöt bocsátott ki a völgybe, aminek a város lakói csak örültek: működik az üzem, van munka”.

TATYJANA NEFJODOVA az orosz vidék kiváló ismerője: nevéhez fűződik a mezőgazdaság fejlettségének területi aspektusait, illetve az orosz perifériák sajátosságait vizsgáló két írás. A mezőgazdaságról szóló tanulmányban az ágazatot a térbeli-társadalmi sajátosságok, problémák oldaláról közelíti meg (mezőgazdaság és a városok hatása, Feketeföld-övezet és Nem-fekete-föld-övezet, nyugat-keleti lejtő) és a területi aspektusok vizsgálata során a mezőgazdaságra vonatkozó gazdaságföldrajzi indikátorokat (gabonafélék terméshozama, tejhozamok stb.) használ. A mezőgazdaság földrajzát így a leíró jellegről problémaorientált, szélesebb spektrumú szemléletbe helyezi át, a mezőgazdaság a vidékiségi kontextusában kerül bemutatásra.

A problémaközpontú tanulmányok mellett azonban előfordulnak klasszikus szemléletben fogant munkák is, mint SZERGEJ TARHOV közlekedési rendszerekről szóló meglehetősen statisztikai hangvételű leírása. Megjegyzendő, hogy a közlekedésről TREJVIS második írása sokkal érdekfeszítőbb megállapításokat tartogat az olvasó számára, mint TARHOVÉ. A fejezet két tanulmányának középpontjában a nagyvállalatok állnak a befektetési stratégiák és az erőforrás régiók szemszögéből. NATALJA ZUBAREVICS munkájában a területi egyenlőtlenségek vizsgálatokor részben a HORVÁTH GYULA által már érintett kérdések kerülnek előtérbe.

A harmadik fejezet a területfejlesztés, a regionális politika kérdése köré rendeződik. A fejezet elején ANDREJ TREJVIS a centralizmus és regionalizmus változásának ciklikusságát mutatja be 1917-től napjainkig. A fejezet – a földrajzi problémáktól eltávolodva – az oroszországi regionális politikát övező vitákba is mélyebb betekintést enged. Az egyes szerzők közül VJACESZLAV SZELIVJORSZTOV fogalmazza meg a legélesebb kritikát a mai orosz területfejlesztési gyakorlatról. Ő is elismeri a szovjet területfejlesztési gyakorlat kedvezőtlen vonásait, ámde határozottan kiáll annak előnyös tulajdonságai mellett, és elutasítja a „tervhivatali tudomány és gyakorlat” helyességének teljes tagadását. SZELIVJORSZTOV külön cikket szentelt Szibéria területfejlesztési problémáinak, amelyben kiemeli a novoszibirszki akadémiai tagozatnak a megaprojektek tudományos megalapozásában (pl. Angara-Jenyiszej régió, Kanszk–Acsinszki Területi Energetikai Komplexum), illetve megakadályozásában (pl. a szibériai folyók Közép-Ázsiába terelése) játszott szerepét. SZELIVJORSZTOV kiemeli a szovjet idők tudományos konferenciáinak és komplex tudományos expedícióinak jelentőségét, mint a területfejlesztés, a területi problémák feltárásának fontos eszközét.

SZERGEJ ARTOBOLEVSZKIJ a törvényi szabályozás híján gyengén intézményesült orosz regionális politikáról ad összefoglalást, amelyben az általános területfejlesztési célkitűzések és elvek (pl. hatékonyság versus méltányosság, kiegyenlítő vagy polarizált fejlesztéspolitikai) oroszországi megvalósulását, illetve megvalósulásának lehetőségét vizsgálja. A területfejlesztés tudományos bázisaként és a monitoring eszközeként szolgáló részletes regionális statisztikai adatszolgáltatás kapcsán megemlíti annak – egyébként a többi FÁK országot is jellemző – rendkívüli hiányosságait.



