

Faluvégi Albert - Fazekas Károly - Nemes-Nagy József - Németh Nándor  
A HELY ÉS A FEJ - MUNKAPIAC ÉS REGIONALITÁS MAGYARORSZÁGON



KTI Könyvek  
6.

Sorozatszerkesztő  
Fazekas Károly

Faluvégi Albert - Fazekas Károly - Nemes-Nagy József - Németh Nándor

A HELY ÉS A FEJ  
MUNKAPIAC ÉS REGIONALITÁS  
MAGYARORSZÁGON

MTA Közgazdaságtudományi Intézet  
Budapest, 2005

A kiadó címe:  
MTA Közgazdaságtudományi Intézet  
1112 Budapest, Budaörsi út 45.  
A kiadvány megrendelhető:  
Nyíri Judittól, a kiadó címén  
e-mail: nyiri@econ.core.hu  
telefon: (06-1) 309-2651  
telefax: (06-1) 309-2650

Készült *A tudás alapú társadalom és munkaerőpiac Magyarországon a XXI. században* című Nemzeti Kutatás-fejlesztési Program keretében az Országos Foglalkoztatási Közalapítvány, valamint a Közösen a Jövő Munkahelyeiért Közalapítvány támogatásával.

Copyright © MTA Közgazdaságtudományi Intézet, 2005

ISBN 963 9588 47 4  
ISSN 1786-5476

Felelős kiadó: Fazekas Károly  
Olvasószerkesztő: Patkós Anna  
Nyomdai előkészítés: Szalai Éva  
Készült az ERFO Nyomdában  
Felelős vezető: Horváth László



## Tartalom

Előszó.....	7
<b>Faluvégi Albert: A társadalmi-gazdasági jellemzők területi alakulása az átmenet időszakában és az új évezred küszöbén</b> .....	9
Bevezetés.....	11
1. A térségek – régiók és kistérségek – fejlettségi különbségei Magyarországon a piacgazdaságra való átmenet végén.....	13
2. A közúthálózat fejlesztésének középtávú terve.....	38
3. A kistérségek társadalmi, gazdasági és infrastrukturális fejlődésének várható alakulása.....	40
Irodalom.....	45
<b>Fazekas Károly: A hazai és a külföldi tulajdonú vállalkozások területi koncentrációjának hatása a foglalkoztatás és munkanélküliség területi különbségeire</b> .....	47
1. Növekvő területi különbségek és polarizáció a helyi munkaerőpiacok között.....	50
2. A munkapiaci regionális különbségeinek okai.....	55
3. A hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok területi koncentrációja Magyarországon.....	60
4. Összefoglalás és következtetések.....	69
Irodalom.....	71
Függelék.....	74
<b>Nemes Nagy József–Németh Nándor: Az átmeneti és az új térszerkezet tagoló tényezői</b> .....	75
1. Hullámzó regionális egyenlőtlenségek.....	78
2. Regionális egyenlőtlenségek Magyarországon.....	85
3. A területi tagolódás hatótényezői.....	95
4. A hatótényezők empirikus analízise.....	104
Összegzés.....	122
Irodalom.....	123
Függelék.....	127

<b>Németh Nándor: Az autópálya-hálózat térszerkezet alakító hatásai – Magyarország esete</b> .....	139
Bevezetés .....	141
1. A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének problematikája .....	143
2. Az autópályák szerepe Magyarország térszerkezetében .....	152
3. Az autópályák menti települések .....	160
4. Foglalkoztatottsági és jövedelmi előny autópályáink mentén .....	163
5. Az autópálya menti területek versenyképessége .....	167
6. Külföldi működőtőke az autópályák mentén .....	170
7. Gazdasági változások az új autópálya-szakaszok mentén .....	174
8. Következtetések .....	177
Irodalom .....	178

## Előszó

A kötet tanulmányai a *Tudás alapú társadalom és munkaerőpiac Magyarországon a XXI. században* című kutatási program keretében születtek. A kutatás egyik célja a munkapiac regionális különbségeinek alakulását befolyásoló tényezők feltárása volt. Az 1990-es évek társadalmi, gazdasági folyamatainak meghatározó jellemzője a gazdasági teljesítmény és a munkapiac területi különbségeinek gyors növekedése. A regionális különbségek manifesztálódása, felerősödése nem csupán a rendszerváltás szükségszerű velejárója. Magyarországon is tetten érhető a globalizált gazdaságnak az a tulajdonsága, hogy nemcsak a számára „értéktelen” egyéneket és csoportokat, de a hátrányos helyzetű, kedvezőtlen adottságú régiókat is kiszorítja a gazdaság vérkeringéséből. Jól érzékelteti ezt a vállalkozások sűrűségének, különösképpen a külföldi működőtőke-befektetések regionális megoszlása. Az új vállalkozások, a külföldi működőtőke döntő többsége a Budapesti agglomerációba, az ország nyugati régióiba, ezeken belül is a Budapest–Bécs, Budapest–Graz tengely mentén elhelyezkedő városokhoz tartozó térségekbe áramlott az elmúlt években.

Az elemzések azt mutatják, hogy e folyamat legfontosabb magyarázó tényezője: a fejlett gazdasági innovációs centrumok közelsége, a nagyvárosi agglomeráció externális hatásai és mindenekelőtt a képzett munkaerő jelenléte. E folyamatok következtében az ország egyre inkább kettészakad a kihívásoknak megfelelő, prosperáló, valamint a gazdaságból kiszoruló, leszakadó régiókra. Ugyanezt a képet mutatja a munkanélküliség és a foglalkoztatottság regionális különbségeinek alakulása. Bár az utóbbi években a munkanélküliség csökken, a foglalkoztatottsági ráta stagnál, a munkanélküliség regionális különbségei tovább növekszenek. Sőt, éppen a magas munkanélküliségű régiókban figyelhető meg, hogy a munkanélküliségi ráta csökkenése, stagnálása mellett folyamatosan növekszik az aktív korú nem foglalkoztatottak aránya. A fejletlen közlekedési infrastruktúra, a rendkívül magas bejárás költségek miatt a helyi munkapiacok széttöredeztek, zártak, a vidéken, falvakban élő képzetlen munkaerőnek gyakorlatilag nincs reális lehetősége az ingázásra. A munkaerő-kínálat és -kereslet regionális jellemzőit alapvetően meghatározó folyamatok a jelek szerint a jövőben sokkal inkább felerősítik, semmint csökkentik a munkapiac regionális különbségeit.

A foglalkoztatáspolitikai, a regionális fejlesztéspolitikai eddig alkalmazott eszközei láthatóan nem érték el a kívánt hatásokat. Az ország népességének és régióinak kettészakadása győztesekre és vesztesekre ma súlyos társadalmi veszélyekkel fenyegető valóság Magyarországon. A növekedés közvetlen előnyeiből csak a versenyképes társadalmi rétegek és régiók részesülnek. Növekszenek a jövedelemkülönbségek, növekszik a különbség a leggazdagabb és a legszegényebb társadalmi

csoportok között. Miközben erősödő segélyfüggőség alakul ki a népesség, illetve a régiók egy részében, jól megfigyelhető az egyéni és a társadalmi kitesztottság, amikor az egyén, a család nem csupán munkához vagy munkajövedelemhez nem képes hozzájutni, hanem elszakad a társadalmi szolgáltatások szinte teljes körétől: nem jut megfelelő egészségügyi ellátáshoz, és ami a legsúlyosabb: a fiatalok nem jutnak megfelelő színvonalú képzéshez. Hosszú távon fennáll annak a veszélye, hogy a magyar társadalom „első-” és egy „másodrendű” állampolgárokból álló duális társadalommá válik, s e kettészakadást még súlyos regionális különbségek is kísérik.

A kutatási program célja az volt, hogy feltérképezze és modellezze a munkaerőpiac regionális különbségeink alakulását meghatározó legfontosabb tényezőket, ismereteinket megfelelő elméleti keretbe helyezze. A kötet első tanulmánya bemutatja a társadalmi-gazdasági jellemzők területi alakulását az átmenet időszakában és az ezredforduló éveiben. A második tanulmány a hazai és külföldi tulajdonú vállalatok munkaerő-keresletének területi eloszlását befolyásoló tényezőket elemzi. A harmadik tanulmány célja, hogy megvizsgálja: hogyan illeszkednek a hazai regionális folyamatok a nemzetközi tendenciákba, másrészt feltárja az új térszerkezet formálódására ható tényezőket, matematikai-statisztikai eszközökkel elemezve a földrajzi-fekvési faktorok, valamint a humán források fő elemének, az iskolázottságnak hatásait. A negyedik tanulmány esettanulmány keretei közt mutatja be az autópálya-hálózat területfejlesztési hatásait Magyarországon.

FALUVÉGI ALBERT

A TÁRSADALMI-GAZDASÁGI JELLEMZŐK  
TERÜLETI ALAKULÁSA AZ ÁTMENET  
IDŐSZAKÁBAN ÉS AZ ÚJ ÉVEZRED KÜSZÖBÉN



## Bevezetés

A tanulmány fő feladatának tekinti, hogy bemutassa a piacgazdaságra való átmenet legfontosabb társadalmi-gazdasági jellemzőinek területi alakulását, elsősorban a munkaerőpiachoz kötődő elemek vizsgálatával, majd ennek bázisán felvázolja azok várható hatásait az új évezred első éveiben. A szerző regionális és kistérségi szinten vizsgálja a foglalkoztatásban meghatározó szerepet játszó gazdasági ágazatok területi eloszlásának változását, ezen belül a külföldi multinacionális és a hazai nagyvállalatok, a kis- és középvállalkozások szerepét, azok területi elhelyezkedésének alakulását. Az elemzés fontos eleme a foglalkoztatási centrumok elérési lehetőségeinek bemutatása, a munkaerőpiac területi változása – összefüggésben a gazdasági aktivitás, a bevonható munkaerő és a munkaerőpiacról tartósan kikerültek területi alakulásával. A tanulmány értékeli az iskolázottsági szint változásának hatását a hazai vándorlási tendenciákra, kitér a piacgazdaságra való átmenet időszakának értékelésére, a fő folyamatok regionális és kistérségi szintű értékelésére. Bemutatja, hogy milyen pályát írt le az elmúlt tíz év során a területi differenciáltság alakulása, megállapíthatók-e jellemző szakaszok, illetve új tendenciák. A fejezet célja, hogy az elmúlt tíz év általánosan ható és újonnan megfigyelhető folyamatai, az új hatótényezők (információs technológia, a szolgáltatások növekvő szerepe, a közlekedési hálózatok bővülése) eredőjeként értékelje, milyen trendek folytatódnak, illetve milyen változások várhatók a munkaerő-piaci helyzetet meghatározó társadalmi, gazdasági térségi különbségek alakulásában.

Kiindulásként látnunk kell, hogy az új évezred elején Magyarország gazdasági és társadalmi térszerkezete, térségi és települési tagoltsága alapvetően eltér a 15-20 évvel korábbiaktól. Nemcsak új társadalmi-gazdasági berendezkedésről, jogállamról és piacgazdaságról, hanem új területi szerkezetről is joggal beszélünk. Bár a területi szerkezet hosszú távon határoz meg számos tényezőt, a gazdaság és a társadalom mai térbeli működése és szerveződése a múlt folyamataiból már nem vezethető le. A fő mozgásirányokat a rendszerváltás után kialakult új struktúrák, új gazdasági és társadalmi intézmények és szereplők formálják. Egyre erősebben hatnak a globalizálódás folyamatai, valamint az információs rendszerek kialakításának és a környezet védelmének egyre inkább hangsúlyozott problémái.

Az átmenet periódusa, a kilencvenes évtized azonban a regionális folyamatok szempontjából nem tekinthető egységes, homogén időszaknak. Első felét, 1993–1994-ig, meghatározóan a korábbi rendszer struktúráinak leépülését kísérő krízisjelenségek uralták. Az évtized közepétől kezdve az új térszerkezetben érzékelhetően megjelentek a megújulás elsősorban gazdasági jegyei. Napjainkra jóval inkább a dinamika, a gazdagodás dimenziójában van jelen a területi-települési

tagolódás, amelynek társadalmi feszültséget generáló következményei nem kisebbek a megelőző időszakénál.

Mindebből az is következik, hogy míg az évtized első felében helyes célként fogalmazódott meg a térségi válságkezelés, ma már a dinamika serkentésének legalább olyan hangsúlyt kell kapnia a területi politikában, s a térségi vizsgálatoknak is előtérbe erre kell összpontosítania. A legfontosabb térségszintű (kistérségi–megyei–regionális) társadalmi-gazdasági folyamatokat az előzőkben vázolt sajátosságok figyelembevételével mutatjuk be.

Az elemzés során a kilencvenes években kialakult, meghatározó folyamatokat feltárva jutunk el a 2000–2001. év legfontosabb jellemzőinek elemzéséhez. A főbb makrogazdasági folyamatok térszerkezeti hatásából kiindulva, a gazdasági, társadalmi területi folyamatok, a humán és a műszaki infrastruktúra területi alakulásának elemzésén át a jutunk el a környezeti állapot változásainak bemutatásáig. A vizsgálat területi szintjei: országos, regionális, megyei, kistérségi és településhálózati sajátosságok, a téma jellegétől és a rendelkezésre álló adatoktól függően. A tanulmány az 1990-es évek legfontosabb területi folyamataira koncentrálna, elsősorban a kistérségek szintjén vizsgálva a sajátosságokat, s mintegy azokat összeítve mutatja be a regionális jellemzőket – ahol pedig szükséges, a településhálózati sajátosságokat is.



# 1. A térségek – régiók és kistérségek – fejlettségi különbségei Magyarországon a piacgazdaságra való átmenet végén

## *Az új térszerkezet nagytérségi meghatározó elemei*

A rendszerváltozást követő évtized végére a piacgazdaságra való átmenet lényegében befejeződött. Az új évezred elejére az ország térszerkezete, térségi és területi tagoltsága lényegesen eltér a rendszerváltás előtti helyzettől. Ebben meghatározó szerepet játszanak a piacgazdálkodásra jellemző elemek: a vállalkozások számának robbanásszerű emelkedése, a külföldi tőke beáramlása, a mindent átszövő piac hatása, valamint az átmenet alapvető feltétele, a széles körű privatizáció. Érezhetők még az elmúlt évtizedek nyomai, a szocialista nagyipar és a mezőgazdasági nagyüzemek szerepe, de természetesen jelen vannak évszázados örökségek: a kelet-nyugat és a falu-város megosztottság.

Az új térszerkezetet az 1990-es évek piaci alapú folyamatai, elsősorban a külföldi tőkebefektetésekre épülő gazdasági megújulás és a párhuzamosan jelen lévő válságjelenségek – munkanélküliség, jövedelemcsökkenés, a beruházások jelentős visszaesése – formálták. A térszerkezet átalakulása természetesen nem befejezett, de most már más, az 1990-es évek elejétől lezajlott folyamatoktól eltérő változások is jellemzők lesznek, amelyben már új feltételek, az Európai Unióhoz való kapcsolódás lesz a meghatározó elem. Új források és új kapcsolatok nyílnak meg, amelyeket jól felhasználva a területfejlesztés minőségileg új szakasza veheti kezdetét. A területfejlesztés hazai intézményrendszere nagyrészt már kialakult, az igazi feladatok azonban még előttünk állnak.

Az új térszerkezet meghatározó elemei:

- a főváros kiugró fejlődése az ország többi részéhez viszonyítva,
- a nyugati térségek növekvő előnye a keleti és az északi régiókkal szemben,
- a kistérségek fejlődésének növekvő térbeli tagoltsága és
- a településhálózat erősödő gazdasági tagoltsága.

A hazai térszerkezet átalakulásának jellemzőit, főbb elemeit, hatótényezőit jeles kutatók vizsgálták az utóbbi években,<sup>1</sup> így az átalakulás jegyei eléggé ismertté váltak. Itt csak azokat a fő elemeket soroljuk fel, amelyek témánkhoz feltétlenül szükségesek.

*A főváros* minden gazdasági mutatót tekintve messze kiemelkedik. Budapesten állították elő 2000-ben a bruttó hazai termék 35 százalékát, s a megtermelt egy főre jutó GDP több mint 95 százalékkal haladta meg az országos átlagot. Itt van a külföldi érdekltségű vállalkozások és bejegyzett tőkék több mint 50 százaléka. Budapest ma Közép-Európa egyik legdinamikusabban fejlődő pénzügyi, ke-

<sup>1</sup> Enyedi György, Nemes Nagy József, Rechnitzer János.

reskedelmi centruma, meghatározó hatalmi-politikai központ, alapjaiban átalakult szervezeti és foglalkozási szerkezettel.

A főváros kiugró növekedése következtében a regionális fejlettségi különbségek hosszú távra ható differenciálódása is kimutatható a gazdasági fejlettség és a jövedelmi helyzet adataiban. A gazdasági fejlettségi különbségek növekedése a markánsabb. Míg az egy főre jutó fővárosi GDP 2,4-szerese volt 1975-ben a legelmaradottabb megye (Szabolcs-Szatmár-Bereg) adatának, addig ez a különbség 1995-re 3,1-szeresre (Nógrád), 2000-re 3,6-szeresre növekedett.

A jövedelmi helyzet adataiban – a KSH reprezentatív felvételeiből származó egy lakosra jutó nettó jövedelmek alapján – az eltérések kisebbek, és a differenciálódás is kevésbé markáns. Az egy lakosra jutó nettó jövedelem a fővárosban 1,3-szorosa volt 1977-ben a legalacsonyabb megyei adatnak (Borsod-Abaúj-Zemplén), addig ez a különbség 1995-re „csak” 1,6-szorosra (Szabolcs-Szatmár-Bereg) nőtt.

Nagyterségi, regionális léptékben erőteljes *nyugat-kelet* megosztottság alakult ki. Az ország legdinamikusabb, válságjegyekkel legkevésbé érintett térsége a főváros mellett a Nyugat-Dunántúl, ezen belül is Győr-Moson-Sopron és Vas megye, amelyek mellé az évtized második felében Fejér megye is felzárkózott, s az egy főre jutó GDP alapján 2000-ben a második legfejlettebb megye volt. A skála végén található Északkelet-Magyarország, a legelmaradottabb Szabolcs-Szatmár-Bereg, Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén megyékkel.

A nyugat-kelet megosztottság képe sem egyöntetű: míg a nyugati országrészen Somogy megye gazdasága fejlődik lassabban, s így e térség ma is leggyengébb megyéje, addig a keleti országrészben Csongrád megye gazdasági fejlettsége – Szeged fejlődése révén – csak lassan csúszott le 1994–2000 között az ötödik „helyről” a nyolcadikra, de ezzel még ma is e térség legfejlettebb megyéje.

A nyugati térségek dinamikája elsősorban a kedvező földrajzi fekvésnek, mobillabb gazdasági szerkezetének és magasabb iskolázottságának, munkakultúrájának köszönhető. Ez segített abban, hogy a külföldi működőtőke részvételével megtelepedjen, átalakuljon és felfusson az exportorientált feldolgozóipar.

A válság elhúzódásának a keleti országrészben több oka van. Az északkeleti megyéket érintette legjobban a keleti piacokra települt nehézipar és a mezőgazdasági tömegtermelés összeomlása. Ehhez járult hozzá az átalakulás kezdetén, hogy a válságágazatokban és az összezsugorodó építőiparban először az ingázó, alacsony szakképzettségű munkásokat bocsátották el, s a fővárosból kitelepített kis vidéki telepkeket zárták be. További lényeges elem a kiépítetlen nagyterségi infrastruktúra, elsősorban az autópályák hiánya, amit helyi „kedvezményekkel” nem lehet ellensúlyozni.

### *A kistérségek fejlettségi különbségei az új évezred küszöbén*

Míg a nagyrégiók, megyék szerinti elemzés a főváros-vidék, illetve a nyugat-kelet markáns különbségeit mutatja be, addig a kistérségeket tekintve sokkal differenciáltabb a kép. A piaccgazdasági átmenet végére a térszerkezetben az eddigieknél jóval többféle növekedési pályán haladó térségtípus különíthető el.

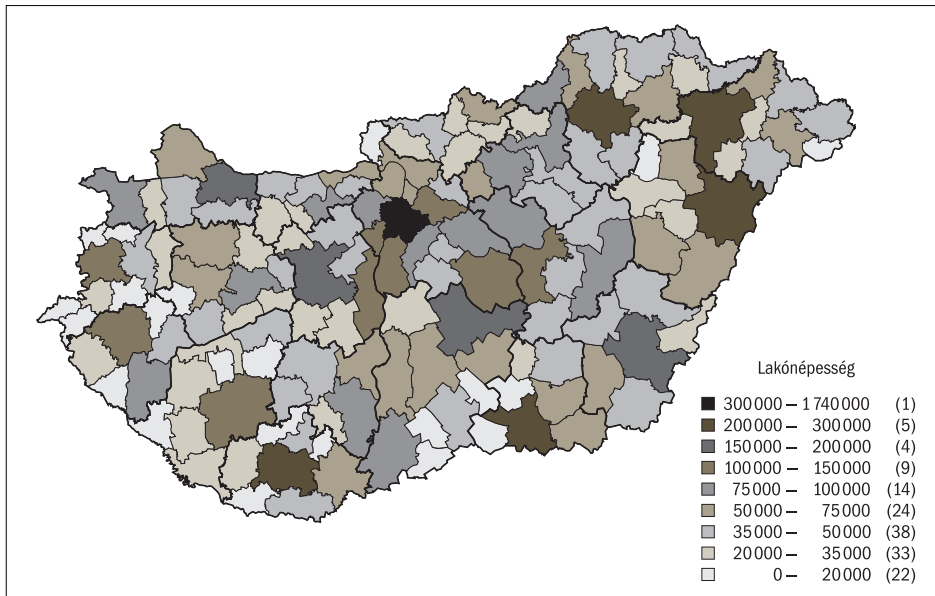
A tanulmány a KSH által kialakított statisztikai kistérségek rendszerét hasz-

nálja, amely 150 egységből áll.<sup>2</sup> A statisztikai kistérségek rendszere az ország egész területét átfogó, megyehatárokat át nem lépő rendszer. Egy-egy kistérség olyan földrajzilag is összefüggő települések együttese, amely a települések közötti munkahelyi, lakóhelyi, közlekedési, középfokú ellátási (oktatás, egészségügy, kereskedelem) stb. kapcsolatokon alapul. A kistérségi rendszerben a településeik kapcsolataik révén egy vagy több központi településhez kötődnek. A rendszerben minden város egyúttal vonzásközpont (társközpont). Megnevezésük a központi település neve alapján történt.

A 2002 elején érvényes statisztikai kistérségi rendszer főbb jellemzői a következők. A 150 statisztikai kistérség közül 149-nek város a központja. A 150 kistérségben a központi város mellett egy, kettő, három, négy vagy öt város is szerepel társközpontként. Két társközponti város van 39 kistérségben, három társközponti város 13 kistérségben, négy társközponti város 8 kistérségben. Egyedül az őriszentpéteri kistérség központja község.

A kistérségek nagysága – lényegükéből fakadóan – különbözik egymástól. Nagyobb lélekszámú centrumhoz nagyobb népességű vonzáskörzet tartozik. Hasonlóan, a településszerkezeti jellemzőkből adódóan, az aprófalvas vidékeken egyes központokhoz lényegesen több település tartozik (például a dunántúli térségekben). A kistérségek településszáma így jelentősen eltér (1. ábra).

1. ábra  
A kistérségek lakónépessége, 2002. január 1.



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

<sup>2</sup> 2004. január 1-jétől a területfejlesztési-statisztikai kistérségek száma 168.

Az aprófalvas területek egyes körzeteiben a legtöbb a települések száma: a zalaegerszegi kistérségben 79, a kaposváriban 77, a pécsiben 69, az encsiben 55, a lentiben 51 és a siklósiban 50. Az alacsony településszám az Alföld körzeteire jellemző. Hajdú-Bihar megye három, Bács-Kiskun és Csongrád megye két-két és Pest megye egy kistérsége áll legfeljebb négy településből. Budapest után a legnépesebbek a vidéki nagyvárosok térségei, sorrendben a debreceni, a miskolci, a nyíregyházi, a szegedi és a pécsi kistérségek, ahol a lakónépesség rendre meghaladja a 200 ezer főt. A 100 ezer fő feletti 18 vidéki kistérség között 13 a megyeszékhelyek kistérsége, a további öt kistérségből négy Pest megyei, főként főváros környéki kistérség, az ötödik Dunaújváros térsége. A további öt megyeszékhely közül 80-100 ezer fő a lakosa Eger, Szekszárd, Tatabánya és Veszprém térségének, míg a salgótarjáni kistérség népessége 69 ezer fő. Ugyanakkor 23 kistérség – ebből 14 dunántúli – lakónépessége nem éri el a 20 ezer főt.

Az egy településre jutó lakónépesség a nagyhatárú, nagy-, ill. több-városos alföldi térségekben haladja meg a 10 ezer főt (ezek a hajdúböszörményi város-hármas, a hódmezővásárhelyi, debreceni, szegedi kistérségek és Karcag-Kisújszállás-Mezőtúr-Túrkeve térsége), ugyanakkor 14-15 ezer fő között van a főváros környéki budaörsi és dunakeszi kistérség lakónépességének átlaga is. A legalacsonyabb az átlagnépesség az aprófalvas térségek azon kistérségeiben, ahol a központ község, kis- ill. középváros. 14 kistérségben marad 1000 fő alatt az átlagnépesség, ezek közül a lentié, a sellyei és az őriszentpéterié nem érte el az 500 lakost.

**A kistérségek fejlettsége vizsgálatának módszeréről.** A területi kutatásokban egyre tágabb tere van a matematikai módszereknek (már korábban alkalmazott eljárások mellett új, térinformatikát is ötvöző alkalmazások használata, illetve összetett modellek adaptálása is gyakori). Vizsgálataink elsősorban a komplex területi fejlettség, a társadalmi, gazdasági és infrastrukturális helyzet feltárására irányultak, legyen szó régiókról, megyékről, kistérségekről vagy akár településekről. Az utóbbi évtized komplex fejlettségi vizsgálataiban a matematikai statisztikai eljárások alkalmazása mellett jelentős szerepet kaptak a hagyományos statisztikai eljárások is. Ez utóbbiak elsősorban azokban az elemzésekben domináltak, amelyekben a hátrányos helyzetű térségek és/vagy települések körének meghatározása volt a cél, azok felzárkóztatásának segítése érdekében. Adódott ez abból is, hogy az eredmények felhasználói részéről igény volt a számítások széles körű reprodukálhatósága, amely a matematikai statisztikai eljárások esetében nem megvalósítható.

Mіндеzek mellett folyamatos és széles körű az igény a területi – demográfiai, foglalkoztatásbeli, gazdasági, infrastrukturális – jellemzők átalakulásának, valamint a kapcsolatokban beálló változásoknak a feltárására, valamint az általános vagy komplex térségi fejlettség és az említett területi elemek kölcsönhatásának vizsgálatára. Ezekben a vizsgálatokban a regionális tudományban széles körűen alkalmazott matematikai-statisztikai modelleknek van alapvető jelentőségük.