A régió belüli kisebb egységek problematikájával IGOR PILIPENKO és JEVGENYIJ LEJZEROVICS írása foglalkozik. Előbbi a tér egy-egy pontján kialakult klaszterekről, területi termelési komplexumokról ír, amelyek Szibéria fejlesztésében napjainkban is komoly szerephez jutnak. Az ellentétes nézőpontokat jól szemlélteti PILIPENKO azon megjegyzése, miszerint „a szovjet rendszerben a tervgazdaság az állami vállalatok termelési költségeinek mérséklését és a területi erőforrások ésszerű hasznosítását tartotta szem előtt”. (PILIPENKÓNAK valószínűleg – elvi síkon – igaza is van.) A másik cikk a járáások (rajonok) és a nagyobb közigazgatási egységek (oblaszty, kraj stb.) között elhelyezkedő gazdasági mikrokörzeteket helyezi a középpontba.

A negyedik nagy fejezet (városi és rurális Oroszország) különválasztása fölöslegesnek tűnik, mivel az ide helyezett három dolgozat kiválóan beleilleszhető lett volna a második és a harmadik szakasz tematikájába. Ezen fejezet első, többszerzős cikke a 20. századi orosz-szovjet urbanizációs folyamatokat, illetve a városi agglomerációk fejlődését mutatja be, a jelen időszakra pedig tipológiát mutat be azokról.

Ezután TATYJANA NEFJODOVA az orosz perifériákról szól, külön tárgyalva azok között a városi és vidéki térségeket, valamint a külső és a belső perifériákat. TREJVIS nyomán megállapítja, hogy „a természeti kincsek kitermelésével és a kisszámú nagyváros jelenlétével összefüggő lokális fejlődési góccok apró oázisok a hatalmas erdős és elmoszarosodott pusztaságban”. NEFJODOVA a különböző szinten birtokba vett perifériákat öt típusba sorolja; a leggyengébben birtokba vett területek közé az ország területének fele tartozik. Az utolsó tanulmány a helyi önkormányzatoknak a területfejlesztésben betöltött szerepével és a területi közigazgatás változásaival foglalkozik.

A könyv összességében igen hasznos a hazai földrajzi és területfejlesztési szakirodalom számára és reméljük, hogy hamarosan más, a Kelethez kötődő munkákat is üdvözölhetünk magyar nyelven. A térség stratégiai politikai-gazdasági jelentőségének felismerése azonban egyelőre koránt sem általános hazánkban, a figyelem felhívása is inkább csak egy-egy vezető kutató – ez esetben HORVÁTH GYULA – érdeme.

KARÁCSONYI DÁVID

#### PAPP-VÁRY ÁRPÁD

#### Gazdaságföldrajz – A gazdasági élet földrajzi alapja

Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskola,

Társadalomtudományi Intézet, Budapest, 2009. 181 p.

PAPP-VÁRY ÁRPÁD, Társaságunk elnöke megannyi térképészettel kapcsolatos tudományos munka után gazdaságföldrajzi tankönyvet írt a Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskola diákjai számára. Manapság a főiskolák is egyre inkább felismerik a földrajzi tudás jelentőségét: tudományunk felértékelődik és szükséges ahhoz, hogy a sokszor zűrzavarosnak tűnő világban eligazodjunk. Különösen fontos ez egy kommunikációs főiskola esetében, hiszen például egy újságíró a munkája során naponta akár több száz földrajzi helynévvel, jelenséggel találkozhat, és az igénytelenségből fakadó gyenge földrajzi ismeretek sokszor kapituláló hibákat eredményeznek a nyomtatott és elektronikus sajtóban.

Már első ránézésre látható, hogy a könyv nemcsak a szűkebb értelemben vett gazdaságföldrajzra szorítkozik, hanem egyfajta gazdaság- és társadalomföldrajzi szintézist igyekszik nyújtani. A kiadvány kis terjedelemben próbál

minél több információt átadni az olvasónak, ami érthető is abból a szempontból, hogy az elsődleges célcsoportot nem a geográfusok, hanem a kommunikáció szakos hallgatók alkotják. Nekik különösen szükségük van szakmailag megalapozott földrajzi ismeretekre a későbbi munkájuk során. Éppen ezért a szerző az első fejezetekben áttekinti azokat a fontosabb csillagászati és természetföldrajzi jelenségeket, amelyek Földünk gazdaságának területi jellemzőit alapvetően befolyásolják (pl. a Naprendszer jellemzői, a földrajzi övezetesség, a talajok stb.). Ezután népesség- és településföldrajzzal foglalkozó fejezet következik, amelyben az ember kialakulásától MALTHUS túlnépesedési elméletén át a magyarországi panellakásokig sok mindentől olvashatunk.

A természeti és társadalmi alapok ismeretése után a mezőgazdaság földrajzát foglalja össze a szerző. Színes, információban gazdag elemzések tárgyalják az élelmiszergazdaság

alapjait, illetve egyes haszonnövényeket, élelmiszeripari termékeket. A mezőgazdaság bemutatása után az iparföldrajz alapjait (természeti erőforrások, bányászat) és korunk ipari termelésének fontosabb jellemzőit mutatja be a könyv, majd rátér a szolgáltatások és a nemzetközi kereskedelem ismertetésére. Ezen fejezetek olvasása közben érezhető, hogy PAPP-VÁRY ÁRPÁD világlátott tudós, aki személyes megfigyeléseit, tapasztalatait kiválóan alkalmazza a tudományos összefüggések alátámasztására.

A könyv végén az emberiség előtt álló legfontosabb problémákról, nevezetesen a klímaváltozásról és a globalizációról olvashatunk. Mindkét jelenség rendkívül mélyreható változásokat indukál napjaink gazdaság- és társadalomföldrajzi folyamataiban és a jövő generációinak életkörülményeit is alapvetően meghatározza. A klímaváltozásról írottak jó összefoglalását adják a legújabb tudományos felfedezéseknek és a nemzetközi, illetve a hazai éghajlatváltozásokkal kapcsolatos stratégiáknak. Mindez a globalizáció gazdasági és környezeti problémáinak bemutatásával együtt plasztikusan ér-

zékelteti az emberiségre leselkedő legújabb veszélyeket.

A tankönyv egészéről elmondható, hogy bizonyosan hasznára válik majd azoknak a kommunikáció szakos hallgatónak, akik – ha a választott pályán maradnak – számtalan földrajzi jelenséggel, térfolyamattal találkozhatnak. Az információkban gazdag kiadványban a leírtak értelmezésére több ábrát és táblázatot találunk, talán a szövegben – éppen annak sűrűsége miatt – további térképek illetve ábrák is helyet kaphattak volna. A könyv elsősorban olyan főiskolásoknak készült, akik számára a jelenleg megismerhető, feltárt tények fontosabbak a folyamatoknál. Ezért a szöveg néhol mozaikosnak hat, a megállapítások esetenként nagyvonalúnak tűnnek, de mindez egyáltalán nem megy az olvashatósság rovására. Összességében véve a kiadvány a diákok mellett bátran ajánlható mindazoknak, akik úgy érzik, hogy a középiskolai, illetve az egyetemi földrajzoktatásban szerzett gazdaság- és társadalomföldrajzi ismereteik felelevenítésre és felfrissítésre szorulnak.

KONDOR ATTILA CSABA

**ENYEDI GYÖRGY – KERESZTÉLY KRISZTINA (szerk):**

**A magyar városok kulturális gazdasága**

MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, 2005, 221. p.

A kulturális gazdaság nem egy „bejáratott”, könnyen definiálható kutatási terület – derül ki a könyv első, elméleti fejezetéből. ENYEDI GYÖRGY – a téma aktualitásának hangsúlyozása mellett – átfogó történeti jellemzést ad a kulturális gazdaságról, illetve annak a gazdaság egészén belül betöltött szerepéről. Jelzi, hogy a kultúra fogalma igen sokrétű, nehéz lehatárolni és erre nem is tesz kísérletet. (A pontos definíció hiánya aztán több, a kötetben szereplő tanulmánynál is problémát okoz.) Elemzi viszont a kulturális gazdaság helyfüggőségét, majd kiemel egy-egy kulturális terméket, szolgáltatást, például a múzeumokat, melyek turisztikai vonzerejük mellett egyéb a kulturális gazdasághoz tartozó ágazat megtelepedését is elősegítik (antikváriumok, régiségkereskedések). Másik példaként a hazai felsőoktatást említi, amelynek intézményei a vidéki városok gazdaságában igen komoly szerepet töltenek be.