**1. táblázat**  
**A vizsgálat utolsó fázisának 40 változója**

Sorszám	A változó	
	neve	leírása
1.	URB-RUR	A legalább 120 fő/km <sup>2</sup> népsűrűségű településeken lakók aránya az összes lakónépességből, százalék, 2002. január 1.
2.	NEPS_BEEPT	A beépített területek népsűrűsége, fő/km <sup>2</sup> , 2002. január 1.
3.	VAND	A vándorlási különbözet, 1990–2001 évi átlaga, százalék
4.	LAKOGO_X	A hatvanéves és idősebb népesség aránya, százalék, 2002. január 1.
5.	HALALOZAS	Az ezer lakosra jutó halálozások száma, fő, 2001
6.	GAKT	A gazdaságilag aktív népesség aránya, százalék, 2001. február 1.
7.	IE_GAKT	A gazdaságilag aktív népességre jutó inaktívák és eltartottak száma, 2001. február 1.
8.	MGFOGL	A mező- és erdőgazdálkodás foglalkoztatottjainak aránya, százalék, 2001. február 1.
9.	IPEPFOGL	Az ipar és az építőipar foglalkoztatottjainak aránya, százalék, 2001. február 1.
10.	SZOLG	A szolgáltatások foglalkoztatottjainak aránya, százalék, 2001. február 1.
11.	MNR	A regisztrált munkanélküliek aránya, százalék, 2001. december 20.
12.	TMNR	A 180 napon túli regisztrált munkanélküliek aránya, százalék, 2001. december 20.
13.	FOGLSUM	A társas és egyéni vállalkozások foglalkoztatottjainak száma 1000 lakosra, 2001
14.	VALLSUR	A működő vállalkozások egy km <sup>2</sup> -re jutó száma, 2001. december 31.
15.	IPÉPTV	A működő ipari és építőipari társas vállalkozások ezer lakosra jutó száma, 2001. december 31.
16.	MGTE	A működő mezőgazdasági társas és egyéni vállalkozások ezer lakosra jutó száma, 2001. december 31.
17.	KERTV	A működő kereskedelmi társas vállalkozások ezer lakosra jutó száma, 2001. december 31.
18.	KTJK	A külföldi tulajdonú vállalkozások külföldi jegyzett tőkéjének ezer lakosra jutó értéke, forint, 2000
19.	EXPORT_L	A társas vállalkozások exportjának ezer lakosra jutó értéke, forint, 2000
20.	EXPORT_K	A külföldi tulajdonú társas vállalkozások exportjának aránya az összes exportból, százalék, 2001
21.	MUNKAJOV	A társas vállalkozások egy dolgozójának havi munkajövedelme, forint, 2000
22.	SZJAA	A személyijövedelem-alapot képező jövedelem egy állandó lakosra jutó értéke, forint, 2001
23.	KF	A kutató-fejlesztő munkahelyeken dolgozók ezer lakosra jutó száma, fő, 2000
24.	TELEFON	A vezetékes telefon-főállomások ezer lakosra jutó száma, darab, 2001. december 31.
25.	SZGK	A magán-személygépkocsik 1000 lakosra jutó száma, darab, 2001. december 31.
26.	LAKÉP	Az 1990–2001 között épített lakások az időszak elejei lakásállomány százalékában
27.	EPLAK_4	A négy- és többszobás épített lakások aránya, százalék, 2001
28.	VÍZ_LAK	A közüzemi vízhálózatba bekapcsolt lakások aránya, százalék, 2001. december 31.
29.	VIZCSAT	Az egy kilométer közüzemi vízhálózatra jutó közüzemi csatorna, méter, 2001. december 31.
30.	KERSZ_VEJ	A kereskedelmi szálláshelyeken töltött vendégéjszakák ezer lakosra jutó száma, 2001
31.	REND_ID	A szakorvosi rendelőintézetek rendelési óráinak ezer lakosra jutó száma, 2001
32.	KABELTV	A kábeltelevízió hálózatba bekapcsolt lakások aránya, százalék, 2001. december 31.
33.	KOZEPISK	A középiskolai tanulók ezer lakosra jutó száma, 2001
34.	FELSOF	A felsőfokú tanintézetek nappali tagozatos tanulóinak ezer lakosra jutó száma
35.	OSZT_8	A hétéves és idősebb népességből a nyolc osztályt végzettek aránya, százalék, 2001. február 1.
36.	KOZEP	A hétéves és idősebb népességből a középiskolát végzettek aránya, százalék, 2001. február 1.
37.	FELSO	A hétéves és idősebb népességből a felsőfokú végzettségűek aránya, százalék, 2001. február 1.
38.	OSZTATL	Az egy hétéves és idősebb lakosra jutó elvégzett átlagos osztályszám, 2001. február 1.
39.	ELERH	A hétköznapi elérés komplex mutatója, 2001
40.	ELERM	Budapest, a régióközpontok és a nyugati határ elérésének mutatója, 2001

2. táblázat  
A változók a kistérségek helyzetének részletes vizsgálatában

Sorszám	Változónév	Általános fejlettség	Demográfiai helyzet	Foglalkoztatási helyzet	Gazdasági fejlettség	Infrastrukturális fejlettség	Iskolázottság
1.	URB-RUR	+	+				
2.	NEPS_BEEPT		+				
3.	VAND	+	+				
4.	LAKO60_X		+				
5.	HALALOZAS	+	+				
6.	GAKT	+		+			
7.	IE_GAKT			+			
8.	MGFOGL	+		+			
9.	IPEPFOGL			+			
10.	SZOLG	+		+			
11.	MNR	+		+			
12.	TMNR			+			
13.	FOGLSUM	+			+		
14.	VALLSUR	+			+		
15.	IPÉPTV	+			+		
16.	MGTE				+		
17.	KERTV	+			+		
18.	KTJK	+			+		
19.	EXPORT_L				+		
20.	EXPORT_K				+		
21.	MUNKAJOV	+			+		
22.	SZJAA	+			+		
23.	KF	+			+		
24.	TELEFON	+				+	
25.	SZGK	+				+	
26.	LAKÉP	+				+	
27.	EPLAK_4					+	
28.	VÍZ_LAK					+	
29.	VIZCSAT	+				+	
30.	KERSZ_VEJ					+	
31.	REND_ID					+	
32.	KABELTV					+	
33.	KOZEPISK					+	
34.	FELSOF					+	
35.	OSZT_8						+
36.	KOZEP						+
37.	FELSO						+
38.	OSZTATL	+				+	+
39.	ELERH	+				+	
40.	ELERM						

A kistérségek társadalmi, gazdasági és infrastrukturális fejlettségét a tanulmányban sokváltozós matematikai-statisztikai módszerekkel elemeztük. Az általános vagy komplex fejlettséget a demográfia, oktatási, foglalkoztatási, gazdasági és infrastrukturális mutatók eredőjeként határoztuk meg. A mutatókat közel 60, fejlettséggel kapcsolatos változóból választottuk ki, törekedve arra, hogy a kiinduláskor a vizsgálni kívánt cél minél több jellemzőjét vonjuk be az elemzésbe. A változókat a szakirodalom ajánlásai, saját korábbi regionális, kistérségi és települési

tapasztalataink alapján állapítottuk meg, a rendelkezésre álló adatforrások korlátai mellett. A vizsgálat során arra törekedtünk, hogy kialakíthatók legyenek a kistérségek fejlettségi típusai, a fejlettség mérőszámai megyékre és régiókra is aggregálhatók legyenek.

**A kistérségek fejlettségének vizsgálata.** A vizsgálat során faktoranalízist alkalmaztunk. A kistérségek komplex fejlettségének mérésére, a csoportalkotáshoz szükséges rangsor kialakítására ez az eljárás megfelel. A modellnek az a tulajdonsága sem elhanyagolható, hogy statisztikai próbákkal a vizsgálatba bevont mutatók csökkenthetők. A faktorelemzéshez a SAS/STAT FACTOR procedúrát választottuk.

A faktoranalízis során a leggyakrabban használt főfaktormódszert alkalmaztuk. E szerint a faktorok meghatározása olyan szélsőérték-számítási feladat, amely egy sajátérték-probléma megoldása. Ez azt jelenti, hogy a standardizált eredeti változók korrelációs mátrixának sajátértékeit és a hozzájuk tartozó normál sajátvektorokat kell meghatározni, nagyság szerint csökkenő sorrendben. A megoldás során a korrelációs mátrix főátlójában 1 helyett a becült kommunalítások állnak, ahol is a kommunalítások egy-egy eredeti változó részesedését mutatják be a teljes szórásnégyzetből. Ezek a kommunalítások mutatják meg azt is, hogy a faktorok együttesen hány százalékát magyarázzák meg az egyes eredeti változók szórásnégyzetének. Ezzel az eljárással vizsgáltuk a kistérségek fejlettségét, főbb típusait.

A kistérségi szintű faktorelemzés során az általános fejlettség, a demográfiai, a foglalkozási helyzet, a gazdasági fejlettség, az infrastrukturális helyzet és az iskolázottság vizsgálatához használtuk a fenti mutatókat. Az általános fejlettség vizsgálatához olyan futtatást is végeztünk, amelyben valamennyi felsorolt változót szerepelt. A modell magyarázó erejének növelésére elhagytuk az alacsony súllyal rendelkező változókat. Törekedtünk azonban arra is, hogy egy-egy témát lehetőleg minél kevesebb mutató képviseljen, s ilyenkor magas súlyú mutatókat is elhagytunk a modellből (2. táblázat).

A 3. táblázatból látható, hogy a kistérségek általános fejlettségét vizsgáló utolsó futtatás eredményeit bemutató outputok szerint az 1. faktor az eredeti változók szórásnégyzetének 51,9 százalékát magyarázta meg. Az 1. faktorban legnagyobb súlyszáma – 0,94619 – az OSZTATL mutatónak volt, szorosán követte azt az SZJAA, 0,90459-es értékkel. 0,8 feletti súlyszámmal bírt az IPEPTV, a FOGLSUM, a KERTV, az SZGK és a GAKT mutató. 0,7 feletti volt a súlyszáma a TELEFON, az URB, az MNR (ez utóbbinál negatív előjellel) és a MUNKAJOV mutatónak. 0,6 feletti súlyszáma volt az ELERH, a VIZCSAT, a VAND és a HALALOZAS (ez utóbbinál negatív előjellel) változóknak. 0,5 feletti súlyszáma volt még a KF, az MGFOGL (negatív előjellel) és a KTJK változóknak is. A további három változó – VALLSUR, SZOLG, LAKEP – súlyszáma is meghaladta az 1. faktorban a 0,4-et, ugyanakkor a SZOLG és a LAKÉP a legmagasabb súlyszámot a 2. faktorban, a VALLSUR a 3. faktorban mutatta.

A legnagyobb magyarázó erejű változók – az iskolai végzettség és a személyi jövedelemadó alapjául szolgáló jövedelem – az 1990-es évek elejétől végzett térségi és települési matematikai statisztikai vizsgálatokban minden esetben az „élen” szerepeltek, azzal a különbséggel, hogy míg a térségi elemzésekben rendre az isko-

3. táblázat

A kistérségek általános fejlettségét vizsgáló faktoranalízis összefoglaló adatai

Változó	1. faktor	2. faktor	3. faktor	4. faktor
URB_RUR	0,75470	0,20307	0,01136	-0,31732
VAND	0,64067	0,07862	-0,47470	0,30540
HALALOZAS	-0,60105	-0,23163	0,34467	0,28689
GAKT	0,80546	-0,47565	-0,16650	0,01828
MGFOGL	-0,58814	-0,31183	0,08277	0,48509
SZOLG	0,48252	0,76799	0,11180	0,18999
MNR	-0,73222	0,44683	0,19823	-0,19745
FOGLSUM	0,88038	-0,09557	0,12659	0,18518
VALLSUR	0,46860	0,08763	0,66170	0,08194
IPEPTV	0,88140	0,11535	0,00646	0,07938
KERTV	0,84483	0,24811	0,17408	0,24572
KTJK	0,53108	-0,10143	-0,02839	-0,21461
MUNKAJOV	0,72909	-0,15377	-0,08123	-0,36389
SZJAA	0,90459	-0,25815	-0,04801	-0,15537
KF	0,58928	0,13991	0,53327	0,06638
TELEFON	0,79488	-0,13173	0,03457	0,26132
SZGK	0,84193	-0,17465	-0,13553	0,34384
LAKEP	0,45584	0,60648	-0,45457	0,16142
VIZCSAT	0,63583	0,02792	0,00457	-0,30979
OSZTATL	0,94619	-0,08580	0,10671	0,02956
ELERH	0,69991	-0,14137	0,27987	-0,21354
Sajátérték	10,9072	1,8697	1,5249	1,2567
Különbség	9,0376	0,3448	0,2682	0,2218
Részesevés	0,5194	0,0890	0,0726	0,0598
Kumulálva	0,5194	0,6084	0,6810	0,7409

lai végzettség, addig a települési vizsgálatokban a személyi jövedelem magyarázó ereje volt a legnagyobb. Ezt tapasztalhattuk most is. A 2001. évi népszámlálás iskolázottsági adatai és a legfrissebb személyi jövedelem adatok alapján változatlanul állíthatjuk, hogy a térségi különbségek alakulásában a legmeghatározóbb az iskolai végzettség, ezzel szoros, pozitív kapcsolatban áll a megszerezhető jövedelem, s negatív előjelű kapcsolatban a munkanélküliség mutatója.

Az 1. faktor magyarázó ereje alkalmasnak tűnt arra, hogy azt a kistérségek komplex fejlettsége mérőszámaként alkalmazzuk.

Az alkalmazott mérőszám alapján öt fejlettségi térségtípust alakítottunk ki: „dinamikusn fejlődő” térségeknek neveztük azokat, ahol a kistérségenkénti faktorpontszám 1,22 és 3,86 között mozgott, a „fejlődő” térségek azok, ahol a faktorpontszám 0,50 és 1,22 között volt. A „felzárkózó” térségek azok, ahol a faktorpontszám -0,30 és 0,50 közötti, a „stagnáló” térségek azok, ahol faktorpontszám -0,91 és -0,33 közé került, a „lemaradó” térségek estében a faktorpontszám -1,51 és -0,91 között alakult.

A kedvező *dinamikusn fejlődő és fejlődő* térségekben él az ország népességének közel 56 százaléka. A kitörési esélyeket is felmutató *felzárkózó* térségekben az ország népességének több mint 23 százaléka él, míg a *stagnáló* és a *emaradó* térségek a népességből 11 és 10 százalékot képviselnek.

A kistérség-típusok területi eloszlása is jól szemlélteti azokat a markáns tér-



szerkezeti jellemzőket, amelyeket már a régiós és megyés helyzet ismertetésekor jeleztünk. Amíg a *dinamikusan fejlődő* 19 térségből 17 található Közép-Magyarországon és a dunántúli régiókban, Észak-Magyarországon és a két alföldi régióban csak 2 ilyen térség van, s a 22 *fejlődő* térségnek is alig egyötöde (5) van az utóbbi régiókban (4. táblázat).

4. táblázat  
A kistérségek és népességük típusok és régiók szerint, 2002

Régió	Dinamikusan fejlődő térségek	Fejlődő	Felzárkózó	Stagnáló	Lemaradó	Összesen
A térségek száma						
Közép-Magyarország	7	3	4	1	0	15
Közép-Dunántúl	5	6	8	2	2	23
Nyugat-Dunántúl	4	5	7	5	0	21
Dél-Dunántúl	1	3	8	5	5	22
Észak-Magyarország	1	1	7	7	7	23
Észak-Alföld	0	3	3	8	9	23
Dél-Alföld	1	1	8	65	7	23
Összesen	19	22	45	34	30	150
Népesség						
Közép-Magyarország	2 321 069	215 511	279 387	13 080	0	2 829 047
Közép-Dunántúl	351 893	344 440	331 334	38 052	54 891	1 120 610
Nyugat-Dunántúl	430 932	234 649	245 000	92 378	0	1 002 959
Dél-Dunántúl	205 392	167 412	384 498	132 707	103 457	993 466
Észak-Magyarország	95 290	282 241	384 948	260 167	273 858	1 296 504
Észak-Alföld	0	637 095	194 571	369 477	357 930	1 559 073
Dél-Alföld	209 869	167 545	557 717	241 233	196 830	1 373 194
Összesen	4 020 989	2 170 580	1 851 309	1 005 175	1 043 736	10 091 789
Népesség, ország összesen = 100,0						
Közép Magyarország	22,8	2,1	2,7	0,1	0,0	27,8
Közép-Dunántúl	3,5	3,4	3,3	0,4	0,5	11,0
Nyugat-Dunántúl	4,2	2,3	2,4	0,9	0,0	9,9
Dél-Dunántúl	2,0	1,6	3,8	1,3	1,0	9,8
Észak-Magyarország	0,9	2,8	3,8	1,3	1,0	12,7
Észak-Alföld	0,0	6,3	1,9	3,6	3,5	15,3
Dél-Alföld	2,1	1,6	5,5	2,4	1,9	13,5
Összesen	35,5	20,1	23,4	11,3	9,7	100,0

A *felzárkózó* térségek 27–34 százalékot képviselnek Közép-Magyarországon és a Dunántúlon, Észak-Magyarországon és a Dél-Alföldön súlyuk 30–33 százalék, míg az Észak-alföldi régió kistérségeinek csak 13 százaléka tartozik ebbe a típusba. Közép-Magyarországon a *dinamikusan fejlődő*, a *fejlődő* és a *felzárkózó* térségek túlsúlya mellett csak egy *stagnáló* térség található, ugyanakkor *lemaradó* térség nincs, ez utóbbi típus nem fordul elő a Nyugat-dunántúli régióban sem, s a Közép-dunántúliban is csak kettő van. A legtöbb, nyolc *stagnáló* térség Észak-Alföldön van, míg Észak-Magyarországon hét és a Dél-Alföldön hat található ebből a típusból.

A 30 *lemaradó* térségből 23 található az ország keleti felén, s kettő Közép-Dunántúlon, öt Dél-Dunántúlon. Az Észak-Alföld térségeinek közel 40 százaléka, Észak-Magyarország és Dél-Alföld térségeinek mintegy 30 százaléka tartozik ebbe

a típusba. Dél-Dunántúlon számuk a térségek több mint ötöde, Közép-Dunántúlon kevesebb mint egytizede *lemaradó* térség.

A térkép is jelzi, hogy a térség típusok eloszlása eléggé mozaikszerű, s a már említett kivételektől eltekintve a régiók többségében a típusok majd mindegyike előfordul. Négy régióban – Közép-Dunántúl, Dél-Dunántúl, Észak-Magyarország, Dél-Alföld – mindegyik típus jelen van, Közép-Magyarországon és Nyugat-Dunántúlon a *lemaradó*, Észak-Alföldön a *dinamikusan fejlődő* típus hiányzik.

Az új térszerkezetben világosan kirajzolódik a legszembetűnőbb változás, a középhegység térségébe települt északkelet–délnyugati nehézipari tengely összeomlása. Az északi megyék kohászata mára már teljesen visszafejlődött, s a dunántúli ipari térségben is lassan tér magához Komárom és Veszprém megye lesorvadt ipara. Az iparágak közül ebben a zónában egyedül a vegyipar tért magához a piaczgazdasági átmenet traumájából. A térség sok iparvárosa ma csak vegetál, például Ózd és Bányaterenye kistérsége a lemaradók között van, de Salgótarján és Kazincbarcika térsége már a felzárkózók körébe tartozik. Hasonló problémákkal küzd a térségen kívüli Komló kistérsége is. Dinamikusan fejlődik ugyanakkor Székesfehérvár. Ez a fejlődés nemcsak a kistérség, hanem a megye fejlődését is meghatározza, Fejér megye gazdasági fejlődésével a második legjobb helyet éri el a megyék között az egy főre jutó GDP alapján kialakított rangsorban.

A *dinamikusan fejlődő* kistérségek elhelyezkedésében jól érzékelhetők a nyugati országrész dinamikus tengelyei: a Budapest–Győr–Sopron vonal és a Budapest–Székesfehérvár–Balaton vonal is. Kiegészíti ezt a nyugati határszél nagyobb városainak és kisebb centrumainak a térsége. Az e tengelyek menti térségek mellett csak Pécs, a keleti országrészben pedig Szeged és Eger térsége tartozik ebbe a kategóriába.

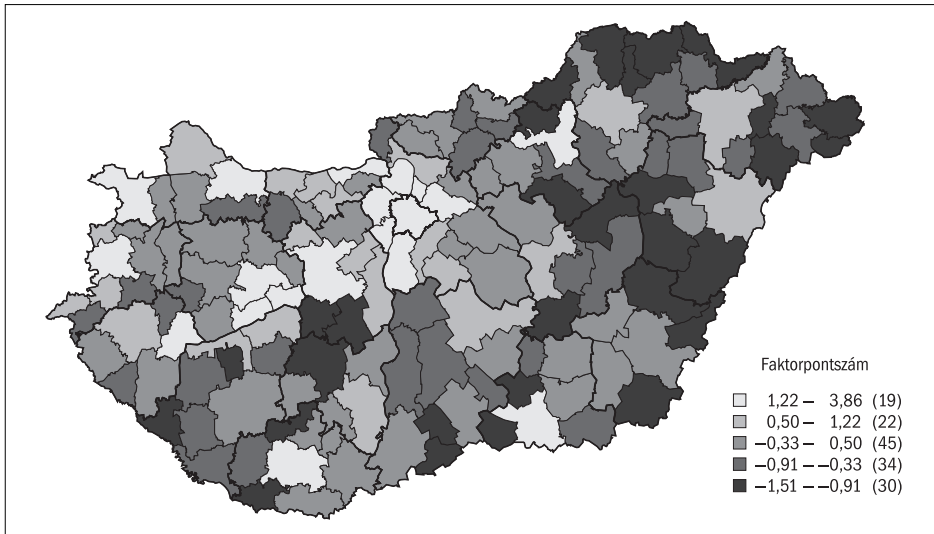
A *fejlődő* térségek részben a már említett tengelyekhez kapcsolódóan, nagyvárosi funkcióik alapján, esetenként külföldi működő tőke telephelyeként, korábbi iparukat továbbfejlesztve vagy annak munkaerőbázisán, idegenforgalmi adottságaikat kihasználva helyezkednek el.

A *felzárkózó* térségek Közép-Magyarországon elsősorban a mezőgazdasági dominanciájú alföldi térségek, kivétel a kedvezőtlen elérésű szobi kistérség. Észak-Dunántúlon a fejlettebb térségek peremén, azok vonzásában, illetve a kisvállalkozások fejlesztésével igyekeznek megkapaszkodni, nem kevés sikerrel. Dél-Dunántúlon elsősorban Baranya megyében számottevő ez a típus. A felzárkózás alapja térségenként más és más.

Amint azt a 2. ábrán kirajzolódó kép is mutatja, a Duna sajátos „vízválasztó”. A jobb parti jelentős iparvárosok – Százhalombatta, Dunaújváros, Paks – stabil fejlettségi vonalat alkotnak, amelyet a fejlődő Szekszárd térsége hosszabbít meg, míg a bal parton, Bács-Kiskun megyében *felzárkózó* átmeneti sávot találunk. Itt részben érezhető a főváros vonzóereje, az M5-ös mentén viszonylag kedvező a közlekedés-földrajzi helyzet, lényeges a mezőgazdasági kistermelés, de a külföldi tőke csak Bajára, illetve Kecskemétre és Kiskunfélegyházára jutott el.

A fejlődés és a lemaradás új térbeli határvonala – amint ezt több tanulmány is megfogalmazta – az úgynevezett *BB* tengely, Balassagyarmat és Békéscsaba vonalában húzódik. Ennek nyugati sávjában még a *dinamikusan fejlődő* Szeged kistérsé-

2. ábra  
A kistérségek komplex fejlettsége, 2002  
(főfaktorelemzések alapján)



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

ge és a *fejlődő* Szolnok kistérsége húzódik, míg ettől keletre – Eger *dinamikusan fejlődő* és Szolnok, Miskolc, Nyíregyháza és Debrecen *fejlődő* térségétől eltekintve – néhány felzárkózó térség és a többi döntően stagnáló, lemaradó térség helyezkedik el.

Észak-Alföld kistérségeinek több mint háromnegyede, Észak-Magyarország kistérségeinek közel kétharmada *stagnáló* vagy *lemaradó* térség, amelyből szigetként emelkedik ki a *fejlődő* Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza, Szolnok, valamint a *dinamikusan fejlődő* Eger térsége.

Dél-Dunántúlon is a kistérségeknek közel fele *stagnáló* és *lemaradó* térség. Egy részük a volt Jugoszláv határ mentén helyezkedik el: Csurgó, Barcs, Nagyatád, Sellye, illetve annak északi folytatásaként Szigetvár és Sásd kistérsége. A hasonló típusú további térségek a Dunántúlon a megyehatárok mentén kialakult úgynevezett belső periféria *stagnáló* és *lemaradó* térségei: Fejér megyében Enying és Sárbogárd, Győr-Moson-Sopron megyében Tét, Tolna megyében Tamási, Somogy megyében Tab és Lengyeltóti, Vas megyében Vasvár, Veszprém megyében Sümeg kistérsége (5. táblázat).

A kistérségek 21 változós faktoranalízise alapján számított elemzés 1. faktorában képviselt – a lakónépességgel súlyozott – pontszám alapján a régiók esetében is megegyező sorrendeket kapunk a pontozásos módszerrel számított települési, illetve kistérségi társadalmi, gazdasági és infrastrukturális fejlettségi mérőszámok lakónépességgel súlyozott átlagával. tehát a matematikai statisztikai vizsgálatok és a hagyományos, pontozásos eljárások régiós szinten lényegében azonos ered-

5. táblázat  
A kistérségek listája fejlődési típusaik és régiók szerint

Régió	Dinamikusan fejlődő	Fejlődő	Felzárkózó	Stagnáló	Lemaradó
Közép-Magyarország	Budapest, Budaörsi, Dunakeszi, Gődöllői, Pilisvörösvári, Ráckevei, Szentendrei	Dabasi, Gyáli, Váci	Aszói, Ceglédi, Monori, Nagykátai	Szobi	
Közép-Dunántúl	Székesfehérvári, Esztergomi, Veszprémi, Balatonalmádi, Balatonfüredi	Dunajvárosi, Gárdonyi, Komáromi, Móri, Tatabányai, Tatai	Bicskei, Dorogi, Oroszlányi, Ajkai, Pápai, Tapolcai, Várpalotai, Zirci	Kisbéri, Sümegi	Enyingl, Sárobgárdi
Nyugat-Dunántúl	Győri, Soproni, Szombathelyi, Keszthelyi	Mosonmagyaróvári, Körmendi, Kőszegi, Szentgotthárdi, Zalaegerszegi	Csornai, Kapuvári, Celldömöki, Csepregi, Sárvári, Lenti, Nagykanizsai	Téti, Őriszentspéteri, Vasvári, Letenyei, Zalaszentgróti	
Dél-Dunántúl	Pécsi	Fonyódi, Siófoki, Szekszárdi	Komlói, Mohácsi, Siklósi, Pécsvaradi, Kaposvári, Bonyhádi, Dombóvári, Paks	Szigetvári, Barcsi, Marcali, Nagyatádi, Tabi	Sásdi, Sellyei, Csurgói, Lengyelutói, Tamási
Észak-Magyarország	Egri	Miskolci	Kazincbarcikai, Tiszaújvárosi, Gyöngyösi, Hatvani, Balassagyarmati, Rétsági, Saigótarjáni	Mezőkövesdi, Sárospataki, Szerencsi, Füzesabonyi, Bátonyterenyei, Pásztói, Szécsényi	Edelényi, Encsi, Ózdi, Sátoraljaújhegyi, Szikszói, Hevesi, Pétervársárai
Észak-Alföld	Debreceni, Nyíregyházi, Szolnoki	Hajdúszoboszlói, Kiszvárdai, Jászberényi	Hajdúböszörményi, Polgári, Mátészalkai, Nagykálló, Tiszavasvári, Vásárosnaményi, Karcagi, Törökszenmiklósi	Hajdúböszörményi, Polgári, Mátészalkai, Nagykálló, Tiszavasvári, Vásárosnaményi, Karcagi, Törökszenmiklósi	Balmazújvárosi, Berettyóújfalui, Püspökladányi, Baktalórántháza, Csengeri, Fehérgyarmati, Nyírbátó, Kunszentmárton, Tiszafüredi
Dél-Alföld	Szegedi	Kecskeméti	Bajai, Kiskunfélegyházi, Kiskunhalasi, Békéscsabai, Orosházi, Szarvasi, Hódmezővásárhelyi, Szentesi, Makói	Kalocsai, Kiskőrösi, Kiskunmajsai, Kunszentmiklósi, Csongrádi, Makói	Bácsalmási, Jánoshalmi, Mezőkovácsháza, Sarkkadi, Szeghalmi, Kisteleki, Mórahalmi

ményeket adnak. A mostani vizsgálat eredményei régiós szinten a gazdasági fejlettség általánosan használt mutatójával, az egy főre jutó GDP-vel megegyező sorrendeket adnak (6. táblázat). Régiószinten jól közelíti tehát a kistérségeknél alkalmazott modell a gazdasági fejlettséget.

6. táblázat

A régiók fejlettsége a kistérségek súlyozott faktorpontszáma és az egy lakosra jutó GDP szerint

Régió	1. faktor (súlyozott)	Rangsor	Egy lakosra jutó GDP, 2000	Rangsor
Közép-Magyarország	2,89320	1.	1997	1.
Közép-Dunántúl	0,79489	3.	1318	3.
Nyugat-Dunántúl	0,89455	2.	1494	2.
Dél-Dunántúl	0,22490	4.	982	4.
Észak-Magyarország	-0,08341	6.	847	6.
Észak-Alföld	-0,08964	7.	832	7.
Dél-Alföld	0,13663	5.	943	5.
Összesen	0,99619		1312	

A megyéket vizsgálva is viszonylag jó közelítést jelent a 21 változós modell kistérségi faktorpontszámainak a lakónépességgel súlyozott átlaga a gazdasági fejlettséget jelző egy lakosra jutó bruttó hazai termékkel (7. táblázat). A két mutató alapján számított rangkorrelációs együttható értéke 0,89 volt.