A második részben KERESZTÉLY KRISZTINA azt vizsgálja, hogy Budapest kulturális kapuváros szerepét hogyan alakítják a nemzetközi

érdeklődésre számot tartó intézmények, mint például a Trafó, a LUMÚ, a Merlin Színház vagy akár a Goethe és a Francia Intézet. Ezek vezetőivel készült interjúk alapján próbálja felvázolni az intézmények stratégiáit, a főváros kulturális életében elfoglalt helyüket és közönységük jellemzőit. Mindezekből azt a következtetést vonja le, hogy Budapest esetében nem lehet kapuváros szerepről beszélni, igaz azt is hozzáteszi, hogy ez a régió többi városáról – még Berlinről sem – mondható el. Itt fölmerül a kérdés, hogy a kritériumot – a nyugat és kelet közötti közvetítőszerepet – nem vette-e túl szigorúan a szerző, illetve hogyan mérte a keleti és nyugati kapcsolatok egyensúlyát? További kérdés, hogy elvárható-e egyáltalán ilyen egyensúly, s az valóban elengedhetlenül szükséges-e a kapuváros funkció betöltéséhez?

LUKOVICH TAMÁS arra tesz kísérletet, hogy a kulturális ipar különböző területeit – legalább felsorolásszerűen – lehatárolja. Listája saját bevallása szerint sem teljes, átfedések viszont bőven vannak benne. A tanulmány központi

kérdése az, hogy a különböző „kulturális iparágak” milyen mértékben képesek Budapest imázsának formálására? A szerző szerint a vizuális/látványipar (ezen elsősorban a filmgyártást érti, de a könyvkiadást, nyomdaipart, építészetet és formatervezést is ide sorolja), valamint a zene lehetnének a húzóágazatok. Az előbbi esetében feltevését azzal támasztja alá, hogy a fővárosban megvannak a szükséges adottságok: jó szakembergárda és karakteres helyszínek a forgatáshoz. A zenét illetően ugyancsak megelégszik azzal az indoklással, hogy Magyarország hagyományosan a nemzetközi élvonalba tartozik.

A harmadik rész a kulturális termelés és fogyasztás témaköreit járja körül. Az előbbi AGG ZOLTÁN a Herendi Porcelángyár példáján keresztül mutatja be. Tanulmányában a részletes gyártörténet mellett a kisváros népességének, infrastruktúrájának, lakásviszonyainak alakulásáról olvashatunk, sajnos a kettő közötti összefüggés feltárása homályban marad. HUNYADI ZSUZSA empirikus mérések alapján komoly áttekintést ad napjaink kulturális fogyasztásáról és az annak alakulását befolyásoló társadalmi-gazdasági tényezőkről. Az iskolai végzettségnek a hagyományos kultúra iránti érdeklődést befolyásoló hatását a települési hierarchia tovább mélyíti: Budapesten mind a magasabb, mind az alacsonyabb végzettségű csoportok fogékonyabbak a „magas” kultúrára, mint a kis településen élők azonos csoportjai. Ezt két tényezővel magyarázza: az egyik az, hogy vidéken más a fizikai környezet, az ott élők munkája és tudásuk természete jobban kötődik a fizikai világhoz, szabadidejükben is inkább vonzódnak a testi, mint a szellemi kapcsolódáshoz. Ugyanakkor a kisebb településeken a művelődési lehetőségek is szűkösebbek, a kulturális kínálat is szegényesebb. Másrészt a különbség kialakulásában az is szerepet játszhat, hogy akik számára fontos a kulturális aktivitás, azok nagyobb valószínűséggel költöznek be a városba.