7. táblázat

A megyék fejlettsége a kistérségek súlyozott faktorpontszáma és az egy lakosra jutó GDP szerint

Magye	1. faktor (súlyozott)	Rangsor	Egy lakosra jutó GDP, 2000	Rangsor
Budapest	3,85012	1.	2561	1.
Baranya	0,51595	10.	993	11.
Bács-Kiskun	0,10180	13.	887	15.
Békés	-0,30078	20.	864	17.
Borsod-Abaúj-Zemplén	-0,15849	16.	852	18.
Csongrád	0,58873	8.	1088	8.
Fejér	0,89617	4.	1664	3.
Győr-Moson-Sopron	1,20288	3.	1754	2.
Hajdú-Bihar	0,20641	11.	929	12.
Heves	0,19500	12.	925	13.
Komárom-Esztergom	0,85016	5.	1093	7.
Nógrád	-0,24088	18.	714	19.
Pest	1,36528	2.	1025	10.
Somogy	0,00938	15.	892	14.
Szabolcs-Szatmár-Bereg	-0,28375	19.	710	20.
Jász-Nagykun-Szolnok	-0,20769	17.	874	16.
Tolna	0,04245	14.	1084	9.
Vas	0,74141	6.	1499	4.
Veszprém	0,63212	7.	1112	6.
Zala	0,58339	9.	1113	5.

A viszonylag szoros kapcsolat mellett a legnagyobb az eltérés Pest megye esetében van. A kistérségi faktorpontszámok súlyozott átlaga jóval kedvezőbb pozíciót ad a megyének, Budapest után a 2. helyre sorolja a fajlagos GDP alapján mért

10. helyhez képest. Jelentősebb eltérés mutatkozik még Tolna megye esetében, ahol a kistérségek súlyozott faktorpontszáma alapján a megye csak 16., szemben az egy lakosra jutó GDP alapján adódó 9. hellyel.

A kistérségek súlyozott faktorpontszáma alapján a legkedvezőbb területek: Budapest, Pest, Győr-Moson-Sopron, Fejér és Komárom-Esztergom megyék, a legkedvezőtlenebbek: Borsod-Abaúj-Zemplén, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Békés megyék.

Az egy lakosra jutó GDP alapján a legfejlettebb megyék köre némileg eltér, ezek: Budapest, Győr-Moson-Sopron, Fejér, Vas és Zala megyék, ugyanakkor a legfejlettebbek csoportja viszont megegyezik, csak a sorrendjük más: Jász-Nagykun-Szolnok, Békés, Borsod-Abaúj-Zemplén, Nógrád és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyék.

Ne feledjük, míg a kistérségi modellben a komplex, a társadalmi, gazdasági és infrastrukturális fejlettséget mértük, addig az egy főre jutó bruttó hazai termék a gazdaság fejlettségének mérőszáma!

**A kistérségek demográfiai helyzetének vizsgálata.** A kistérségek demográfiai helyzetének vizsgálatához a faktoranalízist azok belterületi népsűrűsége (NEPS\_BEEPT), urbanizáltsága (URB\_RUR), az elmúlt 11 évben mért vándorlási viszonyai (VAND), korstruktúrája (LAKO60\_X) és halálozási viszonyai alapján végeztük el (HALALOZAS) (8. táblázat).

8. táblázat  
A kistérségek demográfiai helyzetét vizsgáló faktoranalízis összefoglaló adatai

Változó	1. faktor	2. faktor	3. faktor	4. faktor
NEPS_BEEPT	0,15950	0,95420	0,16979	-0,18625
URB_RUR	-0,75222	0,21401	0,31026	0,54031
VAND	-0,61895	-0,24911	0,65798	-0,33846
LAKO60_X	0,81483	-0,09228	0,46273	0,07771
HALALOZAS	0,87266	-0,08045	0,27102	0,18716
Sajátérték	2,3999	1,0333	0,8456	0,4823
Különbség	1,3665	0,1877	0,3633	0,2433
Részesedés	0,4800	0,2067	0,1691	0,0965
Kumulálva	0,4800	0,6866	0,8558	0,9522

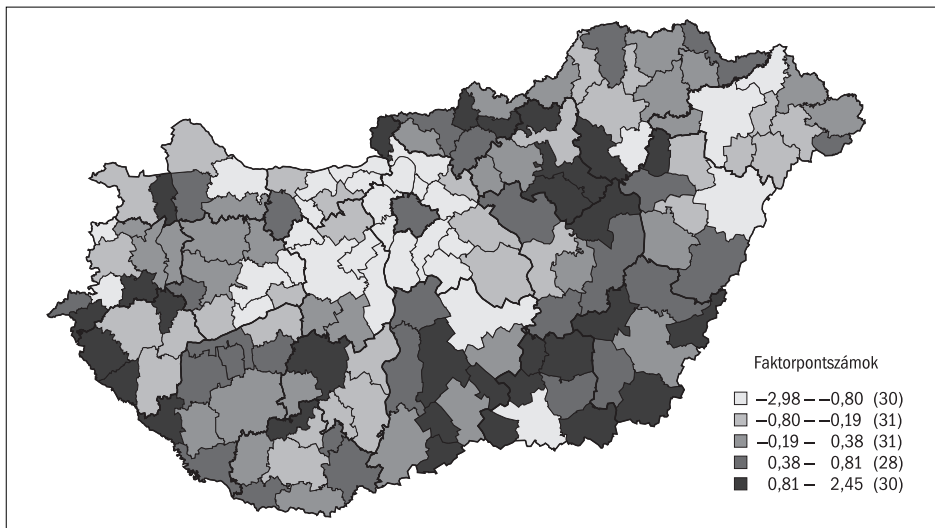
Az 1. faktor a választott mutatók szórásnégyzetének 48,0 százalékát magyarázza meg. A modellben a belterületi népsűrűség – amelyet először alkalmaztunk a demográfiai viszonyok elemzésekor – a kistérségek szintjén nem mutat kapcsolatot a többi jellemző mutatóval; s igen magas súlyt képviselve a 2. faktorban szerepel. Ebben szerepet játszik Budapest kiemelkedő értéke, de az a tény is, hogy a belterületre számított népsűrűség tekintetében jóval kisebbek a különbségek, mintha azt a teljes közigazgatási területre számítottuk volna. Ez nyilvánvalóan csökkenti a modell magyarázó erejét, a további négy változóra ugyanakkor nem végeztünk külön futtatást.

Az 1. faktort véve alapul, a kapott eredmények az általánosan kialakult képnek felelnek meg: a kistérségek demográfiai helyzete annál kedvezőbb, minél maga-

sabb az urbánus településeken élők aránya és a vándorlási nyereség, s egyúttal alacsonyabb az időskorúak aránya és alacsonyabb a halandóság. A kistérségek általános fejlettsége ugyanakkor viszonylag erőteljesen összefügg azok demográfiai helyzetével. Egy korábbi, pontozásos eljárással kialakított kistérségi fejlettségi típusokkal végzett halandósági vizsgálat szoros kapcsolatot mutatott ki a fejlettségi típusokkal, a középkorú férfi és női népesség halandósága és várható élettartama szignifikáns kapcsolatban állt a kistérségi fejlettség kategóriáival.

A kistérségek demográfiai helyzetét bemutató faktorelemzés szerint a legkedvezőbb helyzetben Pest, Fejér, Komárom-Esztergom és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kistérségei vannak, amelyeket Veszprém, Győr-Moson-Sopron, Vas, Borsod-Abaúj-Zemplén és Hajdú-Bihar megye egyes kistérségei egészítenek ki. Míg Budapest demográfiai helyzete – jelentős népességvesztése (természetes fogyás, vándorlási veszteség), kedvezőtlen korösszetétele miatt – nem kedvező, addig a főváros gazdasága igen pozitív hatással van a tágabb, többmegyes környezetére. Ezekben a térségekben az elmúlt 11 évben vándorlási nyereség mutatkozott, ami hatással volt a kedvezőbb korösszetétel és halálozási viszonyok kialakulására (3. ábra).

3. ábra  
A kistérségek demográfiai helyzete, 2002



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

Itt is kirajzolódik a kistérségek általános fejlettségben megmutatkozó Budapest–Győr–Sopron tengely, a Budapest–Székesfehérvár–Balaton tengely, a nyugati határszél, amely a gazdaság fejlődésével pozitív vándorlási egyenleggel, kedvezőbb korösszetétellel és magasabb várható életkorral párosult. Pozitív vándorlási nyereséget mutattak fel a Duna jobb partjának kistérségei is, valamint Miskolc kivételével a többi megyeszékhely kistérségei is.

Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar és Borsod-Abaúj-Zemplén megye kistérségeiben a kedvezőbb demográfiai helyzet a magas természetes szaporulatból, a kedvezőbb korösszetételből adódik, amely itt szinte kivétel nélkül vándorlási veszteséggel párosult.

Összességében elmondható, hogy – a fővárostól eltekintve – a *dinamikusan fejlődő* és a *fejlődő* kistérségek demográfiai helyzete kedvező, ugyanakkor a *stagnáló* és a *lemaradó* kistérségek kedvezőtlen a vizsgált mutatók tekintetében.

**A kistérségek foglalkoztatási helyzetének vizsgálata.** A kistérségek foglalkoztatási helyzetének értékelésére végzett faktoranalízisben hét változót vizsgáltunk. A 2001. évi népszámlálás adatai alapján a gazdaságilag aktív népesség arányát (GAKT), a 100 gazdaságilag aktív népességre jutó inaktívák és az eltartottak számát (IE\_GAKT), az ipar és az építőipar, a mezőgazdaság és szolgáltatások foglalkoztatottjainak (9. táblázat) arányát (IPEPFOGL, MGFOGL, SZOLG). A modell tartalmazta még a regisztrált munkanélküliek arányát (MNR) és a tartós, 180 napon túli munkanélküliek arányát is (TMNR)

9. táblázat

A kistérségek foglalkoztatási helyzetét vizsgáló faktoranalízis összefoglaló adatai

Változó	1. faktor	2. faktor	3. faktor	4. faktor
GAKT	-0,94991	-0,00987	-0,05604	0,30046
IE_GAKT	0,94970	-0,01435	0,09350	-0,29118
IPEPFOGL	0,43594	0,31920	-0,83968	0,05484
MGFOGL	-0,31138	0,82250	0,47322	-0,05083
SZOLG	-0,01425	-0,98926	0,14518	0,00894
MNR	0,93139	0,07498	0,20283	0,26866
TMNR	0,92743	0,04020	0,19896	0,29339
Sajátérték	3,8191	1,7645	1,0427	0,3390
Különbség	2,0545	0,7219	0,7037	0,3126
Részesedés	0,5456	0,2521	0,1490	0,0484
Kumulálva	0,5456	0,7977	0,9466	0,9950

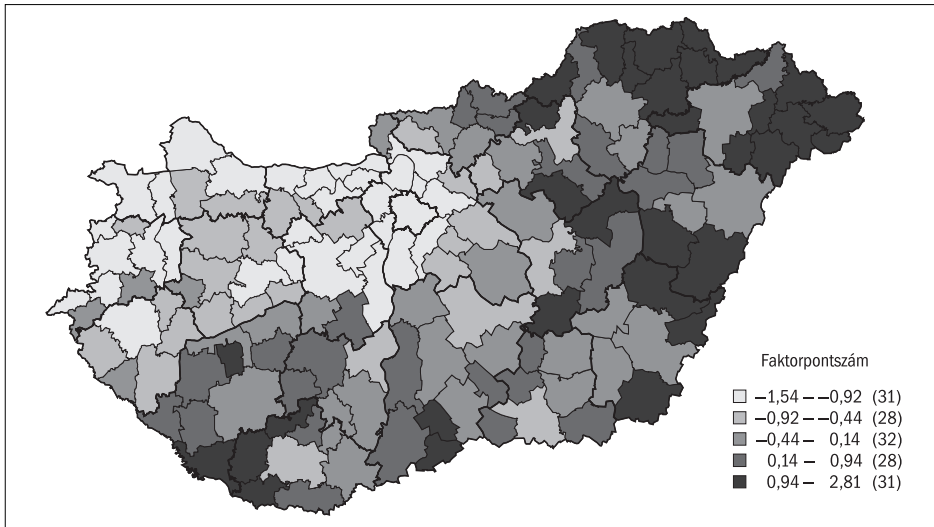
Az 1. faktor a választott mutatók szórásnégyzetének 54,6 százalékát magyarázza meg. Ebben a faktorban azoknak a változóknak a pontszáma magas – 0,9 feletti súllyal –, amelyek a foglalkoztatás általános jellemzőit írják le. A foglalkoztatási helyzet tehát azokban a kistérségekben kedvező, ahol magas a gazdaságilag aktív népesség aránya, alacsony a 100 gazdaságilag aktív népességre jutó inaktívák és eltartottak száma, alacsony a regisztrált és a tartós munkanélküliek aránya, függetlenül a kistérség foglalkoztatási jellegétől.

A teljes foglalkoztatottság évtizedei után a kilencvenes évek elejére a munkaerőpiac teljesen átrendeződött. A foglalkoztatottak száma nagymértékben visszaesett, igen magasra nőtt a munkanélküliség, valamint emelkedett az inaktív keresők és az eltartottak száma. A foglalkoztatottak számának csökkenése már a piactudományra való áttérés előtt megkezdődött, a nyolcvanas éveket a túlfoglalkoztatottság jellemezte.

A kilencvenes évek elején a foglalkoztatottság színvonalára legjelentősebben az átalakulást kísérő munkahelymegszűnések és tömeges elbocsátások hatottak. 1989 és 1993 között mintegy 1,3 millióan veszítették el a munkahelyüket, ezt követően



4. ábra  
A kistérségek foglalkoztatási helyzete, 2001



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

a csökkenés üteme lassult, majd rövid stagnálás után a foglalkoztatottság növekedni kezdett. Az 1996–1997. évi mélypont óta a foglalkoztatottak száma emelkedni kezdett, s számuk 2001-ben 3 millió 800 ezer fő volt.

A kilencvenes évek első felében sokan éltek az alacsonyabb, de biztos jövedelmet biztosító korengedményes és rokkantnyugdíjazás lehetőségével. A piacgazdaságra való áttérés legnagyobb vesztesei a nyolc osztályt vagy kevesebbet végzettek voltak. Elsőként a kohászat, a bányászat, az építőipar, majd más ágazatok váltak meg a szakképzetlen munkásaiktól, akik lakóhelyükön a mezőgazdaságban sem kaptak munkát.

Az ország szétszakadása a foglalkoztatási helyzetben érződik leginkább napjainkban is. Egész régiók helyzete vált problémássá, a nagyvárosok és néhány kedvező nagy- és középvállalat településének kistérségét kivéve. Kiemelkedően kedvező a helyzete napjainkban Közép-Magyarország, Közép-Dunántúl és Nyugat-Dunántúl kistérségeinek, Dél-Dunántúlon Pécs és Paks kistérségeinek. Kelet-Magyarország régióiban Eger, Hatvan, Szolnok, Kecskemét és Szeged kistérségeinek kedvező a foglalkoztatási helyzete, ezekhez járul még a viszonylag kedvező foglalkoztatási adottságokkal Miskolc, Tiszaújváros, Nyíregyháza, Debrecen, Hajdúszoboszló, Békéscsaba, Szarvas, Orosháza, Hódmezővásárhely és Szentés kistérsége.

A kistérségek foglalkoztatási szerkezetét a 2. és a 3. faktor írja le. A 2. faktor a szolgáltatási jellegű kistérségeket különíti el magas szolgáltatási és alacsony mezőgazdasági foglalkoztatási aránnyal. A 3. faktorban jelennek meg az ipari és építőipari jellegű kistérségek, ahol a magas ipari és építőipar foglalkoztatotti arány mellett általában az alacsonyabb mezőgazdasági foglalkoztatási hányad a jellemző.

**A kistérségek gazdasági helyzetének vizsgálata.** A kistérségek gazdasági helyzetének elemzése során a főfaktorelemzést tíz változóra végeztük el. Vizsgáltuk a társas és egyéni vállalkozások foglalkoztatottjainak ezer lakosra jutó számát (FOGLSUM),<sup>3</sup> a működő vállalkozások egy km<sup>2</sup>-re jutó számát (VALLSUR), a működő ipari és építőipari társas vállalkozások (IPEPTV), a működő kereskedelmi társas vállalkozások ezer lakosra jutó számát (KERTV), a társas vállalkozások exportjának ezer lakosra jutó értékét (EXPORT\_L), a külföldi tulajdonú társas vállalkozások exportjának arányát az összes exportból (EXPORT\_L), a külföldi tulajdonú társas vállalkozások külföldi jegyzett tőkéjének egy lakosra jutó értékét (KTJK), a társas vállalkozások egy foglalkoztatottjának havi munkajövedelmét (MUNKAJOV), a személyijövedelem-adó alapjául szolgáló jövedelem egy állandó lakosra jutó értékét (SZJAA), valamint a kutató-fejlesztő munkahelyeken dolgozók ezer lakosra jutó számát (KF) (10. táblázat).

10. táblázat  
A kistérségek gazdasági helyzetét vizsgáló faktoranalízis összefoglaló adatai

Változó	1.faktor	2. faktor	3. faktor	4.faktor
FOGLSUM	0,86494	-0,16417	-0,13521	-0,20685
VALLSUR	0,58491	-0,39131	0,17288	0,55690
IPEPTV	0,84467	-0,26788	-0,13958	-0,23823
KERTV	0,81849	-0,40823	-0,14189	-0,09872
EXPORT_L	0,41939	0,64240	-0,31709	-0,16092
EXPORT_K	0,38843	0,62310	0,58300	-0,16092
KTJK	0,68691	0,42062	-0,29380	0,22883
MUNKAJOV	0,80629	0,35771	0,13317	-0,10767
SZJAA	0,87237	0,06147	-0,01555	-0,22667
KF	0,64900	-0,32532	0,40739	0,27407
Sajátérték	5,1046	1,6339	0,7985	0,7590
Különbség	3,4707	0,8354	0,0395	0,2168
Részesedés	0,5105	0,1634	0,0798	0,0759
Kumulálva	0,5456	0,6738	0,7537	0,8296

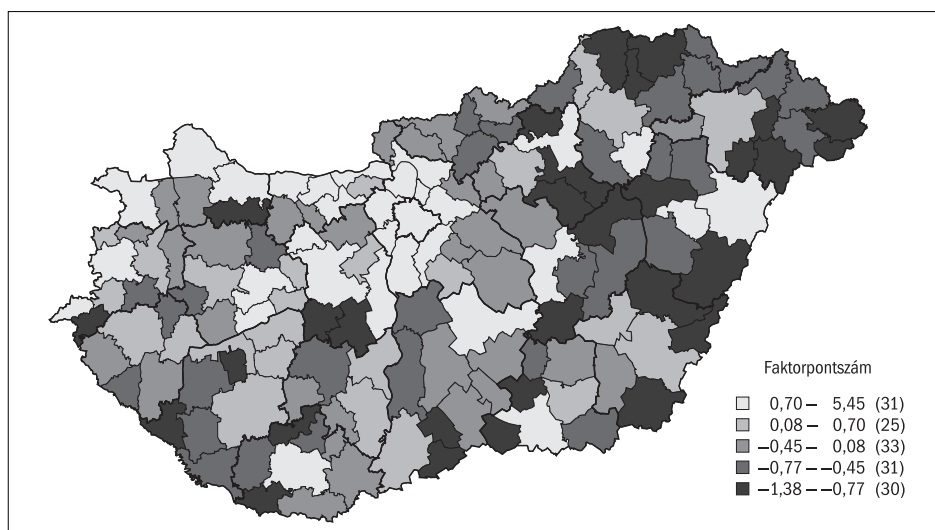
Az 1. faktor a választott mutatók szórásnégyzetének 51,1 százalékát magyarázza meg. Ebben a faktorban kapták – az exporttal kapcsolatos változók kivételével – a vizsgált változók a legmagasabb pontszámot. A gazdasági helyzet a kapott eredmények szerint azokban a legkedvezőbb, ahol magas a működő társas ipari és építőipari, valamint a kereskedelmi vállalkozások száma, magas a társas és egyéni vállalkozások foglalkoztatottjainak száma, kedvező a kutató-fejlesztő munkahelyeken dolgozók aránya, közepes a vállalkozássűrűség, és az előbbiekből adódóan magas a működő társas vállalkozások foglalkoztatottjainak munkajövedelme, és kiemelkedő a személyijövedelem-adó alapjául szolgáló egy lakosra jutó jövedelem.

Az exporttal kapcsolatos változók a 2. faktorban kapták a legmagasabb értéket, így ez a faktor írja le a kistérségekben működő, exportra termelő vállalkozásokat.

A kistérségek gazdasági helyzetében jóval nagyobbak a különbségek, mint a társadalmi, gazdasági és infrastrukturális fejlettség komplex mutatóinak eseté-

<sup>3</sup> A működő társas és egyéni vállalkozások létszámkategóriánkénti száma alapján becslést adtak.

5. ábra  
A kistérségek gazdasági fejlettsége, 2001



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

ben. Itt is Budapest a legfejlettebb, de az eltérés a főváros javára több mint hatszoros (5. ábra).

A gazdaságilag lefejlettebb kistérségek koncentráltan helyezkednek el. Meghatározó a főváros és agglomerációja, a Budapest–Győr–Mosonmagyaróvár tengely, a Budapest–Székesfehérvár–Veszprém tengely, a nyugati határmenté: Sopron, Szombathely és Szentgotthárd kistérsége. Dél-Dunántúlon kiemelkedik Pécs térsége, a keleti országrészben Eger, Tiszaújváros, Debrecen, Hajdúszoboszló, Szolnok, Kecskemét és Szeged térsége.

A „második” vonalban elsősorban Közép-, Nyugat- és Dél-Dunántúli ipari és kereskedelmi, turisztikai központok térségei, míg Kelet-Magyarországon néhány nagyváros mellett a külföldi érdekeltségű vállalkozások központjainak térségei, például Hatvan, Miskolc, Kazincbarcika, Nyíregyháza, Békéscsaba, Szarvas és Hódmezővásárhely térsége.

A gazdaságilag legfejletlenebb 30 térségből nyolc van a Dunántúlon, három a határ mentén, öt a belső perifériákon. Az ország keleti felén lévő 22 problémás kistérségből az Észak-magyarországi régióban van hat, kilenc az Észak-alföldi régióban, míg hét a Dél-alföldi régióban. A 22 legfejletlenebb keleti kistérségből 11 van határ mentén, négy azokkal határos, míg hét belső perifériákon található.

**A kistérségek infrastrukturális helyzetének vizsgálata.** A kistérségek infrastrukturális helyzetét 13 változó alapján vizsgáltuk. A változók között volt a telefonállomások (TELEFON) és a személygépkocsik (SZGRK) ezer lakosra jutó száma, az 1990 és 2001 között épített lakások aránya (LAKÉP), az épített lakások közül a négy

és többszobások hányada (EPLAK\_4), a közüzemi vízhálózatba bekapcsolt lakások aránya (VÍZ\_LAK), az egy km közüzemi csatornahálózatra jutó közüzemi vízvezeték hossza (VIZCSAT). Vizsgáltuk továbbá a kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák (KERSZ-VEJ), a rendelőintézeti szakorvosi órák (REND\_ID), a középiskolai tanulók (KOZEPISK) és a felsőfokú tanintézetek tanulóinak (FELSOOKT) ezer lakosra jutó számát, a hétéves és idősebb népesség által végzett átlagos osztályszámot (OSZTATL), a kábeltelevízió hálózatba bekapcsolt lakások arányát (KABELTV), valamint a hétköznapi eléérés komplex mutatóját (ELERH) (11. táblázat).

11. táblázat

A kistérségek infrastrukturális fejlettségét vizsgáló faktoranalízis összefoglaló adatai

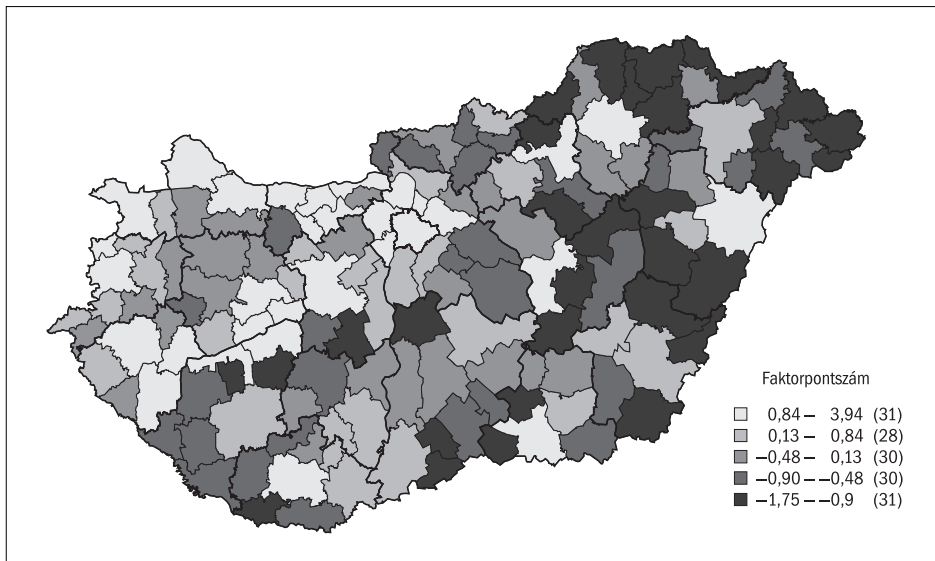
Változó	1.faktor	2. faktor	3. faktor	4.faktor
TELEFON	0,83720	0,33395	-0,02279	-0,17005
SZGK	0,79647	0,30381	0,03677	-0,19316
LAKÉP	0,33235	0,44025	0,70483	0,01949
EPLAK_4	0,48376	0,41536	-0,50831	-0,11474
VÍZ_LAK	0,48564	0,33833	-0,40846	-0,02845
VIZCSAT	0,65687	-0,08610	0,04157	0,16512
KERSZ-VEJ	0,36087	0,58230	0,34687	0,21310
REND_ID	0,44774	-0,40013	0,07669	-0,62271
KOZEPISK	0,58720	-0,51267	0,21104	0,27990
FELSOOKT	0,63733	-0,49755	0,16223	-0,11628
OSZTATL	0,94814	-0,05115	0,01330	-0,06978
KABELTV	0,63751	-0,13509	-0,28523	0,50823
ELERH	0,77635	-0,32815	-0,05789	0,13448
Sajátérték	5,3369	1,8301	1,2069	0,9142
Különbség	3,5067	0,6232	0,2928	0,1089
Részesedés	0,4105	0,1408	0,0928	0,0703
Kumulálva	0,4105	0,5513	0,6441	0,7145

Az 1. faktor a választott mutatók szórásnégyzetének 41,1százalékát magyarázza meg. A lakásépítés és a többszobás lakások építésének aránya a 3. faktorban képvisel jelentősebb súlyt, a kereskedelmi szálláshelyek forgalma a 2. faktorban szerepel magasabb értékkel, a szakorvosi rendelési órák aránya pedig a 4. faktorban, negatív előjellel. A közüzemi vízhálózatba bekapcsolt lakások aránya, vélhetően a magas ellátottsági szint miatt, nem ér el számottevő részesedést az első négy faktorban, magasabb értékkel csak az itt be nem mutatott 6. faktorban rendelkezik.

Az infrastrukturális fejlettségnek egyébként ez a harmadik futtatása, s valójában további mutatók elhagyása is indokolt lehetett volna. Az 1. faktor magyarázó ereje a többi téma vizsgálata közül itt a legalacsonyabb, de értékelésre még így is alkalmas. E szerint a fejlett infrastruktúrájú kistérségben magas a telefon- és a személygépkocsi-ellátottság, kedvező a közműolló alakulása, közép, és felsőfokú tanintézeteiben sokan tanulnak, igen kedvező az iskolai végzettség, számottevő a kábeltelevízió hálózatba bekapcsolt lakások aránya és jó a hétköznapi eléérés: a lakótelepülésről viszonylag gyorsan elérhető a kistérség-központ és a megyeszékhely, illetve kedvező a helyi intézményi ellátottság.

A kistérségek infrastrukturális fejlettsége a komplex fejlettség, illetve a gazdasági fejlettségének eloszlását követi, azzal a különbséggel, hogy a megyeszékhelyek és a többi középváros infrastrukturális fejlettsége a keleti országrészben is kedvező (6. ábra). Az infrastruktúra több eleme már a rendszerváltás előtt kiépült, s a nagyobb számban épült lakások felszereltsége már eleve kedvezőbb volt. Számos más elem, a távbeszélő-hálózat, a kábeltévé-hálózat is elsősorban a városi piacokat kereste, s ebből a szempontból kevésbé volt meghatározó, hogy a bővítés melyik országrészben valósul meg.