A negyedik részben – amely a kulturális gazdaságnak a régióba ágyazottságát mutatja be – MICHALKÓ GÁBOR és RÁCZ TAMARA írása először a kulturális turizmus, valamint az élménygazdaságnak fogalmainak elméleti megalapozását adja, majd több oldalról közelíti a téma felé. Elemzésük kimutatja, hogy a városi önkormányzatok intézményrendszerében a kultúra és az idegenforgalom csak nagyon ritkán kapcsolódik össze. Az önkormányzatok többsége ren-

delkezik viszont turizmusfejlesztési koncepcióval, bár ez nem mindig önálló stratégiaként, néha csak más dokumentumok részeként fogalmazódik meg. A kulturális turizmusra vonatkozó elképzelések gyakran tartalmazzák a helyi lakosság igényeit kielégítő intézmények felújítását. A kultúra potenciális fogyasztói körében végzett nem reprezentatív vizsgálat megállapítja, hogy a kulturális vonzerők közül a legismertebbek a nagyobb városokhoz (pl. Budapest, Eger, Esztergom Pécs, Miskolc) köthetők.

A két utolsó tanulmány két vidéki egyetemünknek a városhoz, illetve a régióhoz fűződő kapcsolatait veszi górcső alá. MEZEI KATALIN arra keresi a választ, hogy a Pécsi Egyetem mennyire képes regionális funkciót betölteni. A szerző egyrésztől egyértelműnek tartja a regionális szerepkört, hiszen az egyetemre jelentkezők körében folyamatosan nő a régióból érkezők aránya, ami már közel fele az összes jelentkezőnek. Komoly probléma viszont, hogy a végzősöknek alig fele tud elhelyezkedni a régióban. Másrészt az egyetem és a helyi gazdaság kapcsolatai sem tekinthetők elmélyültnek, sokrétűnek. A tanulmány kísérletet tesz a nagyszámú diákság és az oktatói gárda helyi fogyasztásra gyakorolt hatásának kimutatására is, ennek eredménye azonban – empirikus vizsgálatok hiányában – kevéssé tűnik meggyőzőnek.

SÜLI-ZAKAR ISTVÁN és szerzőtársai Debrecen példáján keresztül mutatják be a kulturális gazdaság és a versenyképesség kapcsolatát. A szerzők megpróbálkoztak a hallgatók lakcímei alapján az egyetem vonzáskörzetének megrajzolásával. Elemzésükből kiderül, hogy az északi országrészen belül nem csak az eredeti lakóhely Debrecentől való távolsága befolyásolja a végzős hallgatók megyeszékhelyre költözésének valószínűségét, de a tényleges okok kiderítése – mint mondják – további feladatot jelent. A vizsgálat másik fontos eredménye annak kimutatása, hogy az egyetem befolyásolja-e a kulturális gazdaság településen belüli szerkezetét. Az egyetem közelében lakó diákság köré szerveződő üzletek, szolgáltatások között magasabb a kulturális gazdasághoz sorolhatók aránya, mint más lakónegyedekben. A tanulmány szerzői a város regionális szerepkörét gravitációs erők megrajzolásával és városi rangsorok felállításával is vizsgálták, de nem teljesen világos, hogy mindez hogyan kapcsolódik a kulturális gazdasághoz.

A könyv sok hasznos eredményt tartalmaz, jó összefoglalása a rendszerváltás utáni másfél

évtizedben a kulturális gazdaságban végbement folyamatoknak. Az összehasonlító írások és az esettanulmányok fontos háttérinformációval

szolgálnak egy eddig még csak hézagosan kutató területről.

SZABÓ BALÁZS

**BELUSZKY PÁL (szerk.):**

**Magyarország történeti földrajza I-II.**

Dialog–Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2005 és 2008, 462 és 436 p.

Talán nem túlzás azt állítani, hogy a BELUSZKY PÁL által szerkesztett és nagyrészt általa írt Magyarország történeti földrajza c. két-kötetes munka a hazai történeti földrajz egyik legnagyobb szabású vállalkozása. A szerkesztő-szerző Beluszky mellé az adott területeket jól ismerő, régóta kutató, vagy a témában doktori disszertációt írt munkatársak sorakoztak fel (HAJDÚ ZOLTÁN, MAJDÁN JÁNOS, illetve NAGY MARIANN és GÁL ZOLTÁN), így kisszámú szerzőgárdának köszönhetően a könyv minősége, színvonala és stílusa nagyrészt egységesre sikeredett, ami mindenképpen erényeként említhető meg.