6. ábra  
A kistérségek infrastrukturális ellátottsága, 2001



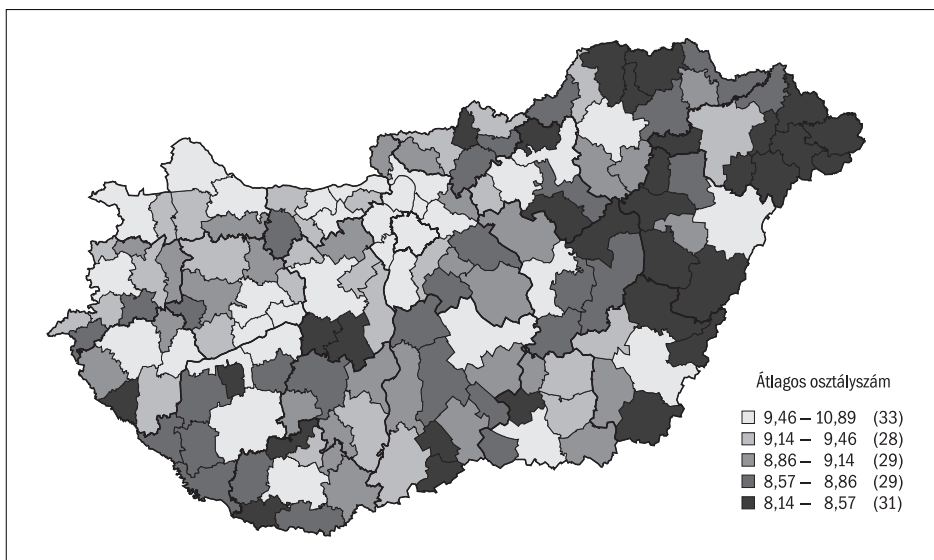
Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

**A kistérségek iskolázottságának vizsgálata.** A kistérségek iskolázottsági helyzetét négy változóval vizsgáltuk, a hétéves és idősebb népesség által végzett átlagos osztályszám mellett a nyolc osztályt, a középiskolát és a felsőfokú tanintézetet végzettek arányát is bevonva. Ebben az esetben akár el is tekinthettünk volna a faktoranalízistől, hiszen a négy mutatóval végzett futtatás 1. faktora a mutatók szórásnégyzetének 93,4 százalékát magyarázza meg. Abban a kistérségben magasabb – értelemszerűen – az iskolai végzettség, ahol alacsonyabb a nyolc osztályt végzettek és magas a közép- és felsőfokú iskolai végzettségűek aránya, s ebből adódóan magasabb az elvégzett átlagos osztályszám (7. ábra).

Tekintettel azonban arra, hogy a négy változó együttes vizsgálatánál felerősödik a korösszetétel hatása, visszatértünk az átlagos osztályszám mutatójához.

Ennek alapján ismételten arra a következtetéshez jutunk, amelyet az 1990-es évtizedben végzett térségi, települési vizsgálataink alapján levontunk. A kistérsé-

7. ábra  
A kistérségek iskolázottsága  
A hétéves és idősebb népesség által végzett átlagos osztályszám alapján



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

gek iskolázottsági helyzete határozta meg és határozza meg a jövőben is azok komplex fejlettségét, foglalkoztatási és gazdasági helyzetét.

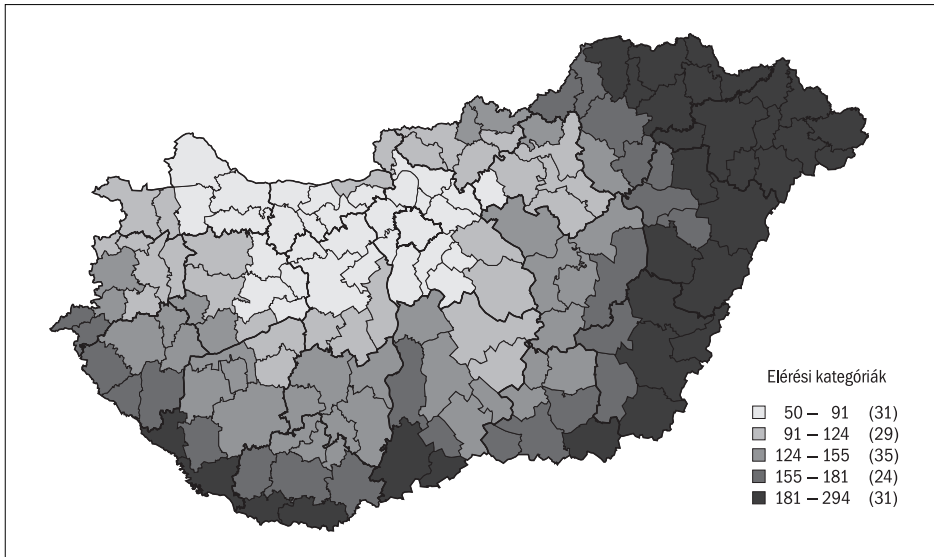
A mostani vizsgálat is feltárta, hogy az iskolai végzettség önmagában nem elegendő. Tekintettel arra, hogy a hazai munkaerő mobilitása igen gyenge, szükség van arra is, hogy a külföldi és hazai multinacionális nagyvállalatok, a közép- és kisvállalkozások a képzett, szabad munkaerőhöz „helybe” menjenek. S itt jutunk el a nyugat-kelet megosztottság egyik meghatározó tényezőjéhez, a közlekedési hálózatban meglévő lényeges különbséghez.

**A kistérségek elérési viszonyai a 21. század elején.** Általában elmondható, hogy a külföldi tőke megtelepedését az olcsó és szakképzett munkaerő, a főváros kiemelkedő szolgáltató szerepe, itt és a nagyvárosokban a kereskedelmi szolgáltatások biztos piaca mellett az elérési lehetőségek befolyásolták. Az utóbbiak miatt a kedvezőtlen helyzetű keleti országgrészben a külföldi tőke „ráépült” az új autópályák sávjára, és kiválogatta a versenyképes iparral rendelkező térségeket, azok képzett munkaerejét.

A 8. ábra<sup>4</sup> a kistérségek elérési kategóriáit mutatják olyan súlyozás mellett, ahol a kistérség településeinek átlagában Budapest elérése 40 százalékos, a nyugati határon Hegyeshalom és Rábafüzes elérése 30 százalékos, az egyes régiók három-

<sup>4</sup> Itt és a továbbiakban az elérési térképek a Terra Stúdió Kft. adatai alapján készültek.

8. ábra  
 Elérési térkép, 2002  
 (Budapest = 40, nyugati határ = 30, 3 régióközpont = 30)



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik. A kategóriahatárok percértékek.  
 Forrás: Terra Stúdió Kft.

három megyeszékhelyének az elérése szintén 30 százalékos aránnyal szerepel. Az elérést közúton mutatja, az időben legkedvezőbb útvonalak megválasztásával, a megengedett sebességhatárokon.

A 8. ábrán szereplő térkép egyértelműen mutatja azokat a határmenti térségeket, esetenként megyéni területeket, ahol a kedvezőtlen elérési viszonyok mellett nem, vagy alig volt esély a külföldi tőke megtelepedésére, e térségek gazdaságának dinamizálására, lakosságuk társadalmi helyzetének ebből a forrásból való javítására.

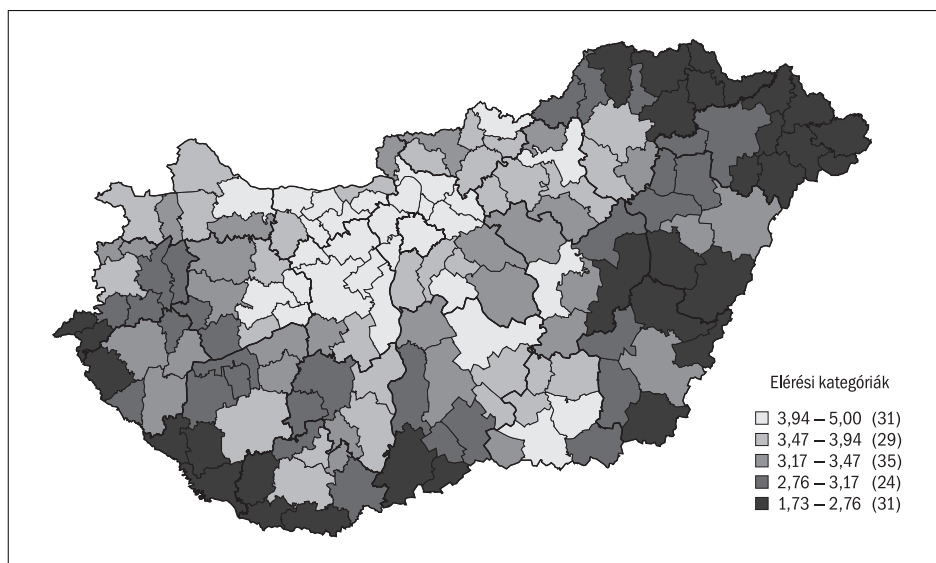
Természetesen területfejlesztés szempontjából nemcsak a multinacionális nagyvállalatoktól várható a kistérségek gazdasági dinamizálása, hanem a nyugati kis- és középvállalkozások megtelepedése, illetve e vállalkozói körnek a hazai kialakítása is jelentős mobilizáló hatást válthat ki. Az erre vonatkozó első lépések már megtörténtek, a hazai „multik” beszállítói körének fokozatos kiépülésével és a gyarapításukat szolgáló programokkal, támogatásokkal. Igaz ugyan, hogy a fejlett munkakultúrát egyelőre nehezen lehet „meghonosítani” a hazai kis- és középvállalkozások körében, s ma még a „multik” választásaiban nem a szállítási lehetőségek az elsődlegesek.<sup>5</sup>

A közlekedési tengelyek, az autópályák jelentőségét a nyugati kis- és középvállal-

<sup>5</sup> Erre egyik előadásában *Enyedi György* is utalt, bemutatva az esztergomi Suzuki gyár beszállítóinak országos hálózatát

kozások és a hazai nagyvállalatok beszállítói telephelyének a megválasztásában jobban mutatják a nyugati határt figyelmen kívül hagyó elérési lehetőségek. Ennél az elérési modellnél a kistérségek településeinek átlagában Budapest elérése 40, a legközelebbi két megyeszékhely és kistérség-központ 25-25, míg a települések intézményellátottsága alapján számított sajátterő 10 százalékos súlyt képvisel (9. ábra).

9. ábra  
Elérési térkép, nyugati határ nélkül, 2002  
(Budapest = 40, megyeszékhely = 25, kistérség központ = 25, saját szerep. = 10)



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

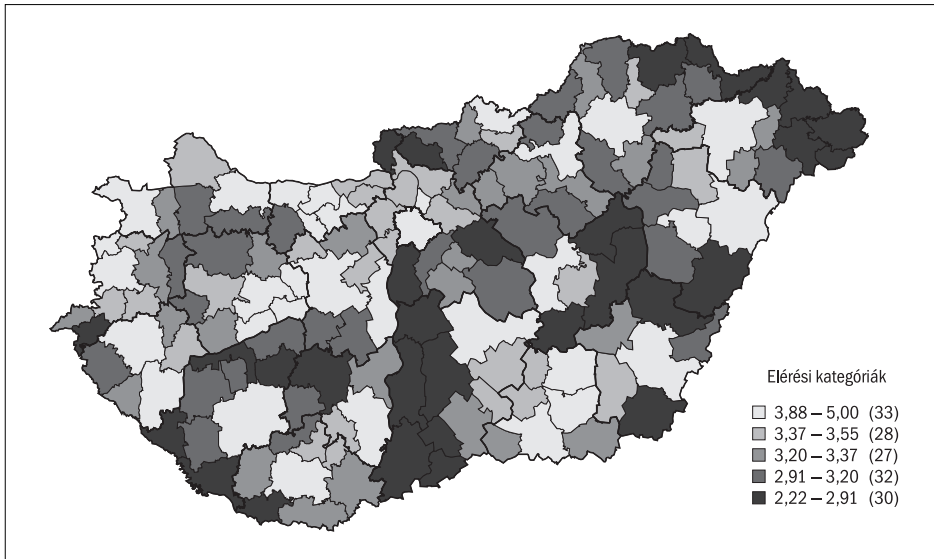
E térkép tanúsága szerint a kedvezőtlen elérési lehetőségű kistérségek száma számottevően ugyan nem változik, de a korábbi összefüggő zónák széthúzódnak, a Dunántúl déli határán is megjelennek a perifériák, s megjelennek a belső perifériák is.

Fontos még egy térkép bemutatása (10. ábra), amelyet úgy neveztünk el, hogy elérés a hétköznapokon. Ezen a térképen Budapest elérése nem szerepel, a kistérségek településeinek átlagában a legközelebbi két megyeszékhely és kistérség-központ 40-40, míg a települések intézményellátottsága alapján számított sajátterő 20 százalékos súlyt képvisel.

Ennek a változatnak a bemutatásával a hétköznapi közlekedési problémákat kívánjuk szemléltetni, a mindennapi gondokat szeretnénk feltárni. Példaként említhető a Bajai kistérség lakosainak a gondja. Esetükben a bajai Duna-hídtól északra nincs közeli átkelés a folyón, s akinek a folyó túloldalán van dolga, jelentős kerülőt kell tegyen. Ennél is inkább gond a megyeszékhelyek elérésének nehézsége.



10. ábra  
 Elérési térkép hétköznapokon, 2002  
 (megyeszékhely = 40, kistérség központ = 40, saját szerep = 20)



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

A térkép szerint Baja, Bácsalmás, Jánoshalma, Kalocsa és Kunszentmiklós térségében lakók számára valóban a legkedvezőtlenebb a hétköznapi elérés, mind a megyeszékhelyet, mind a kistérség központokat illetően, Bács-Kiskun megye, valamint az ország többi térségéhez viszonyítva. A Duna vonala igazi „víválasztó”, ami a társadalmi-gazdasági fejlődés terén egyaránt érezteti hatását.

Az elérési helyzet javítására a kistérségek, a megyék összefogása nem elegendő. A nagytérségi infrastruktúra helyzetének javítása világos szakmai stratégiák mentén, élve a transzeurópai úthálózatok, a helsinki folyosók kiépítésének Európai Unió általi támogatásával, országos, több régiót átfogó programok alapján történhet.

## 2. A közúthálózat fejlesztésének középtávú terve

Az Európai Unió tagjaként Magyarországnak várhatóan több lehetősége, anyagi eszköze lesz a TEN és a TINA közlekedési folyosók fejlesztésére, a vasutak korszerűsítése mellett új gyorsforgalmi autóputak építésére.

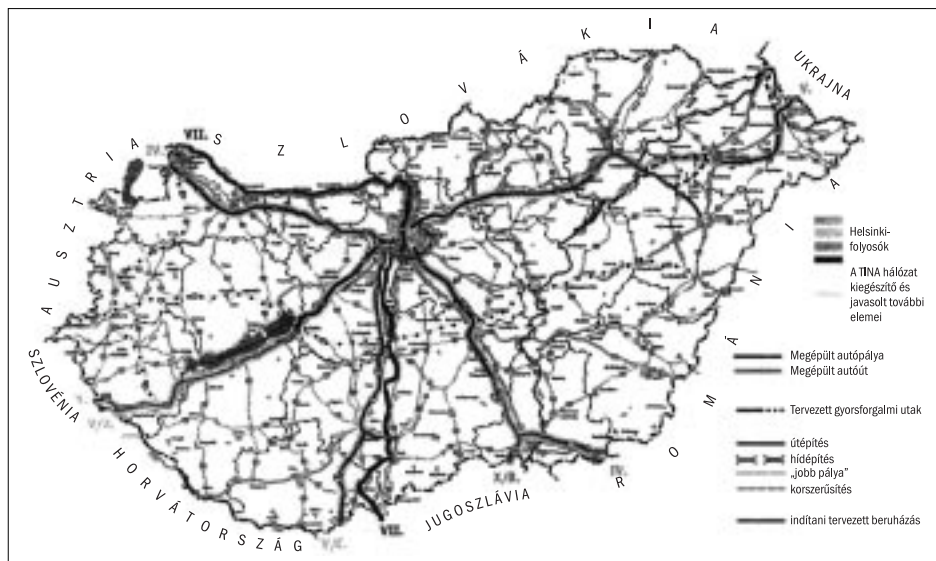
A középtávú tervek 2012–2015-ig azzal számolnak, hogy az V. páneurópai közlekedési folyosót alkotó M7-es út megépül a szlovén és a horvát határig (V.A), ugyanakkor annak északkeleti folytatásaként az M3-as kiépül az ukrán határig, gyorsforgalmi úttal elérve a szlovák határt, bekötve Miskolcot, s hasonló elágazás kötné be Debrecent, tovább épülve a román határig).

A IV. folyosó részeként tovább épül az M5-ös Szegeden át elérve a román határt, s leágazással Horvátországot. Az V.C folyosó részeként, a VII. folyosóval párhuzamosan, gyorsforgalmi útként épülne meg az M6-os, előbb Dunaújvárosig, majd onnan, Pécsen át a horvát határig.

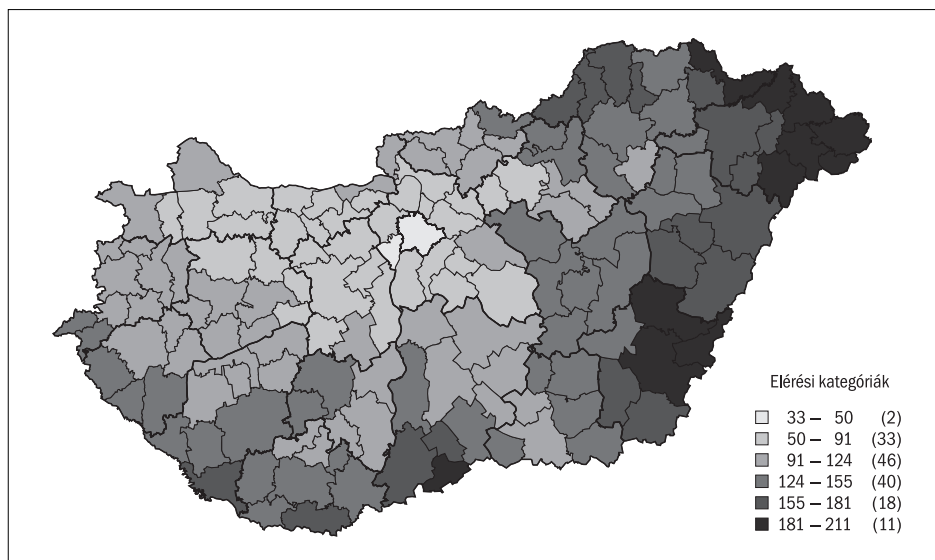
Amint az a páneurópai közúti közlekedési folyosók vázlatos képén is látható (11. ábra), a távlati tervekben szerepel egy észak–déli összeköttetés is, Mosonmagyaróvárról kiindulva, Szombathelyen át Nagykanizsánál érve el az M7-est. Ez a változat már a jelzett távlaton kívül esik, akárcsak Dunaújvárostól keletre vezető gyorsforgalmi út.

11. ábra

A páneurópai közúti közlekedési folyosók Magyarországon



12. ábra  
 Elérési térkép, 2012  
 (Budapest = 40, nyugati határ = 30, 3 régióközpont = 30)



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik. A kategóriahatárok percértékek.

Amennyiben a 2012–2015-ig jelzett út- és hídépítések megvalósulnak, beleértve az M0-s továbbépítést és legalább két új Duna-hidat, az ország közúti áteresztő képessége jelentősen javulna, Európa közúti közlekedési igényeit is szolgálva.

Számolhatunk ugyanakkor a közlekedésfejlesztés területfejlesztő hatásával is, amelynek eredményeként jelentősen javulnak a közúti elérési viszonyok. A 2012-es elérési térkép a kistérségek elérési kategóriáit már az új gyorsforgalmi úthálózattal mutatja be olyan súlyozás mellett, ahol a kistérség településeinek átlagában Budapest elérése 40 százalékos, a nyugati határon Hegyeshalom és Rábafüzes elérése 30 százalékos, az egyes régiók három-három megyeszékhelyének az elérése szintén 30 százalékos aránnyal szerepel. Az elérést a 12. ábrán szereplő térkép is közúton mutatja, az időben legkedvezőbb útvonalak megválasztásával, a megengedett sebességhatárokon.

Látható, hogy az elérési viszonyok számottevően javulnak. A jelenlegi kedvezőtlen adottságú kistérségek száma jelentősen csökken, eltűnnek a korábbi megyeyi térségek, miközben valamennyi kistérség elérési ideje csökken. Erre utal, hogy míg 2002-ben a legjobb és a legrosszabb adottságú kistérség elérési ideje 50, illetve 294 perc volt, addig ezek az értékek 2012-re 33-ra, illetve 211-re csökkennek.

A mai 31-ről 2012-re 11-re csökken a viszonylag legkedvezőtlenebb kistérségek száma (elérési idejük: 181 perc), közülük hat Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, három Békésben s egy-egy Bács-Kiskun és Borsod-Abaúj-Zemplénben lesz.

### 3. A kistérségek társadalmi, gazdasági és infrastrukturális fejlődésének várható alakulása

A kistérségek egyenletesebb gazdasági fejlődésére leginkább a multinacionális külföldi és hazai nagyvállalkozások, valamint azok beszállítói hálózatának jobb területi eloszlása, a szolgáltató ágazatok kiegyenlítettebb fejlődése lenne hatással.

Ebbe az irányba hat a közigazgatás korszerűsítése, amelynek két pillére a régió és a kistérség. A régiók hosszabb távon sokkal inkább térségük gazdáivá válnak, a központi kormányzat jelentős hatáskört, a feladatokhoz pedig pénzeszközöket is telepít. Ezt kívánja meg a régiók Európája, a regionális programok és stratégiák hatékony megvalósítása a strukturális alapokból, kellő saját erő biztosításával. Idővel a régiók önkormányzati régiókká alakulhatnak át, amennyiben ennek alkotmányos feltételeit sikerül megteremteni. Figyelemmel a Nemzeti Fejlesztési Terv 2006-ig terjedő operatív programjaira, a felzárkózásnak európai és hazai szinten is nőnek az esélyei.

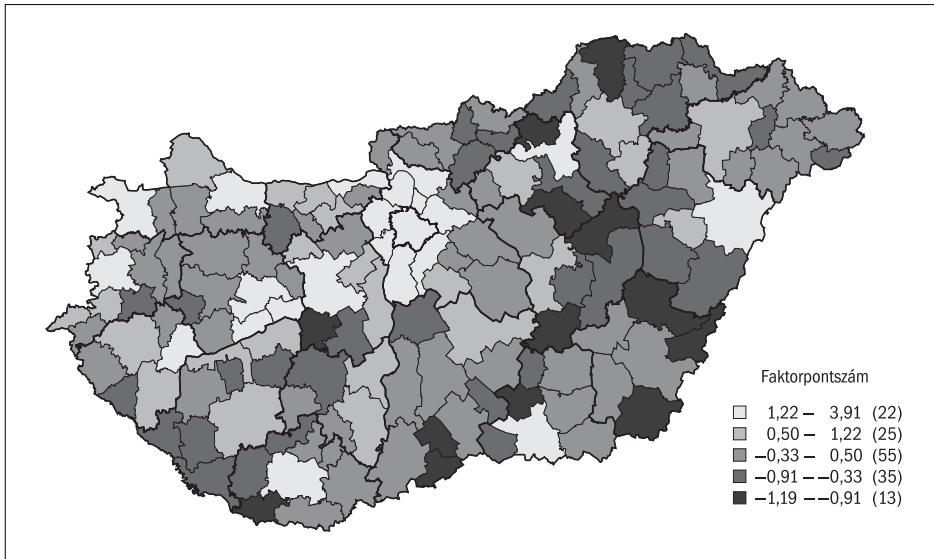
A közigazgatás reformjának másik pólusa a kistérségi közigazgatás kialakítása, amelynek az alapját – az IDEA programbizottság jelenlegi állásfoglalása szerint – a területfejlesztési-statisztikai kistérségek adhatják. A közigazgatási kistérség tanácsa a térségbe tartozó polgármesterek testülete lenne, s a kistérségi területfejlesztés munkaszerve a kistérségi iroda, amelynek feladata lesz többek között a programok megvalósításához szükséges projektek szervezése, lebonyolítása. A kistérségek hatékony működése segítene az elaprózott településhálózat igazgatási és szolgáltatási feladatain is, ami a térségi és települési felzárkóztatást segítené.

A nagy projektek – mint a közúthálózat fejlesztése is – kormányzati és regionális feladatkörbe tartoznak, megvalósításuk ugyanakkor a kistérségekben is érezteti majd a hatását. A gyorsforgalmi úthálózat 2012-re megvalósuló fejlesztésével jelentősen javul a kistérségek elérési ideje is. Ennek a kistérségi komplex mutatóra való hatását regressziós modellel megbecsülve megadhatjuk a kistérségek 2012-re várható fejlettségét, a becsült faktorpontszámokat (13. ábra).

Az így kirajzolódó fejlettségi szint természetesen más nélkülözhetetlen fejlettségekkel is számol. Ezek közül a legfontosabb a hatékony humánerőforrás-gazdálkodás és a vidéki népesség iskolázottságának jelentős emelése. Csak így képzelhető el a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok felzárkóztatása – az, hogy a kiépülő új utak mellett a szakképzett munkaerő odavonzza a telephelyet kereső jelentősebb beruházókat, s a keletkező új munkahelyek megfelelő jövedelmi szintet is biztosítanak, amely a szolgáltatások további fejlődését indíthatja el. Így kapcsolódhatna be az ország vérkeringésébe a ma még stagnáló, lemaradó térségek népessége, a felzárkózás biztató jeleit mutatva.

A kistérségek 2012. évi komplex fejlettségének mutatója alapján a 2002. évi tipizálást követve most is öt fejlettségi típust alakítottunk ki: *dinamikusan fejlődő*

13. ábra  
A kistérségek komplex fejlettsége, 2012  
Főfaktorelemzés és regressziós becslés alapján



Megjegyzés: a zárójelben levő számok az adott kategóriába tartozó kistérségek számát jelölik.

térségeknek neveztük azokat, ahol a kistérségenkénti faktorpontszám 1,22 és 3,91 között, a *fejlődő* térségeknek azokat, ahol a faktorpontszám 0,50 és 1,22 között van. A *felzárkózó* térségek határértékei -0,30 és 0,50 faktorpontszám közöttiek, a *stagnáló* térségek azok, ahol faktorpontszám -0,91 és -0,33 közé kerül, a *lemaradó* térségek estében a faktorpontszám -1,19 és -0,91 közötti.

Amint a határértékek szélső értékeiből is látható, valamennyi kistérség fejlettsége emelkedett, ugyanakkor a különbségek, ha magasabb szinten is, továbbra is fennállnak a várt fejlődést követően.

Ez a folyamat, a fejlettségi különbségek magasabb szinten való fennmaradása megfigyelhető a korábban is jelentős területi különbségeket mutató EU-tagállamokban, markánsabban Írország esetében, de Spanyolország különböző regionális szintjein is.

A hazai várható fejlődés és felzárkózási folyamat lehetőségeinek érzékeltetésére a különböző fejlettségi típusok határértékeit nem változtattuk meg, de értelemszerűen a maximális és a minimális érték magasabb, mint 2002-ben.

Becsléseink szerint 2012 körül a kedvező *dinamikus*an fejlődő és fejlődő térségekben él majd az ország népességének közel 60 százaléka. A kitörési esélyekkel élni is tudó *felzárkózó* térségek száma jelentősen nő, itt él majd az ország népességének több mint egynegyede. A *stagnáló* térségek száma és népességhányada nem változik számottevően, ugyanakkor a *lemaradó* térségek száma egyharmadára, népességszámuk a jelenlegi négytizedére esik vissza (12. táblázat).

12. táblázat  
A 2012. évi kistérség típusok és népességszámuk megoszlása régiók szerint

Régió	Dinamikusan fejlődő térségek	Fejlődő	Felzárkózó	Stagnáló	Lemaradó	Összesen
	A térségek száma					
Közép-Magyarország	9	1	5	0	0	15
Közép-Dunántúl	5	6	8	3	1	23
Nyugat-Dunántúl	4	6	9	2	0	21
Dél-Dunántúl	1	5	7	8	1	22
Észak-Magyarország	1	3	6	10	3	23
Észak-Alföld	1	3	9	8	2	23
Dél-Alföld	1	1	11	4	6	23
Összesen	22	25	55	35	13	150
	A népessége, ország összesen = 100,0					
Közép-Magyarország	24,5	0,4	2,9	0,0	0,0	27,8
Közép-Dunántúl	3,5	3,4	3,3	0,7	0,2	11,0
Nyugat-Dunántúl	4,2	3,1	2,2	0,3	0,0	9,9
Dél-Dunántúl	2,0	3,4	2,4	1,9	0,1	9,8
Észak-Magyarország	0,9	3,5	2,8	4,5	1,0	12,7
Észak-Alföld	2,9	3,7	4,7	3,2	0,8	15,3
Dél-Alföld	2,1	1,6	7,1	0,9	1,8	13,5
Összesen	40,1	19,2	25,3	11,5	3,9	100,0

A kistérség-típusok várható területi eloszlása is jól szemlélteti azokat a markáns térszerkezeti változásokat, amelyek a következő évtized elejére kialakulhatnak. A *dinamikusan fejlődő* térségek Közép-Magyarországon a Gyáli és a Váci kistérséggel bővülnek, ugyanakkor Észak-Alföldön Debrecen térsége is felzárkózik ebbe a kategóriába. A *fejlődő* térségek köre is számottevően bővül. A Dunántúlon bekerül ebbe a körbe Nagykanizsa, Kaposvár, Szekszárd és Paks térsége, míg az ország keleti részén Tiszaújváros és Hajdúszoboszló térsége.