A könyv egyes fejezetei – mint ahogy a könyv szerkesztője előszavában fogalmaz – néhol felsőoktatási tankönyvhöz, néhol pedig tudományos monográfiához hasonlítanak. Azért is nehéz eldönteni, hogy mi a könyv igazi műfaja, mert a történeti földrajz önálló diszciplínaként történő oktatása még korántsem általános a hazai földrajz vagy éppen történelem szakokon. A könyvnek nem titkoltan tudományos célja is van: a dualizmus kori Magyarország Nyugat-Európához való felzárkózásának ígéretes kísérletét kívánja végigkövetni. Ezen időszak modernizációs kísérlete az urbanizációval, a népességrobbanással, az iparosodással, a vasútépítésekkel igencsak markáns vonásokat rajzolt az ország társadalmi életébe, s annak földrajzi vetületeibe is. Ezek a vonások bizony ma is meghatározók, ismeretük nélkül a mai területi, illetve társadalmi folyamatok nehezen érthetők meg.

Egyik észrevételem éppen a fentiekből fakad: bár a könyv számos fejezete átlépi a választott „korhatárt”, s visszanyúl a preindusztriális kor Magyarországához, több évszázados léptékben tárgyalva egyes folyamatokat, a könyv lényegi hangsúlya mégis a választott időszaknál marad. Ebből a szempontból kritizálható a címválasztás: a könyv fókuszát legalább az alcímbe jelezni lehetett volna, hiszen az olvasó a cím alapján egy Frisnyák-féle Magyarország történeti földrajzához (Tankönyv-

kiadó, Budapest, 1990) hasonló, időléptékét tekintve nagy ívű munkát vár.

A könyv szerzői egy időkeresztmetszetre fókuszálva vállalkoztak arra, hogy a történeti Magyarország társadalomföldrajzi viszonyait szintetizálják. Minderre predestinálta a geográfus-történész szerzőket az is, hogy ennek a korszaknak az elemzéséhez már rendelkezésre állnak a népszámlálási adatok és sokkal gazdagabb a történeti és földrajzi irodalom is.

A gondos szerkesztői munka végeredménye egy jól olvasható, tudományos ígérennyel megírt könyv. A művelt nagyközönség számára talán nehézkes olvasmány, mert a szöveget rengeteg statisztikai adat felvonultatása és elemzése teszi nehezebben követhetővé, s a kvantitatív statisztikai megközelítés végigvonul a kiadványon. Ezzel ugyanakkor módszertanilag egységessé vált a könyv: a történész szerzők sem nyúlnak levéltári forrásokhoz, a vizsgálatok alapvetően szakirodalmi kutatáson és statisztikai adatok elemzésén nyugszanak. A laikusok számára nehezebb olvashatóságot oldja a számtalan élet-szerű példa, az anekdotázós stílus. Az olvasmányosságról a szerzők stílusa gondoskodik, e tekintetben a mércét közismerten magasra helyező BELUSZKY PÁL mellé sikerrel zárkóztak fel szerzőtársai is.

A kétkötetes könyv tizenegy fejezetre tagolódik. Az első fejezet segítségével meg tudjuk ítélni a történeti földrajz, a magyar történeti földrajz, s végső soron a kézben tartott könyv helyzetét a tudomány szövevényeiben. A második fejezet az Osztrák–Magyar Monarchia, a harmadik pedig a dualizmus kori Magyarország korabeli viszonyait mutatja be.

A negyedik fejezet a természeti kereteket adja meg – csak olyan mélységig, amivel illusztrálni lehet azoknak a társadalmi életre gyakorolt hatásait. E fejezetet tájtörténeti fonala teszi igazán érdekessé. Az ötödik fejezet „mélyebb”, „komolyabb” mondanivalót tár elénk, hiszen az állam szerepét vizsgálja a tárgyalt időszakban a különböző politikák, ideológiák mentén.