Leglátványosabb a bővülés a *felzárkózó* kistérségek kategóriájában, főként a *stagnáló* és részben a *leamaradó* térségek élhetnek az új lehetőségekkel, megjelenhetnek bennük az új dinamizáló tényezők. A *stagnáló* térségek közel kétharmada ugyanakkor változatlanul az ország keleti felében lesz, ebben azonban alapvető szerepet játszik, hogy a *leamaradó* térségek száma jelentősen csökken, országosan 13-ra, s ebből már csak 2 lesz a Dunántúlon, 11 Észak-Magyarországon és az alföldi megyékben. Ideális esetben Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében nem lesz ilyen térség, Heves és Jász-Nagkun-Szolnok megyékben kettő-kettő, míg Békésben három.

Amint az a 13. táblázatból is látható, bővül, és tovább dinamizálódik a főváros vonzáskörzete, továbbra is kirajzolódnak a fejlődési tengelyek: Budapest–Győr–Mosonmagyaróvár; Budapest–Székesfehérvár–Balaton, kiegészülve Zalaegerszeg és Nagykanizsa térségével. Továbbra is markáns fejlődési zónát alkot a nyugati határmenté, s már kevésbé elszigetelten Kaposvár, s továbbra is szigetként Pécs térsége. Az ország keleti felén kiépülni látszik az M3-as vonala, ugyanakkor az M5-ös még egy évtized távlatában is csak Kecskemétig igazi dinamizáló erő. Továbbra is kiemelten fejlett Eger és Szeged térsége, amelyhez felzárkózik a legnépesebb vidéki város, Debrecen térsége. A *fejlődő* térségek köre is bővül, ugyanakkor a legna-

13. táblázat  
A kistérségek listája 2012. évi fejlődési típusaik és régiók szerint

Régió	Dinamikusan fejlődő	Fejlődő	Felzárkózó	Stagnáló	Lemaradó
Közép-Magyarország	Budapest, Budaörsi, Dunakeszi, Gödöllői, Gyáli, Pilisvörösvári, Ráckevei, Szentendrei, Váci	Dabasi	Aszói, Ceglédi, Monori, Nagykátai, Szobi		
Közép-Dunántúl	Székesfehérvári, Esztergomi, Veszprémi, Balatonalmádi, Balatonfüredi	Dunaújvárosi, Gárdonyi, Komáromi, Móri, Tatabányai, Tatai	Bicskei, Dorogi, Oroszlányi, Ajkai, Pápai, Tapolcai, Várpalotai, Zirci	Sárbogárdi, Kisbéri, Sümegi	Enyingi
Nyugat-Dunántúl	Győri, Soproni, Szombathelyi, Keszthelyi	Mosonmagyaróvári, Kőrmendi, Kőszegi, Szentgotthárdi, Nagykanizsai, Zalaegerszegi	Csomai, Kapuvári, Téti, Celdömötki, Csepregi, Óriszentpéteri, Sárvári, Lenti, Zalaszentgróti	Vasvári, Letenyei	
Dél-Dunántúl	Pécsi	Fonyódi, Kaposvári, Siófoki, Paksi, Szekszárdi	Komlói, Mohácsi, Siklói, Pécsváradi, Marcali, Bonyhádi, Dombóvári	Sásdi, Szigetvári, Barcsi, Csurgyói, Lengyeltóti, Nagyatádi, Tabi, Tamási	Sásdi, Sellyei
Észak-Magyarország	Egri	Miskolci, Tiszaujvárosi, Gyöngyösi	Kazincbarcikai, Sárospataki, Hatvani, Balassagyarmati, Rétsági, Salgótarjáni	Erncsi, Mezőkövesdi, Ózdi, Sátoraljaújhegyi, Szerencsi, Szikszói, Füzesabonyi, Bátorfyerenyei, Pásztói, Szécsényi	Edeleányi, Hevesi, Pétevársárai
Észak-Alföld	Debreceni	Hajdúszoboszlói, Nyíregyházi, Szolnoki	Hajdúböszörményi, Fehérgyarmati, Kisvárdai, Mátészalkai, Nagykállói, Nyírbátori, Tiszavasvári, Vásárosnaményi, Jászberényi	Balmazújvárosi, Berettyóújfalui, Polgár, Püspökladányi, Baktalórántháza, Csengeri, Karcaói, Törökszemmiklósi	Kunszentmártoni, Tiszafüredi
Dél-Alföld	Szegedi	Kecskeméti	Bajai, Kalocsai, Kiskőrösi, Békéscsabai, Orosháza, Szarvasi, Hódmezővásárhelyi, Makói, Szentesi	Kiskunmajsai, Kunszentmiklósi, Csongrádi, Mórahalmi	Bácsalmási, Jánoshalmi, Mezőkovácsháza, Sarkadi, Szeghalmi, Kisteleki

gyobb lehetőség Szabolcs-Szatmár-Bereg korábban gyengébb helyzetű térsége előtt állnak. Az elérési lehetőségek javulása, a képzésre váró munkaerő és az EU 2007-ben várható bővítése révén Románia szomszédsága, a határ menti együttműködések lehetősége új dinamizáló tényezőt jelenthet Hajdú-Bihar megye számára is. Békés gyorsabb felzárkózása nem elsősorban az elérési lehetőségektől függ, inkább mezőgazdasági adottságainak maximális kihasználásától.



## Irodalom

- BARTKE ISTVÁN [1997]: Regionális elmélet – a területfejlesztési politika és regionális folyamatok Magyarországon. Területi Statisztika, bemutatkozó szám.
- BESSE LÁSZLÓ–JÁKLI ZOLTÁN–FALUVÉGI ALBERT [2001]: A regionális közúthálózat-fejlesztés újszerű megközelítése. Közúti és Mélyépítési Szemle, 51. évf. 8. sz.
- CSATÁRI BÁLINT (szerk.) [1996]: A magyarországi kistérségek néhány jellegzetessége – kistérségi folyamatok és a területfejlesztési politika lehetséges beavatkozási térségtípusai Magyarországon. MTA RKK Alföldi Tudományos Intézete, Kecskemét.
- ECOSTAT [2002a]: A komplex regionális fejlettség matematikai-statisztikai elemzése. Ecostat Gazdaságelemzési és Informatikai Intézet, Budapest.
- ECOSTAT [2002b]: A kistérségek jóléti pályájának változásai. Ecostat Gazdaságelemzési és Informatikai Intézet, Budapest.
- ENYEDI GYÖRGY [1993]: Társadalmi egyenlőtlenségek Magyarországon. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- ENYEDI GYÖRGY [1996]: Magyarország regionális fejlődése 2010-ig. Comitatus, VI. évf. 2.sz.
- ENYEDI GYÖRGY [1996]: Regionális folyamatok Magyarországon. Ember–település–régió, Budapest.
- FALUVÉGI ALBERT (szerk.) [1998]: A területfejlesztés kedvezményezett térségeinek lehatárolása. KTM–KSH, Budapest.
- FALUVÉGI ALBERT (szerk.) [2001]: A területfejlesztés kedvezményezett térségeinek lehatárolása. FVM–KSH, Budapest.
- FALUVÉGI ALBERT (szerk.) [2003]: A leghátrányosabb helyzetű kistérségek. KSH, Budapest.
- FALUVÉGI ALBERT (szerk.) [2003]: Tájékoztató a kiemelten támogatott településekről. KSH, Budapest.
- FALUVÉGI ALBERT [1994]: A kistérségi területi vonzási rendszer. Statisztikai célú alkalmazás. Comitatus, IV. évf. 2. sz.
- FALUVÉGI ALBERT [1995]: Az elmaradott térségek lehatárolásának módszerei. Statisztikai Szemle, 7. sz.
- FALUVÉGI ALBERT [1997]: A területfejlesztés támogatási rendszerének statisztikai megalapozása. Területi Statisztika, bemutatkozó szám.
- FALUVÉGI ALBERT [1997]: Térségi vizsgálatok a területfejlesztés decentralizált rendszerében – területi statisztikai osztályozási rendszer, a támogatási célok Európai Unióval harmonizált kialakítása. Módszertani tanulmány. KSH, Budapest.
- FALUVÉGI ALBERT [1999]: A statisztikai adatok földrajzi megjelenítése a Központi Statisztikai Hivatalban. Területi Statisztika, 2. évf. 1. sz.
- FALUVÉGI ALBERT [2001]: A statisztikai kistérségek szerepe a magyar közigazgatásban, a területfejlesztésben és a statisztikai információrendszerben. Megjelent: Szigeti Ernő (szerk.): Régió, közigazgatás, önkormányzat. Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest.
- FALUVÉGI ALBERT [2002]: A területi statisztikai adatbázisok kialakulása, helyzete, fejlesztési lehetőségei. Területi Statisztika, 5.(42.) évf. 4. sz.
- FALUVÉGI ALBERT–KOMJÁTHY NÉ VOLLY EDIT (szerk.): [1995]: Kistérségi vonzáskörzetek. A regionális térszerkezet jellemzői az átmenet éveiben. KSH, Budapest.
- FAZEKAS KÁROLY [1993]: A munkanélküliség regionális különbségeinek okairól. Közgazdasági szemle, 7–8. sz.
- FÜSTÖS LAJOS–KOVÁCS ERZSÉBET [1989]: A számítógépes adatelemzés statisztikai módszerei. Tankönyvkiadó, Budapest.
- FÜSTÖS LAJOS–MESZÉNA GYÖRGY–SIMONNÉ MOSOLYÓ NÓRA [1986]: A sokváltozós adatelemzés statisztikai módszerei. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- FVM–VÁTI [2000]: Területfejlesztési országgyűlési beszámoló. Tervezet. FVM–VÁTI, Budapest.

- G, FEKETE ÉVA–BODOLAI ÉVA [1995]: Együtt – de hogyan? Kistérségi szerveződések megjelenése a területfejlesztésben. MTA Regionális Kutatások Központja, Miskolc.
- HORVÁTH GYULA–ILLÉS IVÁN [1997]: Regionális fejlődés és politika – a gazdasági és a szociális kohézió erősítésének feladatai Magyarországon az Európai Unióhoz való csatlakozás időszakában. Európai Tükör Műhely tanulmányok, 16. sz. Budapest
- HORVÁTH GYULA [2002]: A regionális folyamatok és a területi statisztika. Területi Statisztika, Vol. 5. 4. sz.
- KERTESI GÁBOR [2000]: A cigány foglalkoztatás leépülése és szerkezeti átalakulása 1984 és 1994 között. Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, MTA KTK, Budapest.
- KOVÁCS TIBOR [2002]: A területi fejlettségi különbségek alakulása. Területi Statisztika, 5. évf. 6. sz.
- KSH [2002]: Magyarország 1990–2001. KSH, Budapest.
- KSH [2001]: Magyarország kistérségei. Kiadványsorozat, 1–7. kötet, KSH Megyei igazgatóságok.
- LACKÓ LÁSZLÓ [1995]: A regionális egyenlőtlenségek mérése. Statisztikai Szemle, 12. sz.
- LAKY ILDIKÓ [1999]: Az elérési viszonyok alkalmazása a kedvezményezett térségek lehatárolásában. Terra Studio Kft.
- NEMES NAGY JÓZSEF [1998]: A tér a társadalomkutatásban. Ember–település–régió, Budapest.
- NEMES NAGY JÓZSEF [1998]: Vesztesek – nyertesek – stagnálók. Társadalmi Szemle, 8–9. sz.
- NEMES NAGY JÓZSEF [1999]: Területi jövedelemegyenlőtlenségek a kilencvenes években. Statisztikai Szemle, 77. évf. 6. sz.
- NEMES NAGY JÓZSEF–JAKOBI ÁKOS–NÉMETH NÁNDOR [2001]: A jövedelemegyenlőtlenségek térségi és településszerkezeti jellemzői. Statisztikai Szemle, 73. évf. 10–11. sz.
- RECHNITZER JÁNOS (szerk.) [1994]: Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához. MTA Regionális Kutatások Központja, Győr, Pécs.
- RECHNITZER JÁNOS [1993]: Szétszakadás vagy felzárkózás. A térszerkezetet alakító innovációk. MTA Regionális Kutatások Központja, Győr, Pécs.
- RECHNITZER JÁNOS [1998]: A területi stratégiák. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs.
- SZIGETI ERNŐ [1997]: Urbanizáció, városhálózat, városossá nyilvánítás. Területi Statisztika, bemutatkozó szám.
- SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN [1997]: A kistérségek gazdasági és társadalmi jellemzői és trendje az Északnyugat-Dunántúlon. Tér és Társadalom, 1. sz.
- SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN [1999]: A kistérségi szerveződések finanszírozási lehetőségei – I. Comitatus, IX. évf. 9. sz.
- VÁTI [2000]: A területfejlesztés térségi szintjei – a régiók, a megyék és a kistérségek társadalmi, gazdasági és infrastrukturális térbeli kapcsolatrendszerének alakulása. Váti Kht., Budapest

FAZEKAS KÁROLY

A HAZAI ÉS A KÜLFÖLDI TULAJDONÚ  
VÁLLALKOZÁSOK TERÜLETI  
KONCENTRÁCIÓJÁNAK HATÁSA  
A FOGLALKOZTATÁS ÉS MUNKANÉLKÜLISÉG  
TERÜLETI KÜLÖNBSÉGEIRE



Magyarországon a kilencvenes években jelentős mértékben növekedtek a gazdasági teljesítmény, a foglalkoztatottság, a munkanélküliség és a bérek regionális különbségei. Különösképpen aggasztó, hogy évekkel a rendszerváltás után sincs jele a munkapiaci aktivitás területi kiegyenlítődének. Ellenkezőleg, a megyék és a kistérségek szintjén a különbségek folyamatosan növekednek, a régiók között határozott *polarizáció* figyelhető meg. Az ország egyre inkább a *nyertes és vesztes* térségek markánsan elkülönülő csoportjaira szakad.

Tanulmányunkban bemutatjuk miképpen hat a vállalatok területi koncentrációja a munkapiac területi különbségeinek alakulására és elemezzük, hogy milyen eltérések vannak a hazai és külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatott munkaerő területi eloszlásában. A tanulmány 1. fejezete a foglalkoztatás és a munkanélküliség területi különbségeinek alakulását mutatja be. A 2. fejezet a munkapiac területi különbségeinek legfontosabb okait foglalja össze, a 3. fejezet a hazai és külföldi tulajdonú vállalatok területi koncentrációjának okait és munkapiaci következményeit tárgyalja. A 3. fejezetben az elemzés legfontosabb eredményeit és következtetéseit foglaljuk össze.

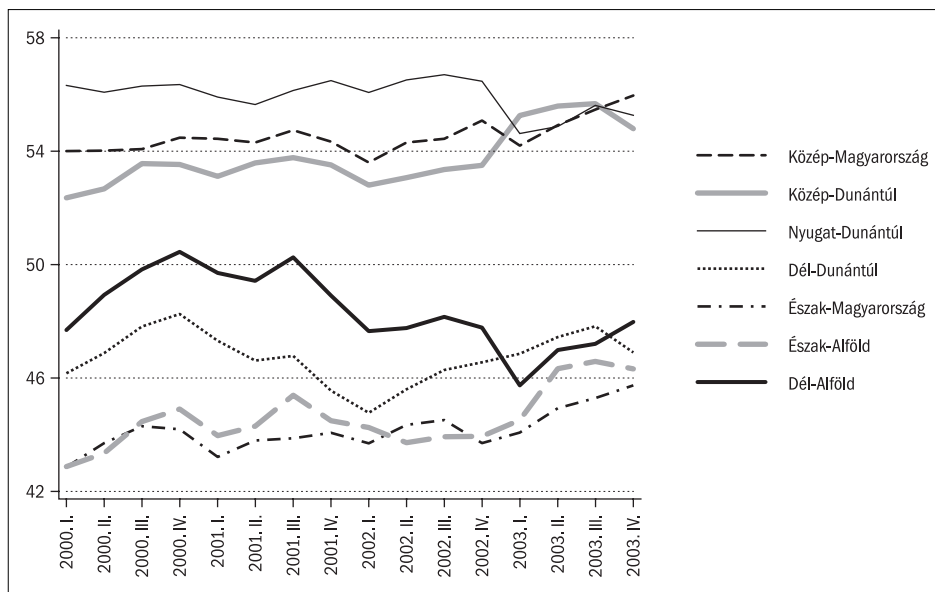
## 1. Növekvő területi különbségek és polarizáció a helyi munkaerőpiacok között

A termelés, a munkapiaci aktivitás, a bérek és jövedelmek regionális különbségeinek gyors növekedése a kilencvenes évek közép-kelet-európai gazdaságainak közös jellemzője. (OECD [1995], Boeri–Scarpetta [1996], Keune [1998], Huber–Wörgötter [1999], Gács–Huber [2003], Bornhorst–Commander [2004], Ferragina–Pastore [2005]) A területi különbségek gyors növekedését már a rendszerváltás első hónapjaiban megfigyelhettük Magyarországon. A folyamat elkerülhetetlen következménye volt a KGST összeomlása által leginkább érintett iparágak erős területi koncentrációjának, valamint az agrárgazdaságban foglalkoztatottak gyors csökkenésének a mezőgazdasági térségekben. A rendszerváltással járó szerkezeti átalakulások néhány év alatt befejeződtek. A GDP átlagos növekedése 1994 és 2003 között már meghaladta a 3,5 százalékot, 1993 után csökkenni kezdett a munkanélküliség, és 1997 után, ha lassan is, de növekedni kezdett a foglalkoztatás szintje. A munkapiaci aktivitás területi különbségei a helyi munkaerőpiacok szintjén azonban még a legutóbbi években sem mutattak csökkenő tendenciát. Jóllehet Magyarországon is a fejlett piacgazdaságokhoz hasonló bérkülönbségek alakultak ki a magas és alacsony munkanélküliségű területek között, úgy tűnik, hogy sem a munkapiaci kínálati, sem annak keresleti oldalán nem működnek a regionális különbségeket érzékelhetően csökkentő mechanizmusok. A régiók közötti munkaerő-migráció alacsony intenzitású, a vállalatok beruházási, telephely-választási döntéseik során jellemző módon továbbra is elkerülik a magas munkanélküliségű, elmaradott régiókat.

A munkaerő-felvétel és a nemzeti számlák tervezési statisztikai régiók szintű adataiból a – Központi Statisztikai Hivatal által – publikált idősorok azt mutatják, hogy a *termelés* és a *foglalkoztatás visszaesése* az ország keleti és délkeleti mezőgazdasági régióiban jóval nagyobb mértékű volt, mint a fejlettebb, urbanizáltabb központi és nyugati régiókban. A *foglalkoztatás* és a *munkanélküliség* tervezési statisztikai régiók szintjén mért *különbségei* mindazonáltal nemzetközi összehasonlításban nem túlságosan nagyok, és nem növekedtek az elmúlt években. Az 1. ábra ugyanakkor jól érzékelteti, hogy az utóbbi években határozott polarizáció figyelhető meg az ország legfejlettebb központi, nyugati régiói és a kevésbé fejlett keleti, déli régiói között. Az utóbbi években egyre inkább elkülönül a viszonylag magas foglalkoztatási és a viszonylag alacsony foglalkoztatási rátájú régiók csoportja.

Tudnunk kell azonban, hogy Magyarországon a viszonylag magas ingázási költségek és a fejletlen személyszállítási infrastruktúra miatt a helyi munkapiacok zártak, szétterjedeztek, méretük sokkal inkább a kistérségek, semmint a régiók nagyságának felel meg. Ezért a munkapiaci regionális különbségeinek alakulását a régióknál kisebb megyék, de még inkább a kistérségek szintjén célravezető elemezni. Ha a megyék, kistérségek közötti eltéréseket nézzük, nem csupán a kü-

1. ábra  
A foglalkoztatási arány alakulása a hét régióban, 2000–2003



Forrás: KSH Munkaerő-felvétel.

lönbség mértéke, de a változás tendenciája is eltér a nagyrégiók szintjén megismert összefüggésektől. Az 1. táblázat a megyei regisztrált munkanélküliségi ráták alakulását mutatja 1990 és 2003 között. Látható, hogy 1993 óta, az átlagos munkanélküliségi ráta csökkenésével párhuzamosan nem csökkentek, ellenkezőleg jelentősen növekedtek a regionális különbségek. A minimális ráta 1993 és 2002 között 6,6 százalékról 2,4 százalékra csökkent, ugyanezen idő alatt a maximális ráta alig változott, 21,3 százalékról 19,6 százalékra csökkent. A legnagyobb és legalacsonyabb ráták aránya az átmenet első éveiben némileg csökkent, majd az átmenet második szakaszában 1993 és 2003 között háromszorosról több mint nyolcszorosra növekedett.

A munkanélküliség regionális különbségeinek alakulásáról pontosabb képet kapunk, ha az eltéréseket a települések szintjén vagy a méretükben és földrajzi elhelyezkedésükben a helyi munkaerőpiacokhoz közelebb álló kistérségi szinten vizsgáljuk. A 2. ábra a regisztrált munkanélküliségi ráták relatív különbségeinek időbeli alakulását mutatja. Az ábrán a vonalak a kistérségi munkanélküliségi ráták szerint decilisekbe sorolt kistérségek átlagos munkanélküliségi rátáinak és a medián értékének hányadosát mutatják, kiszűrve az átlagos ráta nagyságának változásából adódó hatásokat. Látható, hogy a ráták különbségei az elmúlt években folyamatosan növekszenek, a növekedés a magas munkanélküliségi régiók (legfelső két decilis) egyre súlyosabb relatív helyzetéből fakad, nem pedig a viszonylag kedvező helyzetben lévők, alacsony munkanélküliségű térségek egyre kedvezőbb

1. táblázat  
A regisztrált munkanélküliségi ráta alakulása a megyékben, 1990–2003

Megye	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Budapest	4,6	6,6	5,9	5,7	5,7	4,8	4	3,7	3	2,6	2,3	2,4
Baranya	11,2	13,2	11,7	11,8	12,2	13,3	11,8	11,6	11,6	11,1	11,1	11,9
Bács-Kiskun	13,4	16,0	13,1	11,0	10,9	10,7	9,7	10,0	10	9,3	8,8	9,4
Békés	13,3	16,3	15,1	14,0	14	13,5	13	13,0	13,1	11,9	10,9	11,5
Borsod-Abaúj-Zemplén	16,7	20,2	17,5	16,7	18	19,0	17,9	19,5	20,3	19,0	18,7	19,6
Csongrád	9,8	11,7	10,8	9,9	9,3	9,2	8,1	8,5	8,6	8,3	8,1	8,5
Fejér	10,1	12,5	11,3	10,6	10,4	9,4	8,4	8,3	7,2	6,4	6,4	7,1
Győr-Moson-Sopron	6,9	8,2	7,7	6,8	7,4	6,5	5,1	4,8	4,6	4,1	4,1	4,1
Hajdú-Bihar	11,5	16,6	15,3	14,2	15,6	15,0	14	15,6	14,7	13,6	12,5	13,1
Heves	12,7	15,2	13,9	12,5	13,6	12,1	11,7	12,3	12	10,6	10,0	10,0
Jász-Nagykun-Szolnok	14,4	17,1	15,8	14,6	14,8	14,8	13,5	13,7	13,4	11,5	10,2	10,7
Komárom-Esztergom	11,5	14,4	12,6	11,3	12	11,3	9,8	10,1	8,3	7,0	6,7	6,0
Nógrád	16,8	21,3	17,2	16,3	17	16,3	15,6	16,2	14,9	14,3	13,8	14,6
Pest	8,1	11,0	8,1	7,6	7,8	7,3	6,3	6,0	5,2	4,4	3,9	3,7
Somogy	9,2	11,6	10,9	11,2	12,5	12,7	11,3	12,2	11,9	11,6	11,6	12,2
Szabolcs-Szatmár-Bereg	18,9	20,6	19,3	19,3	19,7	18,9	17,2	18,7	19,5	17,8	16,4	17,7
Tolna	12,1	14,7	13,4	12,2	13,4	13,5	12,3	12,9	11,8	11,0	10,0	10,7
Vas	7,3	9,1	8,3	7,2	7,2	6,7	5,6	5,6	5,2	4,9	4,6	5,0
Veszprém	9,9	11,9	10,9	10,0	9,9	9,2	7,9	8,2	7,2	6,9	6,7	7,0
Zala	7,7	10,3	9,8	9,2	9,8	9,3	8,1	7,7	7,2	6,5	6,3	7,0
Országos	10,3	12,9	11,3	10,6	11	10,5	9,5	9,7	9,3	8,5	8,1	8,3
Maximum	4,6	6,6	5,9	5,7	5,7	4,8	4	3,7	3	2,6	2,3	2,4
Minimum	18,9	21,3	19,3	19,3	19,7	19	17,9	19,5	20,3	19	18,7	19,6
Maximum/minimum	4,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,0	4,5	5,3	6,8	7,3	8,1	8,2

Megjegyzés: az 1990 és 2000 közötti évekre vonatkozó rátákat az adott év január elsején mért, a 2001–2003 évi adatokat az átlagos foglalkoztatott létszámmal számítottuk.

Forrás: FH Munkanélküli-regiszter adatbázisa.

helyzetéből adódik. Az egyes kistérségek pozíciója a munkanélküliségi ráták szerint mért rangsorban stabil. Azok a térségek, amelyek viszonylag kedvezőbb helyzetben voltak a rendszerváltást követő időszakban, ma is a nyertesek között vannak, és az első évek válságtérségei zömmel ma is a legkedvezőtlenebb helyzetben lévők között találhatóak. Ez arra utal, hogy stabil, rövid távon kevésbé változó okok húzódnak meg a munkanélküliség regionális különbségei mögött.

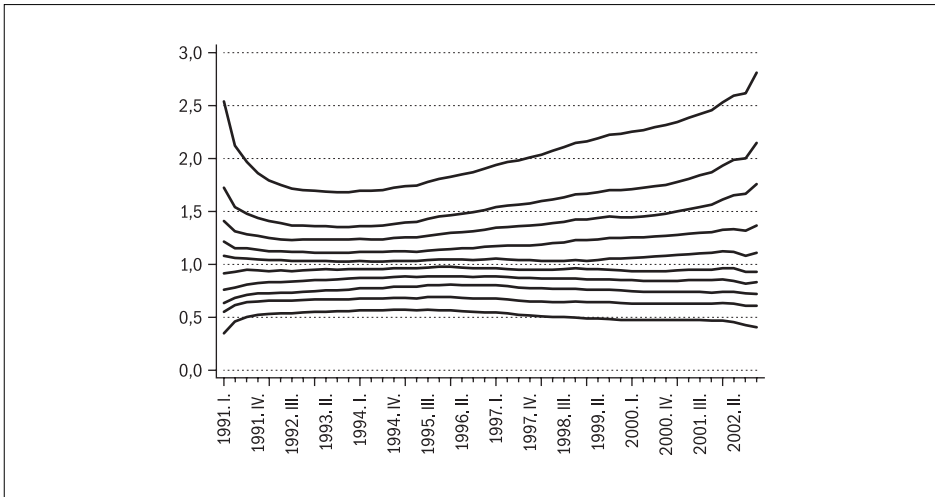
A kistérségek foglalkoztatási adatai nem csupán a regionális különbségek növekedésére, de a területi polarizáció növekedésére is utalnak. A 3. ábra a statisztikai kistérségek eloszlását mutatja a relatív foglalkoztatási arány szerint 1990-ben és 2001-ben. Látható, hogy a rendszerváltást követő években nem csupán a különbségek terjedelme növekedett jelentősen, de növekedett az eloszlás alsó és felső végéhez közeli tartományokban lévő kistérségek száma, ahol a nagyon magas, illetve nagyon alacsony foglalkoztatási arány a jellemző.