A közigazgatási berendezkedés területi kérdéseit (is) taglaló hatodik fejezet újabb keretet ad a műnek, ám ez már javában magyarítja a területi folyamatokat is. Ez a fejezet borítja fel némileg – véleményem szerint helyesen – a továbbiakban tapasztalható „iskolás” felépítést. A hetedik fejezet a demográfiai folyamatokat és statisztikákat elemzi, talán kissé hosszasan, de mindenképpen hasznosan. Sok mai demográfiai folyamatot, illetve laikus vélekedést árnyal és magyaráz. A második kötetbe átnyúló nyolcadik fejezetben a gazdaság egyes ágazatai kerülnek sorra – a kötet szerkesztője által is bevallottan – némileg aránytalan terjedelemben: mezőgazdaság, ipar, pénzügyi szolgáltatások, kereskedelem, közlekedés, végül az idegenforgalom. A kilencedik részben még külön fejezetet kapott az oktatásügy. Egy kicsit árvalkodik is ez a rész a logikusan elmozdított közigazgatás nélkül, illetve a meg nem írt egészségügyi szektor nélkül. A tizedik fejezetben a gazdasági szektorok tárgyalását a településhálózat és a városhierarchia bemutatása fogja össze, szintetizálva a korábban tárgyalt ágazatok területi szerkezetre gyakorolt hatásait, településhierarchia-formáló jegeit.

Az utolsó, tizenkettedik fejezetben frissítőleg hat a megfáradt olvasó számára a regionális szintézis, amely azonban korántsem egységes. Először a korábbi régiólehatárolási kísérleteket veszi számba BELUSZKY PÁL, szembe állítva ezzel saját elméletét, amelyben egyértelműen állást foglal a Kárpát–Pannon térség túlságosan elaprózott tagolása ellen. Ezután a történeti Magyarország regionális különbségeit vázolja a dualizmus-kori modernizációban játszott szerep, illetve részvétel alapján. Ebben a fejezetben az analízis, példákat soroló részekkel némileg megtörik a szintetizáló gondolatmenet, majd az egyes országrészek rövid, néhány oldalas összefoglalása visszatér a szintézishez és ennek jegyében zárja a második kötetet.

A könyv, illetve az egyes fejezetek felépítése, tagolása mindig a tágabb perspektívából halad a szűkebb felé, a makroregionális kerektől haladunk az „országleírásokhoz” hason-

latos részekig, onnan pedig a regionális szintű elemzéseikig. Természeteszerű, hogy néhol az olvasó gazdaság-, kultúra-, vagy társadalomtörténetet kap, de mindvégig ott húzódik a sorok mögött a földrajzi szempontú megközelítés. Ez a logika megfelelő keretbe ágyazza az egyes régiók, tájak, vármegyék, illetve települések életének bemutatását. A könyvet végigolvasva és a részinformációkat összegyűjtve szinte kerrek képet rajzolhatunk egy-egy vidékről, vagy városról. Nagy kár, hogy a kézikönyvként való használatot megnehezíti a helynévmutató hiánya.

Nem célozom a recenziók többségéhez igazodva a technikai hibák, természeteszerű elütések, szerkesztési hibák felsorolása. Az egyetlen, amelyet említenék is, részben a kiadónak szól, mert a hasonló tárgyú és témájú könyvek kiadásában kevés előrelépést tapasztalhattunk ezen a téren. A könyvben található, többségében nem egész oldalas térkép mindegyike fekete-fehér, ám kivételük, tónusosságuk sokszor az olvashatóság, értelmezhetőség rovására megy. Négy-öt színkategóriánál többet nem bírnak el ezek az ábrák: rossz példaként említhet a 73. ábra, ahol 30(!) kategóriatípussal kellett volna megbirkóznia a nyomdának, s az olvasónak.

Ismerve BELUSZKY PÁL eddigi földrajzi munkásságát – az utóbbi években beérő szintéziseit a település-, a táj- vagy a történeti földrajz tárgyköréből (pl. Magyarország településföldrajza, A Nagyalföld történeti földrajza, Őrség–Vendvidék–Felső-Rába-völgy, Magyar városhálózat a 20. század elején GYÖRI RÓBERTTEL közösen – azt a véleményt formálhatjuk a kétkötetes mű elolvasása után, hogy tulajdonképpen egy a szerzőtársak segítségével kerekébbé formált életmű összegzésével állunk szemben. Csak amiatt lehetünk bizonytalanok ebben az állításban, mert tudjuk, hogy BELUSZKY PÁL további nagyszabású terveken dolgozik, mint ahogy azt maga is írja szerkesztői előszavában.

JANKÓ FERENC