A 4. ábrán szereplő térképek is arra utalnak, hogy a földrajzi polarizáció erősödött a rendszerváltást követő években. A térképek a foglalkoztatási arány nagysága szerint négy csoportba sorolt kistérségek területi eloszlását mutatják 1990-ben és 2001-ben. Míg 1990-ben a viszonylag magas foglalkoztatási arányú kistérségek egy része az ország keleti felében helyezkedett el, 2001-ben már minden felső



2. ábra

A munkanélküliségi ráták relatív különbségeinek alakulása a kistérségekben, 1991–2002

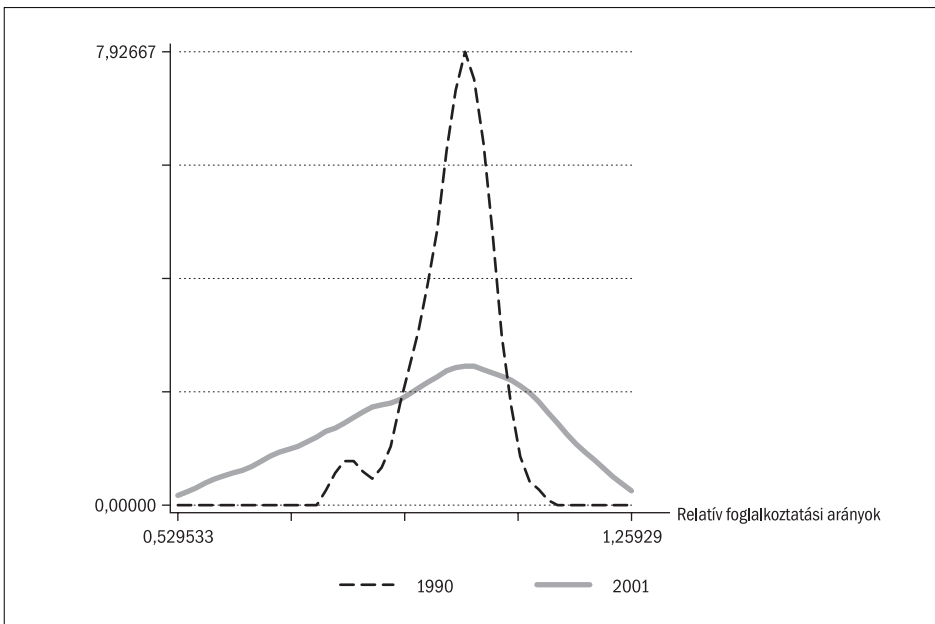


Megjegyzés: az egyes vonalak a negyedfokú polinommal simított munkanélküliségi ráta nagysága alapján képzett decilisek átlagainak és a mediánnak a hányadosát mutatják.

Forrás: Foglalkoztatási Hivatal munkanélküli-regiszter adatbázisa.

3. ábra

A kistérségek relatív foglalkoztatási arány alapján számított sűrűségfüggvénye, 1990, 2001

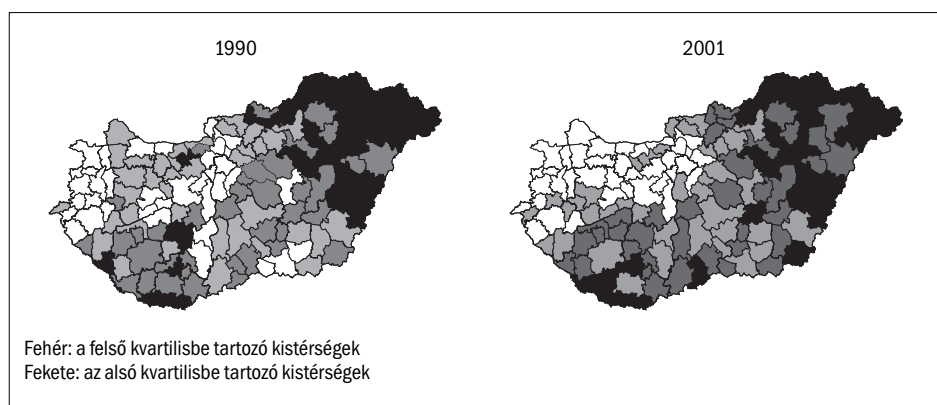


Forrás: KSH Népszámlálás 1990, 2001.

kvartilisbe tartozó térség a központi régióban, illetve az ország északnyugati felében található. A felső kvartilisbe tartozó kistérségek átlagos távolsága az osztrák határtól 43 kilométerről 30 kilométerre csökkent, míg az alsó kvartilisbe tartozó kistérségek átlagos távolsága 207 kilométerről 215 kilométerre növekedett.<sup>1</sup> Azok a kistérségek, amelyekben a legalacsonyabb a foglalkoztatási ráta, az ország keleti periferiáján, illetve a Dél-Dunántúl határ menti térségeiben fekszenek. Az ország egyre inkább kettészakad a Budapest–Bécs, Budapest–Graz tengelyek körül elterülő fejlett, magas foglalkoztatottsággal, alacsony munkanélküliséggel jellemezhető „nyertes” térségek, valamint az ország déli, keleti periferiális területein elhelyezkedő, kevésbé urbanizált, alacsony foglalkoztatottsággal és magas munkanélküliséggel jellemezhető „vesztes” térségekre

4. ábra

A foglalkoztatási arány szerint kvartilisekbe sorolt kistérségek földrajzi eloszlása Magyarországon



Forrás: KSH Népszámlálás 1990, 2001.

<sup>1</sup> Az egyes kvartilisek osztrák határtól mért átlagos távolsága egyenlő a kvartilisekbe tartozó kistérség-központok Hegyeshalomtól közúton mért átlagos távolságainak a munkaképes korú népességgel súlyozott átlagával.

## 2. A munkapiaci regionális különbségeinek okai

A Magyarországon megfigyelhető jelentős mértékű területi különbségek, a munkapiacok polarizációja és az egyes helyi munkapiacok relatív helyzetének stabilitása korántsem tekinthető különlegességnek a piacgazdaságokban. A témában született empirikus elemzések azt mutatják, hogy a munkanélküliség és a foglalkoztatási regionális ráták országokon belüli szórása jelentős mértékben meghaladja az országos ráták szórásának nagyságát, és a legtöbb országban megfigyelhető a polarizáció növekedése a kilencvenes években (*Taylor–Bradley* [1997], *Padoa Schioppa Kostoris* [1999], *Overman–Puga* [1999], [2002], *Decressin–Fatás* [1995]). A szóródás és a polarizáció növekedése egyrészt a népesség területi elosztásában bekövetkezett változások (demográfiai folyamatok, migrációs folyamatok, a munkapiaci részvétellel kapcsolatos döntések), másrészt az álláshelyek területi eloszlásában bekövetkezett átalakulás eredményei.<sup>2</sup>

Az új gazdasági földrajz (*new economic geography*) elméleti megfontolásai (*Fujita–Krugman–Venables* [1999]) és az utóbbi években elvégzett empirikus elemzések (*Overman–Puga* [1999], FKPS [2002], *Suedekum* [2005]) egyaránt azt mutatják, hogy a szóródás és polarizáció növekedése elsősorban a munkaerő-kereslet területi eloszlásában bekövetkező változások, a globális gazdaságban felerősödő agglomerációs folyamatok eredményei.

A kistérségi vagy települési szinten elérhető adatok hiánya miatt az utóbbi években publikált tanulmányok többsége NUTS-2 vagy NUTS-3 szinten elemzi a munkahelyteremtés területi jellemzőit. *Peri–Cunat* [2001] tanulmánya egyike a ritka kivételeknek. A szerzők a helyi munkaerőpiacok szintjén a munkahelyteremtés területi eloszlását Olaszországban meghatározó tényezőket vizsgálták 1986 és 1996 között. Az eredmények azt mutatták, hogy a helyi agglomerációs gazdaságokban működő kapcsolatrendszerek, különösképpen az értékesítési és beszállítói kapcsolatok, a helyi társadalom jellemzői és a helyi gazdasági infrastruktúra fejlettsége a legfontosabb tényezői a foglalkoztatás bővülésének a helyi munkaerőpiacok szintjén. A közép-kelet-európai országok regionális folyamatai hasonló összefüggéseket mutatnak. A foglalkoztatás regionális különbségeinek növekedését és a helyi munkapiacok polarizációját elsősorban a munkahelyek területi eloszlásának változása befolyásolja

A regionális különbségek növekedésének, fennmaradásának magyarországi okait számos tanulmány elemezte az elmúlt években. (*Fazekas* [2003], *Nemes Nagy* [2003], *Nemes Nagy–Németh* [2003], *Hahn* [2004]) A tények azt mutatják, hogy az okok

<sup>2</sup> *Elhorst* [2003] átfogó képet ad a munkanélküliség regionális különbségeivel foglalkozó elméleti és empirikus elemzésekről.

jórészt a munkaerőpiac keresleti oldalán keresendők. A rendszerváltási sokk során végbement munkahelyrombolás után létrejövő új munkahelyek területi koncentrációja meghaladta a megszűnő álláshelyek területi koncentrációját. Az új munkahelyek elsősorban az ország urbanizált, viszonylag iskolázott népességű és fejlett infrastruktúrájú középső és nyugati régióiba koncentrálódtak.

### *Regionális bérkülönbségek*

A gazdasági aktivitás regionális különbségeinek tartós fennmaradása elsősorban a különbségeket kiegyenlítő területi mobilitás hiányára, illetve azok elégtelen működésére vezethetők vissza. A magas és alacsony munkanélküliségű területek közötti bérkülönbségek nagysága hatással lehetnek a regionális különbségek csökkenésére, hiszen a költözéssel elérhető bérnyereség, illetve a megfelelő telephelyválasztással realizálható munkaerőköltség-megtakarítás a munkaerő és tőke régiók közötti mozgását befolyásoló fontos tényezők közé tartozik. A Foglalkoztatási Hivatal *bértarifa-felvétele* alapján közzétett regionális bér- és kereseti adatok jelentős területi különbségeket mutatnak. Ezek az adatok azonban nem alkalmasak a mobilitással elérhető bérekben/béreköltségekben mérhető nyereségek kimutatására, mivel a regionális bérszintek összehasonlításakor a munkavállalók személyes adottságaiból (nem, kor, iskolázottság), valamint az eltérő ágazati (vállalati, munkaköri) összetételből adódó kereseti különbségeket ki kell szűrni.

A bértarifa-felvétel adatai azt mutatják, hogy a rendszerváltást követően a magas és alacsony munkanélküliségű területek között a fejlett piacgazdaságokhoz hasonló bérkülönbségek alakultak ki (*Köllő* [2000]). Az utóbbi években viszont az országon belüli regionális kereseti és béreköltség-különbségek jelentősen mérséklődtek, és a településtípusok szerinti különbségek – Budapestet leszámítva – meg is szűntek. *Köllő* [2003] számításai szerint Budapestnek a nem megyeközponti, kisvárosokkal szembeni nyers nettó kereseti előnye a versenyszférában – a nem, életkor, beosztás, ágazat és vállalati méret szerinti eltéréseiből adódó hatások kiküszöbölése után – 48,6 százalékról 22,8 százalékra csökkent 2000-ben. Ráadásul a regionális bérkülönbségek mobilitási hatásait vizsgálva a regionális termelékenységkülönbségek hatását is figyelembe kell vennünk. A vállalati termelékenységgel *nem* korrigált bérkülönbség ugyanis túlbecsüli az elmaradott régiókból a fejlett régiókba vándorló munkások által elérhető bérnyereséget, ezért a regionális kereseti szinteket a vállalati termelékenységet azonosnak feltételezve célszerű összehasonlítani. A főváros-kisváros bérkülönbségből az eltérő termelékenység hatását is kiszűrve, a különbség már csak 14,9 százalék volt 2000-ben (*Köllő* [2003]).

### *Ingázási és migrációs korlátok*

A bérekben/béreköltségekben mérhető viszonylag alacsony regionális különbségek arra utalnak, hogy vállalatok áttelepítésével elérhető béreköltség-megtakarítás, illetve a munkaerő migrációjával elérhető bérnövekedés elhanyagolható mértékű. Többek között ez is magyarázza a migráció és a vállalati relokáció alacsony

intenzitását Magyarországon. Az alacsony bérű térségek számos, a vállalatok sikeres működése szempontjából fontos tényező – az infrastruktúra fejlettsége, logisztikai feltételek, a munkaerő képzettsége – tekintetében hátrányos helyzetben vannak. Ugyanakkor a viszonylag magas bérű térségekben elérhető bérnyereség vonzó hatásánál kétségkívül erősebbek az elhelyezkedési, lakhatási lehetőségek-ből, az életminőséget befolyásoló tényezőkből eredő hatások (Kertesi [1997], Cseres-Gergely [2004]).

Az urbanizált kistérségi központok és a környezetükben lévő települések munkanélküliségi rátái között meglévő jelentős különbségekből következik, hogy a falvakból a városokba irányuló ingázás növekedése csökkentheti a regionális különbségeket. A magyarországi közlekedési költségek és az ingázás összefüggésére vonatkozó becslések (Köllő [1997], [2000], [2002], Kertesi [2000], Bartus [2003]) azonban azt mutatják, hogy az ingázási lehetőségeket nagymértékben korlátozzák a rezervációs bérekhez képest rendkívül magas közlekedési költségek. A falusi lakosság ingázási lehetőségének és az állásba kerülés valószínűségének összefüggésére vonatkozó elemzések szerint – elsősorban a férfiak esetében – az ingázási lehetőségek kihasználása nagymértékben függ az érintettek iskolai végzettségétől. Minél magasabb a munkát kereső iskolai végzettsége, annál magasabb annak valószínűsége, hogy a napi ingázás költségeinek vállalásával el tud helyezkedni az adott településen kívül.

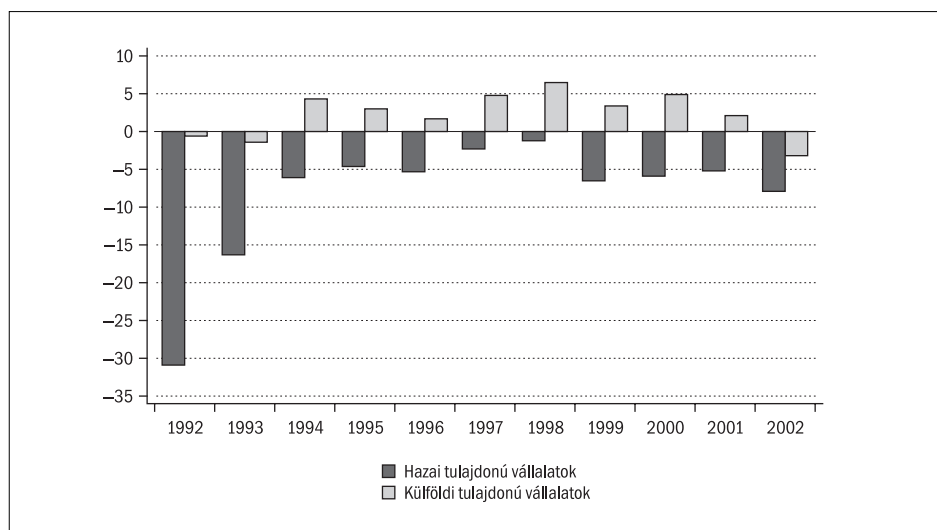
### *A munkaerő-kereslet területi különbségei*

A közép-kelet-európai országokban a rendszerváltást követően a munkaerő-kereslet területi eloszlásában végbement jelentős változások a szocialista tervgazdaságokban és a piacgazdaságokban működő vállalatok eltérő allokációs preferenciáinak következményei. A szocialista gazdaságra jellemző teljes foglalkoztatás és a növekvő munkaerőhiány viszonyai között – sem a foglalkoztatottak arányában, sem a munkapiaci részvétel mértékében – nem alakultak ki jelentős regionális különbségek. Magyarországon a növekvő munkaerőhiány már a hetvenes években arra készítette a vállalatokat, hogy a kevésbé fejlett perifériális helyzetű, de munkaerő-felesleggel rendelkező régiókban hozzanak létre telephelyeket. A rendszerváltás első három évében a foglalkoztatottak száma másfélmillióval – több mint 30 százalékkal – csökkent az országban. A munkahelyrombolás mellett azonban már az átmenet első éveiben is megindult a munkahelyteremtés folyamata (Kőrösi [2005]).

A vállalatok átalakuló telephely-választási preferenciáira jelentős hatással volt a külföldi működőtőke-beáramlás gyors növekedése és a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottak számának gyors emelkedése a kilencvenes években. Magyarország igen sikeres volt a külföldi működőtőke-beáramlás kedvező feltételeinek megteremtésében. Számos tanulmány rámutat arra, hogy a külföldi tulajdonú vállalatok meghatározó szerepet játszottak az ország gazdasági sikereiben az elmúlt években (Nemes Nagy [2000], [2001], Mickiewicz–Radosevic–Varblane [2000]) A transzformációs válságot követő évtizedben (1993–2002) a vállalati szektor lét-

száma 22 százalékkal növekedett, a bővülés több mint kétharmad része a külföldi tulajdonú vállalatok csoportjában következett be. Kőrösi Gábor számításai azt mutatják, hogy a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottak létszáma nem csupán a korábban hazai tulajdonú vállalatok bekebelezésével növekedett. Az 5. ábra mutatja, hogy ellentétben a hazai tulajdonú vállalatokkal, a külföldi tulajdonú vállalatok a transzformációs válságot követő években, egészen 2002-ig nettó munkahelyteremtők voltak.

5. ábra  
Nettó munkahelyteremtés és munkahely-megszüntetés a hazai és a külföldi tulajdonú vállalatoknál (1992–2002)



Forrás: Kőrösi Gábor számításai.

Az elmúlt évtized közgazdasági és regionális gazdaságtani kutatásainak kedvelt témája a külföldi tulajdonú vállalkozások területi eloszlása a fogadó országokban. Az új gazdaságföldrajz elméleti megfontolásai és a tapasztalatok egyaránt azt mutatják, hogy a vállalatok területi eloszlása nem egyenletes a piacgazdaságokban, a vállalatok bizonyos térségekbe *agglomerálódnak*, és a külföldi és hazai tulajdonú vállalkozások területi eloszlása jelentős mértékben eltér egymástól (Krugman [1991a], [1991b], [2003]; Markusen–Venables [1995]). Ez a tény azzal a következménnyel jár, hogy a külföldi működőtőke be- és kiáramlása, a külföldi tulajdonú vállalatok térnyerése vagy visszaszorulása jelentős hatással van a gazdaság és a munkaerőpiac regionális különbségeire. Az új gazdasági földrajz által kidolgozott centrum–periféria elméletre építő modellszámítások azt mutatják, hogy növekvő hozamokat feltételezve, figyelembe véve a helyi externáliák hatásaait, a munkaerő és a termelési eszközök mobilitását korlátozó tényezőket, a gazdasági integráció elmélyülése növeli a foglalkoztatási ráták regionális különbségeit.

A külföldi működőtőke-beáramlás növekedése meghatározó eleme ennek a folyamatnak.

A régiók sikere a külföldi működőtőke odacsábításában nagymértékben függ azok versenyképességétől. Az eleve kedvező adottságú helyi gazdaságok a külföldi tőke odacsábításával még kedvezőbb helyzetbe kerülnek, míg az eleve kedvezőtlen helyzetben lévő helyi gazdaságok azáltal, hogy képtelenek külső forrásokat bevonni fejlődésükbe, elkerülhetetlenül marginalizálódnak. „A hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok termelésének földrajzi polarizációja ha egyszer már bekövetkezett, igen stabil, önfenntartó és visszafordíthatatlan folyamatokat eredményez, előrevetítve a centrális és perifériális helyzetű régiók tartós fennmaradását az országhatárokon belül.” (Iammarino–Santangelo [2000].)

A témával foglalkozó empirikus elemzések is azt mutatják, hogy a külföldi működőtőke beáramlásának gyors növekedése a kilencvenes években valóban hozzájárult a befogadó országokban a területi különbségek növekedéséhez és a regionális polarizáció fokozódásához. Ez a hatás különösképpen fontos Magyarországon, ahol 1990–2001 között a külföldi érdekeltsgű vállalatok részesedése az összes vállalati létszámból 27 százalékra, a saját tőkéből 42 százalékra, a hozzáadott értékéből 45 százalékra, az exportból pedig 81 százalékra növekedett (KSH [2003]). Magyarország a rendszerváltás óta egyre szorosabban integrálódik a világgazdaságba. A jelek azt mutatják, hogy az ország a legutóbbi években sem veszítette el tőkevonzó képességét, és figyelembe véve a külföldi tulajdonú vállalatok magyarországi beruházásait, a külföldi tulajdonú vállalatok súlya a tőkeállományban, a termelésben, az exportban az elkövetkező években minden bizonnyal növekedni fog. Ezért különösképpen fontos megismernünk, hogy ez a folyamat miképpen hat a regionális különbségek alakulására. Mely régiók lesznek a nyertesei, és melyek a vesztesei ennek a folyamatnak? Vajon a rendszerváltás időszakának vesztesei az Európai Unióhoz való csatlakozást követő időszakban képesek lesznek javítani pozíciójukat? Van e reális esélyünk az elmaradott, magas munkanélküliségű régiók relatív helyzetének jelentős javítására?

### 3. A hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok területi koncentrációja Magyarországon

Ebben a fejezetben külföldi tulajdonú vállalatok térnyerésének regionális hatásaival foglalkozunk. Megmutatjuk a hazai és a külföldi tulajdonú vállalatokban meglévő álláshelyek területi eloszlásának jellemzőit, és megvizsgáljuk miként hatott a külföldi tulajdonú vállalkozások térnyerése a munkaerőpiac regionális különbségeire. Vizsgálatunk a társas vállalkozások álláshelyeit öleli fel. A vállalati szektor méreteiben, foglalkozási szerkezetében, területi eloszlásában az elmúlt években végbement változások meghatározó szerepet játszottak a munkaerőpiac jellemzőinek alakulásában.<sup>3</sup>

#### *A felhasznált adatok*

A hazai és külföldi tulajdonú vállalatok területi eloszlását a KTK–KIST adatbázisból származó változók felhasználásával vizsgáljuk. Az adatbázis a hazai és külföldi tulajdonú vállalatok kistérségi szintre aggregált adatait és az elemzéshez szükséges kistérségi szintű háttérváltozókat tartalmazza. A vállalatokra vonatkozó adatok forrása a KSH vállalati mérlegbeszámolókon alapuló KSH–APEH adatbázisa. A kistérségi szintű háttérváltozók a KSH TSTAR településszintű és a FH–REG településszintű változóinak aggregálásából származnak. Az adatok az 1993–2002 közötti évekre vonatkoznak. A kistérségi szintű adatbázis összeállítása során korrigáltuk az eredetileg a vállalati központok településkódja szerint aggregált kistérségi adatokat. A vállalati mérlegbeszámolók az 1997–2001 közötti évekre tartalmazzák a vállalatok telephelyeinek településkódjait és a telephelyek létszámadatait. Azoknál a vállalatoknál, amelyeknek több kistérségben is volt telephelyük, a vállalatok adatait létszámarányosan szétosztottuk az érintett kistérségek között.

#### *A hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok abszolút és relatív területi koncentrációjának alakulása 1993 és 2001 között*

A külföldi és hazai tulajdonú vállalatokban foglalkoztatottak létszámára, illetve létszámarányaira vonatkozóan két adatforrás áll rendelkezésünkre. A Foglalkoztatási Hivatal bértarifa-felvételének adatai szerint 2003-ban az öt fő feletti vállalata-

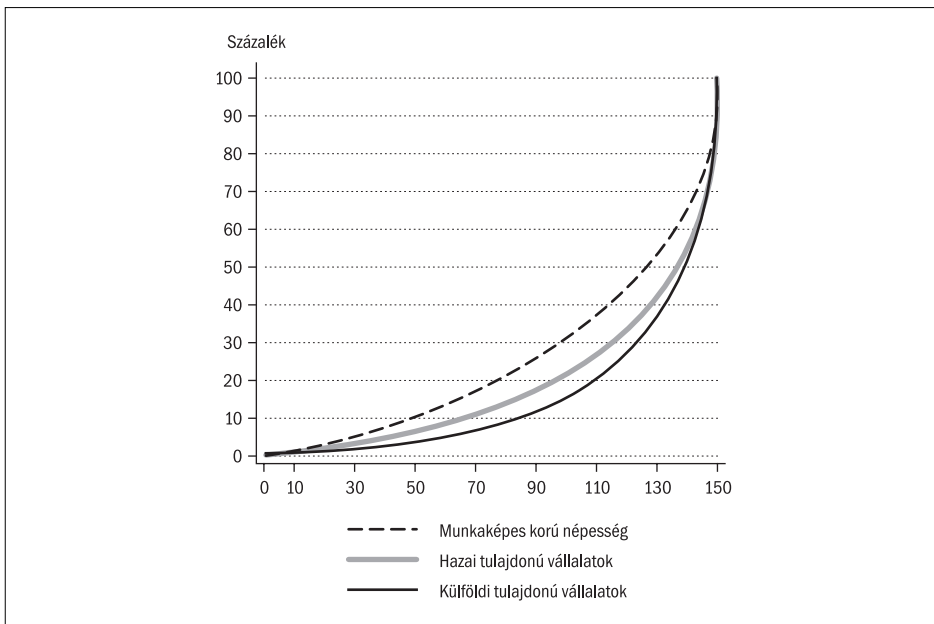
<sup>3</sup> A költségvetési szféra méretében, területi eloszlásában nem történt jelentős elmozdulás az elmúlt években. A foglalkoztatottak 14 százalékát alkotó „nem alkalmazotti” státusban lévő munkavállalók területi eloszlásának alakulása viszont fontos összetevője a munkaerőpiac regionális folyamatainak (Köllő–Vincze [1999]).



tokban foglalkoztatottak 25,3 százaléka dolgozott többségi és 3,9 százaléka kisebbségi külföldi tulajdonban lévő vállalatnál. A hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatott létszám kistérségi szintű területi eloszlásáról a KSH-APEH adatbázisa ad használható információt. A 6. ábrán látható Lorenz-görbék jól érzékeltetik, hogy a vállalati szektorban foglalkoztatottak területi koncentrációja lényegesen meghaladja a munkaképes korú népesség területi koncentrációját. 2000-ben a munkaképes korú népességre vonatkozó Gini-index 0,5, a hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottakra vonatkozó Gini-index 0,63, illetve 0,71 volt. A nagyfokú koncentrátságra jellemző, hogy a kistérségek felső 10 százalékában élt a munkaképes korú népesség 47,7 százaléka, a hazai foglalkoztatottak 55,3 százaléka és a külföldi tulajdonú vállalatoknál foglalkoztatottak 59,3 százaléka. A kistérségeket beazonosítva, kiderül, hogy mindhárom sokaság döntően a fővárosba és néhány urbanizált térségbe koncentrálódott. A munkaképes korú népesség 17,1, a hazai vállalatok által foglalkoztatottak 23, a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottaknak pedig 23,5 százaléka egyetlen térségben, a fővárosban található meg. Az egyenlőtlenségi mutató értéke mind a külföldi, mind a hazai tulajdonú vállalatok esetében nagyfokú időbeli stabilitást mutat, a területi koncentráció mértéke nem csökkent az elmúlt években.

6. ábra

A munkaképes korú népesség, hazai és külföldi tulajdonú vállalatok foglalkoztatottjainak területi koncentrációja Magyarországon, 2000  
(Lorenz-görbék)



Forrás: KTK Regionális adatbázis.

Magától értetődő, hogy a vállalati álláshelyek olyan magas népsűrűségű, urbanizált térségekbe koncentrálódnak, ahol kellő számú és megfelelő képzettségű álláskereső áll a betelepülő vagy a foglalkoztatást bővítő vállalatok rendelkezésére. Annak érdekében, hogy az adottságként jelentkező munkaerő-ellátottság hatásán túli koncentrációt kimutassuk, az *abszolút koncentráció* mutatószámai mellett szükséges, hogy az úgynevezett *relatív koncentrációs indexek* számítása.

$$KÜLF\_I_{ij} = (FDIL_{ij}/S_iFDIL_{ij})/(S_jWAPOP_{ij}/S_jWAPOP_{ij}), \quad 0 < KÜLF\_I_{ij} < \infty$$

$$HAZ\_I_{ij} = (DL_{ij}/S_iDL_{ij})/(S_jWAPOP_{ij}/S_jWAPOP_{ij}), \quad 0 < HAZ\_I_{ij} < \infty$$
(1)

ahol:

*FDIL*: külföldi tulajdonú vállalatokban foglalkoztatottak száma,

*DL*: hazai tulajdonú vállalatoknál foglalkoztatottak száma,

*WAPOP*: munkaképes korú népesség.

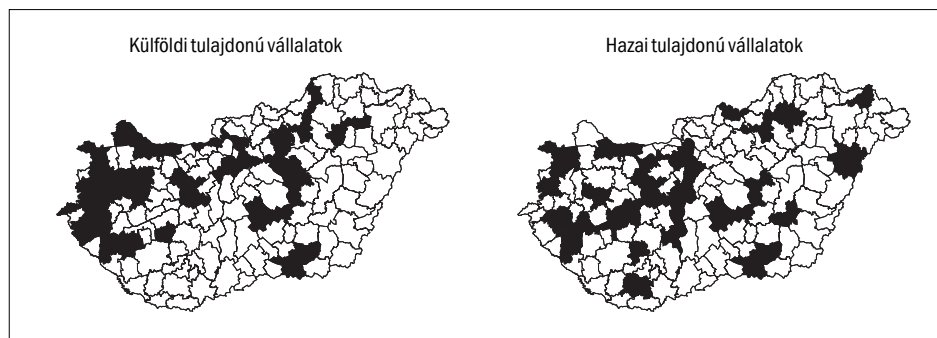
*i* = kistérség, *j* = ágazat

Az indexek azt mutatják, hogy az *i*-edik régióban a *t*-edik évben a régió részesedése a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottak összlétszámából hogyan aránylik a régióhoz a munkaképes korú népesség összlétszámából való részesedéséhez. Ha a mutatószámok értéke az adott régióban kisebb, illetve nagyobb, mint 1, akkor ez azt jelenti, hogy a régióhoz a külföldi vagy a hazai tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottakból való részesedése kisebb, illetve nagyobb a régióhoz az aktív korú népességből való részesedésénél.

A kistérségeknek a hazai és a külföldi vállalati foglalkoztatottakra számított koncentrációs indexei közötti korreláció 2000-ben 0,367 volt. Ez arra utal, hogy bár az abszolút koncentráció mértékében nincs túl nagy különbség a hazai és a külföldi foglalkoztatottak között, a hazai és a külföldi tulajdonú foglalkoztatottak területi eloszlása jelentős eltéréseket mutat. A 7. ábra a külföldi, illetve a hazai

7. ábra

A relatív koncentrációs index nagysága szerint a felső kvartilisbe tartozó kistérségek 2000-ben



Forrás: KTK Regionális adatbázis.

tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottakra vonatkozó relatív koncentrációs indexek nagysága szerint számított felső kvartilisbe tartozó kistérségek területi eloszlását mutatja. Látható, hogy a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottak relatív koncentrációja különösen magas az ausztriai határ menti régiókban, de a keleti országrészben is vannak magas relatív koncentrációjú területek. A hazai tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottak relatív koncentrációja ugyanakkor nem mutat szembetűnő eltérést az ország keleti, illetve nyugati térségeiben.

### *A hazai és a külföldi tulajdonú vállalati foglalkoztatás relatív koncentrációját magyarázó tényezők*

A vállalati foglalkoztatottak területi koncentrációját befolyásoló tényezők önálló hatásáról fontos információt kapunk, ha néhány, megfelelően kiválasztott területi változót felhasználva keresztszeti regressziós függvényekkel becsüljük a kistérségek relatív koncentrációs indexeit. Az elmúlt években született tanulmányok (Fazekas [1996], [2000], [2000b], Ábrahám–Kertesi [1999], Nemes Nagy [2003]) egyaránt azt mutatják, hogy Magyarországon a térségek gazdasági lehetőségeiben, foglalkoztatási kapacitásaiban meglévő regionális különbségeket alapvetően három tényezőcsoport magyarázza: a térségek ipari hagyománya, a földrajzi helyzet és a népesség iskolai végzettsége. A következőkben néhány, a fenti tényezőket mérő változóval becsüljük a hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok relatív koncentrációs indexeit a (2) és a (3) egyenletek szerint:

$$KÜLF\_I_{it} = b_0 + b_1ISKOLA_{it} + b_2IPAR_{i,90} + b_3TÁVOLSÁG_i + b_4AUHATÁR_i + u \quad (2)$$

$$HAZ\_I_{it} = b_0 + b_1ISKOLA_{it} + b_2IPAR_{i,90} + b_3TÁVOLSÁG_i + b_4AUHATÁR_i + u, \quad (3)$$

ahol:

- $KÜLF\_I$  = külföldi tulajdonú vállalatokban foglalkoztatottak relatív koncentrációs indexe,
- $HAZ\_I$  = hazai tulajdonú vállalatokban foglalkoztatottak relatív koncentrációs indexe,
- $ISKOLA$  = a hét évnél idősebb népesség által elvégzett iskolai osztályok átlaga,
- $IPAR$  = az iparban foglalkoztatottak aránya 1990-ben,
- $TÁVOLSÁG$  = a térségközpont távolsága közúton az osztrák határtól (km),
- $AUHATÁR$  = dummy változó. Ausztriával határos kistérség = 1, egyéb kistérség = 0,
- $b_{jk}$  = regressziós koefficiens,
- $U$  = hibatag,
- $T$  = a megfigyelés éve ( $t = 1993-2001$ ),
- $I$  = kistérség sorszáma ( $i = 1-150$ ).

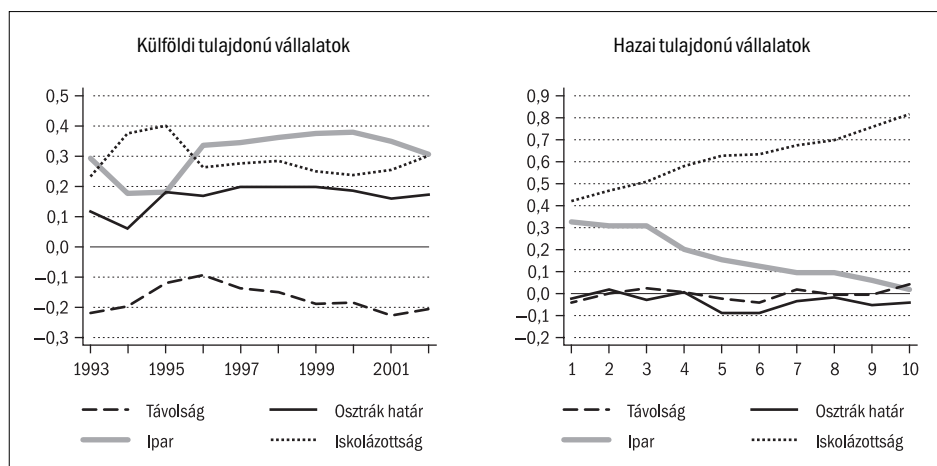
Az adott időszak egyes éveire vonatkozó ismételt becslések segítségével megállapítható, mely változóknak van szignifikáns hatásuk a vállalatok területi koncent-

rációjának alakulására, kimutatható a hatás iránya és a változók magyarázó erejének időbeli alakulása. A regressziós becslések eredményeit a Függelék F1. és F2. táblázata tartalmazza. A kiigazított  $R^2$ -ek a külföldi tulajdonú vállalatokra vonatkozó becslésekben 0,36 és 0,51 között, a hazai tulajdonú vállalatok esetében 0,42 és 0,55 között mozognak.

A 8. ábra a két vállalatcsoportra számított becslések standardizált regressziós együtthatóinak időbeli alakulását mutatja 1993 és 2001 között. Az eredmények összhangban vannak a vállalkozások területi koncentrációjával foglalkozó empirikus tanulmányok eredményeivel.

8. ábra

A relatív koncentrációs index nagysága szerint a felső kvartilisbe tartozó kistérségek 2000-ben



Forrás: KTK Regionális adatbázis.

A regressziós becslések alapján látható, hogy:

- az iskolázottságot és az ipari örökséget mérő változók várakozásunknak megfelelően mindkét vállalatcsoportban szignifikáns pozitív hatást mutatnak a vizsgált időszakban. Mind a hazai, mind a külföldi vállalatok azokba a régiókba koncentrálódnak, ahol viszonylag iskolázott a népesség, és már a rendszerváltás idején is viszonylag magas volt az iparban foglalkoztatottak aránya;
- a hazai tulajdonú vállalatok csoportjában a földrajzi helyzetet jelző változók nincsenek szignifikáns hatással a vállalatok koncentrációjára. Az iskolázottságot jelző változó hatóereje szignifikáns, és folyamatos növekedést mutat, míg az ipari örökséget jelző változó hatóereje folyamatosan csökkent az elmúlt években. A nyers adatokból ismert tendenciák tehát a többi tényező hatását kiszűrve is megmaradnak;
- a külföldi tulajdonú vállalatok csoportjában mind a négy változó szignifikáns hatást mutat. A külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottak az ország nyugati részén található, képzett munkaerővel rendelkező ipari térségekbe, eze-

ken belül is különösképpen az osztrák határ menti térségekbe koncentrálnak. A változók magyarázó ereje nem változott jelentős mértékben az elmúlt évek során.

A munkaképes korú népesség iskolai végzettsége tehát igen fontos magyarázó tényezője mind a hazai, mind a külföldi vállalatokban foglalkoztatottak térbeli eloszlásának. Az ISKOLA változó természetesen több, a térség urbanizáltságával összefüggő externális hatást is megragad. Azokban az urbanizált régiókban, ahol viszonylag magas az iskolai végzettség, nagy a szolgáltatási szektor aránya, fejlettebb az infrastruktúra, nagyobb a vállalkozások, a civil szervezetek, a kulturális intézmények sűrűsége is. Az utóbbi jellemzőket mérő változóknak azonban az ISKOLA változó mellett nincs szignifikáns hatásuk a becslőfüggvényekben, és ha bármelyiket kicseréljük az ISKOLA változóval, akkor csökken a becslőfüggvény magyarázó ereje.

### *Regionális különbségek a hazai és a külföldi tulajdonú vállalatok bérszintjében, termelékenységében és a termékegységre eső bérköltségben*

Annak ellenére, hogy a kilencvenes évek végén számos szakmában már munkaerőhiány volt a fejlett régiókban, és az ezekben a régiókban fizetett bérek jelentősen meghaladják a fejletlen régiók bérszintjeit,<sup>4</sup> továbbá a központi és a helyi önkormányzatok számos eszközzel próbálták növelni az elmaradott régiók tőkevonzó képességét, a fejlett régiókban működő vállalkozások mégsem mozdulnak el a fejletlen régiók felé, és nem változtak a beruházók telephely-választási preferenciái sem. Éppen ellenkezőleg, az alacsony foglalkoztatási rátájú régiók részesedése csökkent, a magas foglalkoztatású régiók részesedése pedig növekedett a külföldi tulajdonú vállalati foglalkoztatásból az elmúlt években. A 2. táblázat azt mutatja, hogy a vállalati szektorban 1993 és 2002 között bekövetkezett nettó létszámbővülés miképpen hatott a foglalkoztatásra a magas és az alacsony foglalkoztatási rátával rendelkező kistérségekben. A vizsgált időszakban a vállalatok létszámbővülése a munkaképes korú népesség 6,6 százalékát tette ki. E bővülés kétharmada a külföldi tulajdonú vállalatok csoportjában következett be. A magas foglalkoztatottságú térségekben a munkaképes korú népesség több mint 11 százalékkal nőtt a vállalati foglalkoztatottak száma, míg az alacsony foglalkoztatottságú kistérségekben csökkent a vállalatoknál foglalkoztatottak száma. Látható hogy a magas foglalkoztatottságú kistérségekben a foglalkoztatottak számának növekedése elsősorban a külföldi tulajdonú vállalatok létszámbővülésének volt köszönhető.

Ha a regionális bérkülönbségek mellett a regionális termelékenységekülönbségeket is tekintetbe vesszük, nem nehéz megérteni, hogy miért vonakodnak a vállalatok a növekvő szakemberhiány ellenére a fejletlen régiókba telepíteni üzemeiket. Az 9. ábra a bér, termelékenység és termékegységre jutó regionális munkaerő-

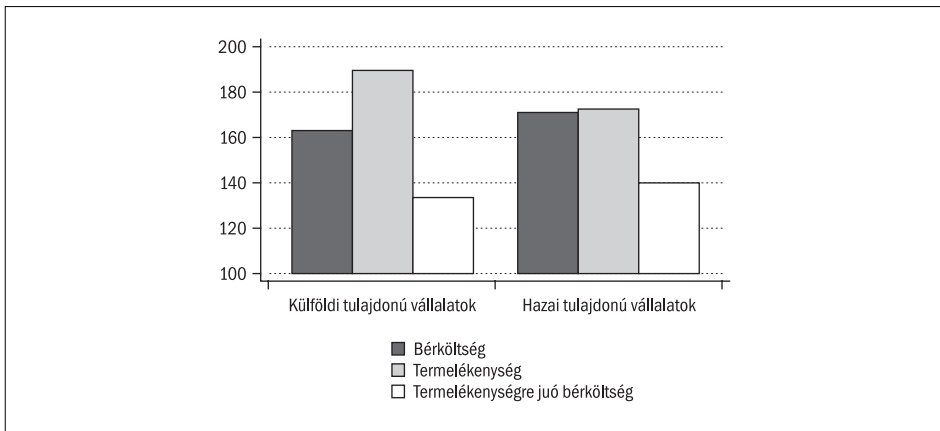
<sup>4</sup> Köllő János számításai azt mutatják, hogy a regionális bérkülönbségek az összetételhatásoktól megtisztítva már korántsem olyan nagyok, és csökkenő tendenciát mutatnak (Köllő [2003]).

2. táblázat  
A foglalkoztatottak számának változása a hazai és külföldi tulajdonú vállalkozásokban,  
1993–2002  
(a munkaképes korú népesség százalékában)

A kistérségek 2000. évi foglalkoztatási ráták szerint számított kvartilisei	Hazai tulajdonú vállalatok	Külföldi tulajdonú vállalatok	Összesen
Alsó kvartilis (alacsony foglalkoztatottság)	-2,5	+1,6	-0,9
Felső kvartilis (magas foglalkoztatottság)	+4,1	+7,1	+11,2
Összes kistérség	+2,2	+4,4	+6,6

Forrás: KTI Regionális adatbázis.

9. ábra  
A bérek, a termelékenység és a termékegységre jutó bérköltség regionális aránya a foglalkoztatási arány szerinti felső és alsó kvartilisbe tartozó kistérségekben működő vállalatoknál a feldolgozóiparban, 2000  
(a felső negyedbe tartozó kistérségekben működő vállalatok = 100 százalék)



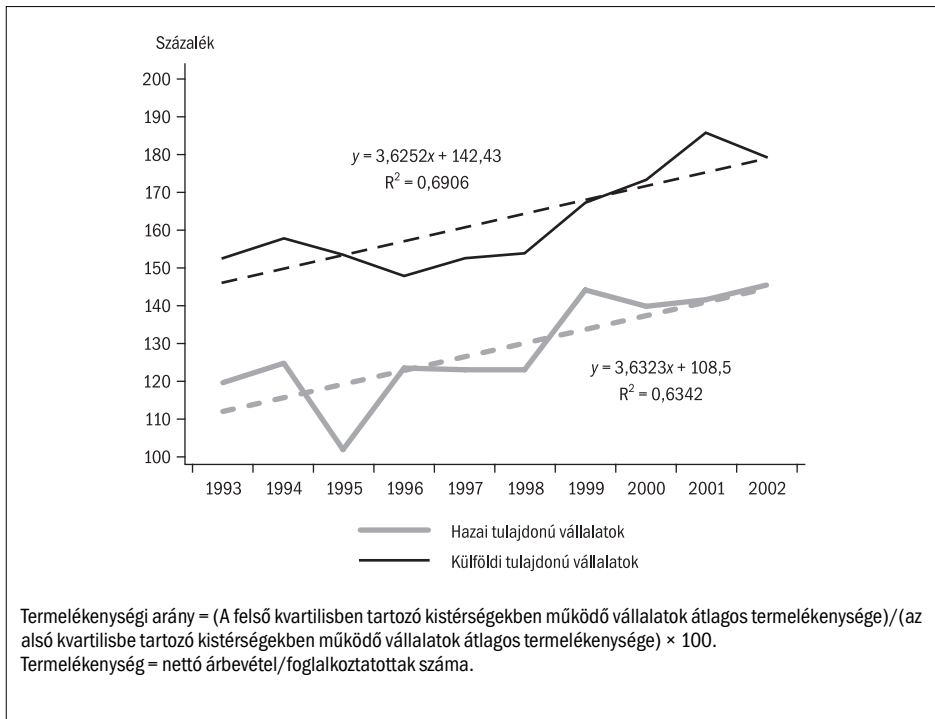
költség-különbségeket mutatja a feldolgozóiparban, külön a külföldi és külön a hazai tulajdonú vállalatok csoportjában. A régiókat a foglalkoztatási ráta szerint osztottuk négy csoportba. Látható, hogy a mutatók regionális különbségei jelentősek mindkét vállalatcsoportban. A bérek magasabbak a magas foglalkoztatottságú régiókban, és alacsonyabbak az alacsony foglalkoztatottságú régiókban, de a jelentős termelékenységekülönbségek miatt a termékegységre jutó munkaerőköltség a fejlett régiókban jóval alacsonyabb, mint a fejletlen régiókban.

A regionális termelékenységekülönbségeket a régióspecifikus jellemzők (logisztikai adottságok, a nagyvárosi agglomerációk által nyújtott externáliák) megléte vagy hiánya mellett számos vállalatspecifikus tényező befolyásolja. Ilyen tényezők például az ágazati összetétel, a technológia fejlettsége, az adott régió vállalataira jellemző tőke- vagy munkaintenzív technológiák. A rendelkezésünkre álló adatbázis sajnos nem alkalmas a régió- és vállalatspecifikus hatások elkülönítésére.

Mindenesetre a „jó” és a „rossz” régiók közötti regionális termelékenységkülönbségek időbeli alakulása mind a külföldi, mind a hazai tulajdonú vállalatok csoportjában figyelemreméltó tendenciát mutat. A 10. ábra a foglalkoztatási ráta nagysága alapján a felső és az alsó negyedbe tartozó kistérségekben működő külföldi és hazai tulajdonú feldolgozóipari vállalatok termelékenységkülönbségeinek időbeli alakulását mutatja 1993 és 2001 között. Látható, hogy a termelékenységkülönbségek mindkét csoportban növekedtek az évek során.

10. ábra

A termelékenységi arány alakulása a munkanélküliségi ráta nagysága szerint az alsó és a felső kvartilisben működő feldolgozóipari vállalatokban



Forrás: KTI Regionális adatbázis

A regionális termelékenységkülönbségek növekedése részben a regionális hatások egy speciális fajtájából, nevezetesen az adott régióban működő külföldi és hazai tulajdonú vállalatok között közvetlenül (például a beszállítói, kooperációs kapcsolatok révén) vagy közvetve (például a vállalatok közötti munkaerő-áramlás révén) meglévő, úgynevezett regionális *spillover hatásokból* adódik. A közép-kelet-európai országokban vagy éppen a Magyarországon meglévő spillover hatásokkal foglalkozó empirikus tanulmányok általában alátámasztják, hogy valóban léteznek ilyen hatások: a külföldi tulajdonú vállalatok beáramlása egy-egy régióba

pozitív hatással van a régióban működő hazai tulajdonú vállalatok termelékenységére (*Schoors–van der Tol* [2002], *Sgard* [2001], *Günther* [2002]; *Konings* [2000]). Ez a hatás legalábbis részben megmagyarázza a jó és rossz régiókban működő vállalatok közötti termelékenységkülönbségek növekedését. Minél nagyobb egy-egy régióban a külföldi tulajdonú vállalatok sűrűsége, annál erősebbek a külföldi tulajdonú vállalatok felől a hazai tulajdonú vállalatok felé irányuló spillover hatások és a vállalatokat a fejlett urbanizált régiókba tömörítő agglomerációs hatások. Ezekkel arányban egyre kevésbé lehet a vállalatokat az elmaradott, alacsony termelékenységű régiókban történő beruházásokra ösztönözni.



## 4. Összefoglalás és következtetések

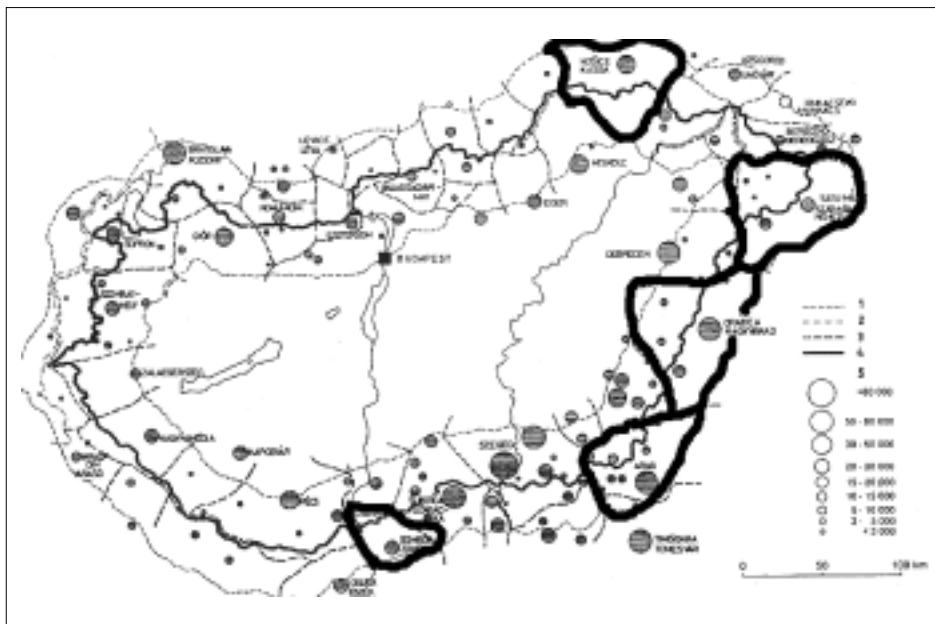
A külföldi tulajdonú vállalatok térnyerése az elmúlt években jelentős mértékben hozzájárult a munkanélküliség és foglalkoztatás regionális különbségeinek növekedéséhez. Foglalkoztatásbővülés összességében csak a külföldi tulajdonú vállalatok csoportjában, döntő részben az ország fejlettebb, magas foglalkoztatottsági rátával jellemezhető területein következett be. A külföldi tulajdonú foglalkoztatók relatív koncentrációja a nyugati határhoz közeli, kedvező földrajzi fekvésű, iskolázott népességű, urbanizált, ipari régiókban volt magasabb az átlagosnál. Az iskolázottság és az ipari hagyományok a hazai tulajdonú vállalatok területi eloszlását is befolyásolják, de a nyugati határtól való távolság hatása nem volt kimutatható ebben a vállalatcsoportban. A vállalatok területi eloszlásának alapvető jellemzői nagy stabilitást mutatnak. A „jó” és rossz” régiókban működő vállalatok közötti jelentős és növekvő termelékenységekülönbségek is hozzájárulhatnak ehhez a stabilitáshoz. A regionális termelékenységekülönbségeket meghatározó vállalatspecifikus és régióspecifikus tényezők mellett a külföldi tulajdonú vállalatok felől a hazai tulajdonú vállalatok felé irányuló pozitív spillover hatások is szerepet játszhatnak abban, hogy a hazai tulajdonú vállalkozások is a legfejlettebb régiókban koncentrálódnak.

Az itt összefoglalt tapasztalatok alapján aligha várható, hogy a külföldi vagy akár a hazai tulajdonú vállalkozások tömegesen áttelepülnek a leginkább elmaradott térségekbe, és így jelentős mértékben csökkennek a legfejlettebb és a legkevésbé fejlett régiók közötti különbségek. Ebből a szempontból az Európai Unióhoz való csatlakozás, a külföldi tulajdonú vállalatok további térnyerése, illetve a hazai tulajdonú vállalatok közötti kapcsolatok felerősödése inkább növeli, mintsem csökkenti a meglévő regionális különbségeket. Az előzőkben láttuk, hogy a helyi népesség iskolázottsága meghatározó hatással van a kistérségek tökevonó képességére. Nem kétséges, hogy az iskolázottság növelése alapvető feladat, amely csak hosszabb távon, az oktatási infrastruktúra jelentős fejlesztésével érhető el. Láttuk, hogy az iskolázottság mellett a földrajzi helyzet, a térségek logisztikai adottságai és az ipari tapasztalatok megléte jelentős hatással van a térségek tökevonó képességére. A fejlett nyugat-európai innovációs központoktól való távolság – utazási időben, szállítási költségekben mérve – csökkenthető a szállítási infrastruktúra fejlesztésével, mindenekelőtt az autópálya-hálózat bővítésével. Az eddigi autópálya-építések azt mutatják, hogy néhány kelet-magyarországi és északkelet-magyarországi urbanizált terület az autópálya elkészülte után viszonylag gyorsan hozzákapcsolódott a Budapest körüli agglomerációhoz. (Lásd erről a kötetben Németh Nándor tanulmányát.)

Sokkal nehezebb kérdés, hogy mit lehet tenni az ország északkeleti, keleti és

déli határ menti térségeiben lévő elmaradott, rurális, „városhiányos” térségekkel? Vajon mit hozhat e térségek számára az Európai Unióhoz való csatlakozás? A globalizáció előrehaladásával, az európai gazdasághoz való egyre szorosabb kapcsolódással járó folyamatok regionális következményeit tekintve nem tűnik valószínűnek, hogy meg lehet állítani további leszakadásukat és elszegényedésüket. A fejezet végén mindazonáltal az Európai Unió bővítésének egy pozitív regionális következményre szeretnénk felhívni az olvasó figyelmét. A 11. ábra a határ menti városok vonzáskörzeteit mutatja. Jól látható, hogy az alacsony foglalkoztatottságú kistérségek jelentős része olyan határ menti térségben van, ahol a térség korábbi vonzásközpontja (például Kassa, Nagyvárad, Arad) a jelenlegi határ túloldalán található. Nem kétséges, hogy ezek a térségek a környező országok Európai Unióhoz való csatlakozása után, hosszabb távon újra a korábbi városközpontok vonzáskörzetébe kerülnek, és részei lehetnek a városok köré szerveződő helyi munkaerőpiacoknak. A határok megszűnése így néhány, ma távoli, perifériális helyzetű, városhiányos térség számára lehetővé teheti, hogy a határ túloldalán lévő urbanizált térségközpontokhoz kapcsolódjanak.

11. ábra  
A határ menti városok vonzáskörzetei



Forrás: Kovács [1990].

## Irodalom

- ÁBRAHÁM ÁRPÁD–KERTESI GÁBOR [1998]: Regional unemployment rate differentials in Hungary 1990–1995. The changing role of human capital. Megjelent: *Halpern, L.–Wyplosz, Ch.* (szerk.): *Hungary – Towards a market economy*, Cambridge University Press, Cambridge.
- BARTUS TAMÁS [2003]: Ingázás. Megjelent: *Cseres-Gergely Zsombor–Fazekas Károly* (szerk.): *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest.
- BOERI, T.–SCARPETTA, S. [1996]: Regional Mismatch and the Transition to a Market Economy. *Labour Economics*, 3. 233–254. o.
- BORNHORST, F.–COMMANDER, S. [2004]: Regional Unemployment and its Persistence in Transition Countries, IZA Discussion Papers No. 1074. Institute for the Study of Labour, (IZA).
- CSERES-GERGELY ZSOMBOR [2003]: County to county migration and labour market conditions in Hungary between 1994 and 2002. *Journal of Labour Market research. Special Issue. Europeanisation of the Labour Markets in an Enlarged European Union. Part I. Labour markets, labour market policy and internal mobility of labour.* Verlag W. Kohlhammer. Stuttgart. Vol. 37. No. 4. 425–436. o.
- ELHORST, J. P. [2003]: The Mystery of Regional Unemployment Differentials: Theoretical and Empirical Explanations. *Journal of Economic Surveys*, Vol. 17. No. 5. 709–748. o.
- DECRESSIN, J.–FATÁS, A. [1995]: Regional Labour Market Dynamics in Europe. *European Economic Review*, No. 39 Vol. 9. 1627–1655. o.
- FAZEKAS KÁROLY [1996]: Types of Micro-regions, Dispersion of Unemployment, and Local Employment Development in Hungary. *Eastern European Economics*, Vol. 34. No. 3.
- FAZEKAS KÁROLY [2000a]: *Regional Labour Market Differentials during Transition in Hungary.* Megjelent: Petracos, G.–Maier, G.–Gorzélek, G. (szerk.): *Integration and Transition in Europe: The Economic Geography of Interaction*, Routledge, London.
- FAZEKAS KÁROLY [2000b]: A külföldi működőtőke-beáramlás hatása a munkaerőpiac regionális különbségeire Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 2000. 7. sz. 823–840. o.
- FAZEKAS, KÁROLY [2003]: Regionális különbségek a munkaerőpiacon. Megjelent: Laky T. (szerk.): *Magyarországi munkaerőpiac 2003.* Foglalkoztatási Hivatal–Országos Foglalkoztatási Közalapítvány, Budapest.
- FERRAGINA, A. A.–PASTORE, F. [2005]: Mind the Gap: Unemployment in the New EU Regions. IZA DP No. 1565. Institute for the Study of Labor. Bonn.
- FUJITA M.–KRUGMAN, P. R.–VENABLES, A. J. [1999]: *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade.* MIT Press, Cambridge.
- GÁCS, V.–HUBER, P. [2003]: *Regional Labour Market Problems in the Candidate Countries: A Descriptive Analysis.* Megjelent: *Adjustment Capability of Regional Labour Markets.* AccessLab, EU 5 Framework Programme. Workpackage No. 2. <http://accesslab.wifo.ac.at>.
- GÜNTHER, J. [2002]: The significance of FDI for innovation activities within domestic firms. The case of Central East European transition economies. IWH Discussion Papers, No. 162.
- HAHN CSABA [2004]: A térségi fejlődést befolyásoló tényezők Magyarországon. *Területi Statisztika.* november.
- HUBER, P.–A. WÖRGÖTTER [1999]: Local Unemployment Dynamics in Central and Eastern Europe: A Comparison of three Countries. Megjelent: *Crampton, G.* (szerk.): *Regional Unemployment, Job Matching and Migration.* Pion, London, 35–48. o.
- IAMMARINO, S.–SANTANGELO, G. D. [2000]: Foreign Direct Investment and Regional Attractiveness in the EU Integration Process. Some evidence for the Italian regions. *European*

- Urban and Regional Studies, Vol. 7. No. 1. 5–18. o.
- KERTESI GÁBOR [1997]: A gazdasági ösztönzők hatása a munkaerő földrajzi mobilitására 1990–1994 között. *Esély*, 2. sz.
- KERTESI GÁBOR [2000]: Ingázás a falusi Magyarországon. Egy megoldatlan probléma. *Közgazdasági Szemle*, 10. sz. 775–798. o.
- KEUNE, M. (szerk.) [1998]: *Regional Development and Employment Policy: Lessons from Central and Eastern Europe*. ILO-CET, Genf–Budapest.
- KONINGS, J. [2000]: The Effects of Direct Foreign Investment on Domestic Firms: Evidence from Firm Level Panel Data in Emerging Economies. William Davidson Institute Working Paper, No. 344.
- KOVÁCS ZOLTÁN [1990]: A határ menti területek közúthálózatának átalakulása az I. világháború utántól napjainkig. *Földrajzi Közlemények*, No. 1–2. 3–16. o.
- KÖLLŐ JÁNOS [1997]: A napi ingázás feltételei és a helyi munkanélküliség Magyarországon: számítások és szampéldák. *Esély*, 2. sz.
- KÖLLŐ JÁNOS [2000]: Regionális kereseti és bérköltség-különbségek. Megjelent: *Fazekas Károly* (szerk.): *Munkaerőpiaci Tükör 2000*. MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont, Budapest.
- KÖLLŐ JÁNOS [2002]: Az ingázási költségek szerepe a regionális munkanélküliségi különbség fenntartásában. MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont, Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, BWP2002/2.
- KÖLLŐ JÁNOS [2002]: Regional differences in Earnings and Wage Costs. Megjelent: *Fazekas Károly–Koltay Jenő* (szerk.): *The Hungarian Labour Market. Review and Analysis 2002*. Institute of Economics. Budapest.
- KÖLLŐ JÁNOS [2003]: Regionális kereseti és bérköltség-különbségek. Megjelent: *Cseres-Gergely Zsombor–Fazekas Károly* (szerk.): *Munkaerőpiaci Tükör 2003*. MTA KTK–OFA, Budapest.
- KÖLLŐ JÁNOS–VINCZE MÁRIA [1999]: Self-employment, Unemployment and Wages: Regional Evidence from Hungary and Romania. Budapest Working Papers on the Labour Market, BWP 99/7.
- KÖRÖSI GÁBOR [2005]: A versenyszféra munkapiacának működése. KTI könyvek. MTA Közgazdaságtudományi Intézet. Budapest.
- KRUGMAN, P. [1991a]: Increasing Returns and Economic Geography. *Journal of Political Economy*, Vol. 99. No. 33. 433–499. o.
- KRUGMAN, P. [1991b]: History and Industry Location: The Case of the Manufacturing Belt. *American Economic Review*, 81. 80–83. o.
- KRUGMAN, P. [2003]: *Földrajz és kereskedelem*. Közgazdasági Kiskönyvtár, Tankönyvkiadó, Budapest.
- KSH [2003]: *A külföldi működőtőke Magyarországon, 2000–2001*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- MARKUSEN, J. R.–VENABLES, A. J. [1995]: Multinational Firms and the New Trade Theory. NBER Working Paper. No. 5036. február.
- MICKIEWICZ, T.–RADOSEVIC, S.–VARBLANE, U. [2000]: The Value of Diversity: Foreign Direct Investment and Employment in Central Europe During Economic Recovery. Working Paper, 05/00, Sussex European Institute, University of Sussex, <http://one-europe.ac.uk>.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2000]: The new regional structure in Hungary. Megjelent: *Petracos, G.–Maier, G.–Gorzélek, G.* (szerk.): *Integration and Transition in Europe: The Economic Geography of Interaction*. Routledge, London.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2001]: New Regional Patterns in Hungary. Megjelent: *Measburger, P.–Jöns, H.* (szerk.): *Transformations in Hungary. Essays in Economy and Society*. Physica Verlag, Heidelberg.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2003]: A fekvés és az iskolázottság hatása a területi egyenlőtlenségekre Magyarországon. Megjelent: *Cseres-Gergely Zsombor–Fazekas Károly* (szerk.): *Munkaerőpiaci Tükör, 2003*. MTA KTK–OFA, Budapest.
- NEMES NAGY JÓZSEF–NÉMETH NÁNDOR [2003]: A „hely” és a „fej”. A regionális tagoltság tényezői az ezredforduló Magyarországon. Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, 7. MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont
- OECD [1995]: *The Regional Dimension of Unemployment in Transition Countries. A Challenge for Labour Market and Social Policies*. OECD. Párizs.
- OVERMAN, H. G.–PUGA, D. [1999]: Unemployment Clusters across European Regions and Countries. CEP Discussion Paper, No. 434. o.
- OVERMAN, H. G.–PUGA, D. [2002]: Unemployment Clusters. Nearness Matters within and

- across Europe's Borders. CEP Discussion Paper, No. 434.
- PADOA SCHIOPPA KOSTORIS, F. [1999]: Regional Aspects of Unemployment in Europe and Italy. CEPR Discussion paper Series, No. 2108.
- PADOA SCHIOPPA KOSTORIS, F. [2002]: Unemployment Dynamics of the 'Mezzogiornos of Europe': Lessons for the Mezzogiorno of Italy. CEPR Discussion Paper Series No. 3594.
- PERI, G.-CUNAT, A. [2001]: Job creation in Italy: Geography, Determinants and Perspectives. *Giornale degli Economisti e Annali di Economia*, Vol. 61. No. 1. április, 23-54. o.
- SCHOORS, K.-VAN DER TOL, B. [2002]: Foreign Direct Investment Spillovers within and between Sectors. Evidence from Hungarian Data. *Gehnt University Working Paper*, 2002/157.
- SGARD, J. [2001]: Direct Foreign Investments and Productivity Growth in Hungarian Firms, 1992-1999. *CEPII Working Papers*. No. 19.
- SUEDEKUM, J. [2005]. Increasing Return and Spatial Unemployment Disparities. *HWWA Papers in Regional Science*, Vol. 84. No. 2. 159-181. o.
- TAYLOR, J.-BRADLEY, S. [1997]: Unemployment in Europe: A Comparative Analysis of Regional Disparities in Germany, Italy and the UK. *Kyklos*, Vol. 50. No. 2. 221-245. o.

# Függelék

F1. táblázat  
Külföldi tulajdonú vállalatok

Függő változó = = KÜLF_I	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Kiigazított $R^2$	0,363	0,377	0,428	0,390	0,465	0,504	0,510	0,486	0,489
<i>F</i> -érték	22,118	23,394	28,879	24,774	33,423	38,837	39,778	36,279	36,698
	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)
TÁVOLSÁG	-0,191	-0,198	-0,120	-0,094	-0,136	-0,149	-0,187	-0,186	-0,228
<i>t</i> -érték	-2,385	-2,499	-4,320	-1,213	-1,876	-2,141	-2,707	-2,715	-3,232
	(0,018)	(0,014)	(0,000)	(0,227)	(0,063)	(0,034)	(0,008)	(0,007)	(0,002)
AU_HATÁR	0,139	0,060	0,182	0,167	0,201	0,201	0,200	0,188	0,160
<i>t</i> -érték	1,862	0,806	2,591	2,297	2,949	3,071	3,066	2,822	2,408
	(0,065)	(0,422)	(0,011)	(0,023)	(0,004)	(0,003)	(0,003)	(0,005)	(0,017)
IPAR	0,305	0,179	0,182	0,337	0,346	0,362	0,375	0,379	0,350
<i>t</i> -érték	3,921	2,339	2,506	4,509	4,955	5,409	5,646	5,597	5,186
	(0,000)	(0,021)	(0,013)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)
ISKOLA	0,214	0,376	0,403	0,265	0,275	0,283	0,251	0,237	0,256
<i>t</i> -érték	2,502	4,485	5,078	3,261	3,632	3,921	3,517	3,269	3,538
	(0,013)	(0,000)	(0,000)	(0,001)	(0,000)	(0,000)	(0,001)	(0,001)	(0,001)

Megjegyzés: zárójelben a szignifikanciaértékek.

F2. táblázat  
Hazai tulajdonú vállalatok

Függő változó = = HAZ_I	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Kiigazított $R^2$	0,418	0,457	0,476	0,483	0,485	0,474	0,492	0,547	0,593
<i>F</i> -érték	27,761	32,182	34,827	35,594	36,143	34,530	36,828	45,601	54,931
	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)
TÁVOLSÁG	-0,043	0,006	0,027	0,009	-0,020	-0,040	0,017	-0,006	-0,004
<i>t</i> -érték	-0,558	0,995	0,373	0,119	-0,278	-0,553	0,237	-0,086	-0,058
	(0,578)	(0,000)	(0,710)	(0,905)	(0,782)	(0,581)	(0,813)	(0,931)	(0,954)
AU_HATÁR	-0,023	0,016	-0,026	0,006	-0,086	-0,088	-0,037	-0,017	-0,050
<i>t</i> -érték	-0,326	0,233	-0,392	0,087	-1,290	-1,302	0,561	-0,275	-0,837
	(0,745)	(0,816)	(0,695)	(0,931)	(0,199)	(0,195)	(0,576)	(0,783)	(0,404)
IPAR	0,3244	0,310	0,306	0,203	0,157	0,125	0,096	0,093	0,060
<i>t</i> -érték	0,393	0,708	4,389	2,941	2,293	1,810	1,423	1,452	0,0985
	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,004)	(0,023)	(0,072)	(0,157)	(0,149)	(0,326)
ISKOLA	0,419	0,466	0,511	0,583	0,627	0,631	0,674	0,701	0,756
<i>t</i> -érték	5,148	5,912	6,667	7,754	8,450	8,478	9,260	10,254	11,686
	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)	(0,000)

Megjegyzés: zárójelben a szignifikanciaértékek.

NEMES NAGY JÓZSEF–NÉMETH NÁNDOR  
AZ ÁTMENETI ÉS AZ ÚJ TÉRSZERKEZET  
TAGOLÓ TÉNYEZŐI





A hazai szakirodalom részletesen feltárta az elmúlt két évtized – térségi szintű – regionális átalakulási folyamatait (Cséfalvay [1993], Enyedi [1996], Kovács [2000], Nemes Nagy [2003]), megvizsgálta a térségi tagoltság főbb elemeit és hatótényezőit (Rechnitzer [1993], Schwertner [1994], Kiss [1998], Bajmócy [2000], Faluvégi [2000], [2004], Beluszky [1999], Deák-Lengyel [2003], Forray-Híves [2003], Süli-Zakar [2003], Obádovics-Kulcsár [2003], G. Fekete [2004]), nyomon kísérte az egyenlőtlenségek változásait (Nagy [2002], Kovács [2002], Jakobi [2004]). A kutatási eredmények egy új, a korábbinál jóval tagoltabb térszerkezetet igazolnak. Tanulmányunkban – e vizsgálati eredményekre is támaszkodva – *egyrészt elhelyezzük a hazai regionális folyamatokat a jelenleg érvényesülő nemzetközi tendenciákban, másrészt bemutatjuk a regionális tagolódás legfőbb elemeit, és megvizsgáljuk az új térszerkezet formálódására ható tényezőket, matematikai-statisztikai eszközökkel elemezve a földrajzi-fekvési tényezők és a humán források fő elemének, az iskolázottságnak a hatásait. Az írás összegzi a kutatási folyamat menetében részben már publikált vizsgálatainkat anélkül, hogy minden részeredményre ismételtelen kitérnénk. (Ezeket lásd Nemes Nagy [2003], [2005a], [2005b], Nemes Nagy-Németh [2004], Németh [2003].)*

# 1. Hullámzó regionális egyenlőtlenségek

## *Modellek és tények*

Az országokon belüli regionális egyenlőtlenségek empirikus, területi statisztikai alapú összehasonlító elemzésének máig gyakorta idézett klasszikus munkája *Williamson* [1965] tanulmánya, amely elsőként vizsgálta széles bázison a regionális tagoltság fejlettségtől való függését. A „*miként függ össze a nemzeti, országos gazdasági fejlődéssel a belső területi tagolódás*” alapkérdésre a szerző eredményei egy *fordított U* alakú modellösszefüggést adnak válaszul, azaz a gazdasági fejlődés kezdeti szakaszait (ami keresztmetszeti értelemben az alacsony-közepes fejlettségi szintnek felel meg) a regionális tagoltság növekedése (divergencia) jellemzi, míg egy – precízen nem meghatározható – szint után a regionális tagoltság enyhülésének periódusa (konvergencia) valószínűsíthető. Korábbi vizsgálataink (*Nemes Nagy* [1987]) alapvetően megerősítették ezt az összefüggést. A hetvenes évekig a témakör kutatói a modellekbe foglalt átfogó kapcsolatok tanulmányozásához 30-40 – többségében európai – ország területi információit vizsgálhatták, míg ma közel 100 országról vannak értékelhető információk (regionális GDP- és jövedelemadatok) a nevezetes „fordított U-hipotézis” ellenőrzéséhez. Bár különböző számbavételi és módszertani nehézségek miatt ez az információtömeg nagyon heterogén, megállapíthatjuk, hogy a legújabb vizsgálatok számos nagy megbízhatóságú összefüggést hoztak felszínre a nemzeti (országos) fejlődés és a területi tagoltság kapcsolatáról (részleteiben lásd *Nemes Nagy* [2005]).

A kutatások két jellegzetes szemléleti-módszertani irány mentén haladnak. Az 1970-es évekig a regionális fejlődési tagoltság fő elemzési, szemléleti iránya, az egyenlőtlenségelméleti alapú úgynevezett *szigma-konvergencia* vizsgálat volt – ekkor a területi fejlettségi szinteknek az országos átlaghoz viszonyított differenciáltságát, szóródását mérik. Az ezredvégen előtérbe került a növekedélméleti hátterű, úgynevezett *béta-konvergencia* vizsgálata, amikor a területi fejlettségi szintek és a fejlődési ütem regressziós kapcsolatából következtetnek a területi közeledésre vagy differenciálódásra (a leggyakrabban idézett alpmunka: *Barro-Sala-i-Martin* [1991]).

Elsőként mindenképpen ki kell emelnünk, hogy minden érdemi vizsgálat lényegében megerősíti a modellek „keresztmetszeti” tartalmát: ma is határozottan elkülönülnek a legfejlettebb (például a nyugat-európai) és a kevésbé fejlett (például latin-amerikai) országok. Előbbiekben összességükben jóval kisebbek a területi fejlettségi különbségek, utóbbiakra erős, rögzült tagoltság jellemző ma is (*Shankar-Shah* [2001] és *Fallon-Lampart* [1998] több országot átfogó újabb vizsgálatait szerint a hatvanas és a nyolcvanas évtizedet összevetve, mindkét országcsoporton

belül valamivel csökkentek ugyan a regionális egyenlőtlenségek, de ez a kettősség változatlanul fennmaradt.) A „fordított U” felfelé ívelő ágára ma már nehéz példát találni a világban, ugyanis még a legelmaradottabb országok is túl vannak azon a fejlettségi szakaszon, amikor a természetes gazdálkodás uralta kiegyenlített térszerkezetből áttértek a polarizáló kapitalista termelési módra. A világ fejlett országaiban a regionális egyenlőtlenségek időbeli lefutása az 1970-es évek közepéig-végéig jól követte a williamsoni sémát, a fejlődéssel, a fejlettségi szint növekedésével párhuzamosan folyamatosan csökkentek a területi fejlettségi különbségek. A tendencia az volt, hogy ezen országok mai fejlett, jellemzően erősen urbanizált térségei és a többi vidék között minden tekintetben szűkült a 20. század során az olló, éles helycserék azonban ritkák.

A területi közeledés egyaránt jellemezte a gazdasági értéktermelés és a lakossági jövedelmek, az anyagi jólét alakulását, előbbiben azonban jellemzően mindenütt erőteljesebb a differenciáltság. A GDP vagy még inkább a vállalati nyereség, profit területi eloszlásához képest a lakossági jövedelmekben erőteljes kiegyenlítő hatása van az állami pénzügyi transfereknek, juttatásoknak. A különböző jövedelemkomponensek arányai lényeges hatással vannak a területi egyenlőtlenségekre, mivel azok területi differenciáltsága markánsan különbözik. Mindenütt igaz az, hogy a legtagoltabbak a tőkejövedelmek, ezt a kevésbé differenciálódó munkajövedelmek (bérek) követik, míg a legegyszerűsebben a pénzbeli juttatások (nyugdíjak, szociális támogatások stb.) oszlanak el. Ez az összefüggés világosan jelzi, hogy az állami jóléti újraelosztás kiterjedtsége vagy éppen hiánya alapeleme a regionális differenciáltságnak is. Az Egyesült Államokban például a 20. század egészét tekintve a tagállamok közötti jövedelemkülönbség alakulását alapvetően a tőkejövedelmek formálták, s éppen ezek arányának a lakossági jövedelmeken belüli növekedése és területi kiegyenlítődése vezérelte az 1970-es évek végéig jellemző területi jövedelemkonvergenciát (Bernat [2001]).

Az 1970-es évek végén azonban mind Európa, mind Amerika országaiban megtört a második világháborút követő évtizedeket általánosan jellemző markáns kiegyenlítődési trend. Ugyanezekben az években a nemzetközi szakirodalom modelljeiben is tükröződik a kétely: a williamsoni fordított U-hoz két divergáló kiágazást, egy nyugodt, alig változó, kiegyensúlyozott térszerkezetet, illetve egy újabb egyenlőtlenség-növekedési szakaszt kötve (Amos [1988]).

E folyamatok mögött a világgazdaságban megindult nagyhatású, átfogó átalakulással összefüggésben az áll, hogy az – anyagi javak szállításának és elosztásnak növekedésével – terciarizált gazdaságok térszerkezetében az előretörő globalizációs és posztfordista mechanizmusok újraértékelték a térségek adottságait. A hagyományos ipari terekben belső okok és a világméretű energiaválság következtében depressziós jelenségek léptek fel, a mezőgazdasági vidékek még a jelentős támogatottság ellenére sem váltak dinamikussá, ugyanakkor a tudásintenzív szektorok, a pénzügyi-gazdasági szolgáltató szféra térben koncentrált dinamikája kissé újra megnövelte a korábbi egyenlőtlenségeket. Míg a korábbi fejlettségi térszerkezetben a városi és ipari terek szinte azonos súlyt képviseltek, ma jellemzően újra kiemelkednek a legnagyobb városi központok, a kvaterner szektorokat – azaz a nem anyagi szolgáltatásokat – koncentráló gaz-

daság nagy vonzaspontjai. A „jóléti állam” megrendülése, a foglalkoztatási válság is egyenlőtlenségnövelő hatással jár.

Mindezek következtében ma Európa legtöbb országára és az Egyesült Államokra *a korábbinál instabilabb fejlettségi kép* a jellemző. A regionális instabilitást a területi egyenlőtlenségek ingadozásában az ezredforduló körüli években is felfedezhetjük, Európa fejlett országaiban például csökkenő, növekvő, hullámzó területi egyenlőtlenségi viszonyokról egyaránt tudósítanak az adatok. Hangsúlyozni kell azonban, hogy e folyamatok dacára az alapképlet változatlan: *a legfejlettebb országok jóval kiegyenlítettebbek, mint a fejlődő világ országai*, ahol a kiegyenlítettség irányába ható tényezők továbbra is nagyon csökevényesek, ráadásul mindeközben a fejlődő világ legtagoltabb makrorégióiban is hatnak az „új differenciálódás” mozgó rugói, gátat vetve az előrejelzés alapján várt kiegyenlítődesi fordulatnak. Ezt a helyi politikai-pénzügyi krízisek visszatérő hullámai is tovább késleltetik.

A legkülönbözőbb területi szinteken, illetve országcsoportokban tapasztalható egyenlőtlenségnövekedésnek lényeges momentuma az is, hogy nem pusztán valamifajta általános, strukturálatlan polarizálódásról van szó. A folyamat ugyanis gyakran markáns térbeli konfigurációval jár: a gazdagság (fejlettség) és a szegénység (elmaradottság) térben összpontosulva, az egymással szomszédos, hasonló jellegű terület egységek csoportjainak belső hasonulásában s egyben egymás közötti elkülönülésében jelenik meg. Ezt a vonást jeleníti meg az úgynevezett *konvergenciaklub* vagy *ikercsúcselmélet* (Major [2001]). Társadalomszerkezeti értelemben sok helyütt összeszűkül a középosztály, a térben pedig kiugróan kedvező, illetve reménytelenül leszakadó régiócsoportok formálódnak. Ez a sajátosság a társadalmi terek elmélete szempontjából is alapvető jelentőségű, hisz a földrajzi közelségből eredő intenzív kölcsönhatások erősödő társadalom- és gazdaságszerveződési erejét jelzi, ráadásul kissé paradox módon: *a távolság hatását látszólag másodlagossá tevő globalizálódás* erősödésével párhuzamosan zajlik.

### *Regionális egyenlőtlenségek az átmeneti országokban*

A 20. század utolsó évtizedében azonban tovább bonyolódott az elméleti modellek sugallta relációk. Felbukkant ugyanis egy olyan országcsoport, a volt szocialista országoké, ahol a radikális átalakulás, a rendszerváltozás teljesen új folyamatokat indított el területi metszetben is.

Ezek az országok korábban sem illeszkedtek az általános modellbe, fejlettségükhöz képest ugyanis mindannyiukat erőteljes „*lefelé nivelláltság*” jellemezte. E viszonylagos kiegyenlítettségnek azonban nem volt valóságosan megalapozott tartalma, nem nyugodott tartós reálbázison. A „szocialista” konvergencia abban is különbözött a piacgazdaságok regionális közeledést hordozó folyamataitól, hogy domináns ágazati tartalma teljesen más volt. Míg *a modern piacgazdaságokban a közeledés alapvető hordozója a gazdaság terciarizálódása*, a népességárányokhoz a primer és szekunder szektornál jóval szorosabban kötődő ágazatok térnyerése volt, addig a szocialista országokban szó sem volt ilyen irányú reáltartalomról, hisz épp a tágan értelmezett infrastruktúra volt a leginkább háttérbe szorított szektor.

Itt a viszonylagos kiegyenlítettséget elsősorban a túltámogatott – több országban a nemzetközi eladósodás árán finanszírozott – termelőágazatok (nehézipar), a tömegtermelés, a nivellált bér- és jövedelemviszonyok eredményezték.

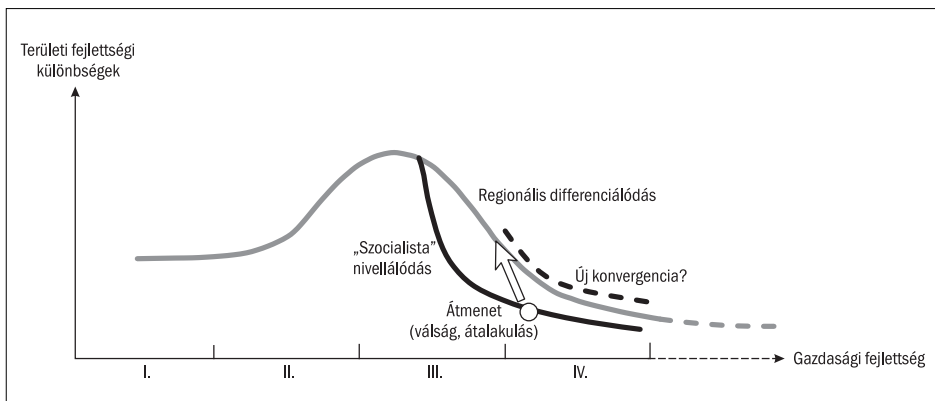
A rendszerváltozás nemcsak a jogállamhoz és a piacgazdasághoz való visszatérést jelenti, hanem ezek megkerülhetetlen következményeként *a regionális egyenlőtlenségek piacgazdaságokra jellemző trendhez való visszatérést is*. Ez minden érintett országban – épp a korábbi relatív kiegyenlítettség miatt – egyértelműen *a regionális fejlettségi, jövedelmi egyenlőtlenségek növekedésével jár* (1. táblázat).

E folyamatokat egyértelműen megerősítik a kelet-közép-európai átmenet területi sajátosságait vizsgáló nemzetközi összehasonlító elemzések (Dunford–Smith [1998], Illés [2000, Turnock, D. [2001], Meusburger, P. [2001a], [2001b], Dall’erba és szerzőtársai [2003], Tondl–Vuksic [2003], Lackenbauer [2004a], [2004b]) s számos egyedi országanalízis is. Hasonló térfolyamatok jellemzik a táblázatunkban nem szereplő Oroszországot (Bradshaw–Vartapetov [2003]), az Európán kívüli világban a gazdasági, piaci nyitást végrehajtó országokat is. Kína növekvő tengerpart-belső területek megosztottsága széles körben ismert és kutatott (Probáld [1999], Kanbur–Zhang [2004]), differenciálódik a korábban szinte teljesen homogén Mongólia, s éles Dél–Észak, tengerpart–hegyvidék polarizáció indult meg Vietnamban is. Ezekben az országokban az egyenlőtlen regionális növekedés éles és mély társadalmi megosztottsággal, esetenként szélsőséges szegénységgel párosul.

A rendszerváltozást követő divergencia átfogó és egyértelmű. Ugyanakkor éppen ez a fejlődésmenet illeszthető be magától értetődően az általános modellbe (1. ábra), amelyen megjeleníthető a sajátos „szocialista” trendvonal, a rendszerváltozást követő – a gazdasági visszaeséssel is súlyosbított – differenciálódás.

A fejlett országokban a kiegyenlítettséget/kiegyenlítődést létrehozó tényezők (döntően a terciarizálódás, a kommunikációs-közlekedési infrastruktúra fejlesztése, az emberi tőke kiegyenlített hasznosítása) éppúgy hathatnak itt, mint az e

1. ábra  
„Visszatérés a trendvonalra” és annak következményei



Forrás: Nemes Nagy [2005].

## 1. táblázat

Regionális fejlettségi polarizáció az Európai Unió korábbi tagállamaiban, több volt szocialista országban és szovjet udódállamban, valamint néhány Európán kívüli országban az ezredvégén

Ország	Régiószáma	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
EU-15 (Luxemburg nélkül)												
Ausztria	9	..	..	2,25	2,25	2,17	2,11	2,10	2,10	2,06	2,01	..
Belgium	11	..	..	3,00	3,07	3,12	3,16	3,18	3,13	3,14	3,02	..
Dánia	15	2,59	2,52	2,38	2,31	2,33	2,18	2,22	2,32	2,28	2,30	..
Franciaország	22	2,06	2,12	2,13	2,18	2,13	2,08	2,04	2,08	2,05	2,02	..
Finnszág	20	..	..	1,87	1,88	1,83	2,00	2,00	2,11	2,01	2,04	..
Görögország	13	..	..	1,80	1,85	1,85	1,82	1,76	1,77	1,80	..	..
Hollandia	12	1,65	1,50	1,54	1,73	1,66	1,69	1,71	1,72	1,71	1,69	..
Írország	8	1,98	1,85	1,81	1,78	1,82	1,95	1,89	1,82	1,90	..	..
Nagy-Britannia	13	1,86	1,85	1,86	1,87	1,93	2,01	2,02	2,04	2,00	1,94	..
Németország	16	3,11	2,82	2,75	2,68	2,63	2,66	2,63	2,63	2,63	2,59	2,58
Olaszország	20	2,21	2,24	2,22	2,25	2,22	2,23	2,15	2,15	2,11	2,14	2,11
Portugália	7	..	..	1,73	1,73	1,79	1,81	1,74	1,70	1,69	..	..
Spanyolország	19	..	..	2,09	2,07	2,09	2,13	2,09	2,08	2,12	2,09	2,06
Svédország	21	1,70	1,59	1,57	1,64	1,67	1,72	1,78	1,77	1,74	1,79	..
Kelet-közép-európai volt szocialista országok												
Bulgária	6	..	..	..	1,60	1,62	1,49	1,65	1,59	1,67	1,79	1,74
Csehország	14	2,08	2,21	2,27	2,18	2,4	2,58	2,69	2,77	3,02	2,83	2,95
Lengyelország	16	..	1,85	1,64	1,78	1,84	2,01	2,14	2,21	2,23	..	..
Magyarország	7	..	1,99	2,06	2,11	2,19	2,21	2,31	2,48	2,39	2,56	..
Románia	8	..	1,96	1,73	1,78	1,82	2,14	2,69	2,95	2,95	..	..
Szlovákia	8	..	..	3,27	3,31	3,41	3,51	3,58	3,65	3,77	..	..
Szlovénia	12	..	..	1,68	1,70	1,70	1,69	1,75	1,94	1,95	2,05	..

1. táblázat folytatása

Ország	Régiók száma	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Szovjet utódállamok												
Észtország	5	..	..	..	2,00	2,16	2,24	2,29	2,40	2,53	2,61	..
Lettország	5	..	..	..	1,96	2,12	2,77	3,27	3,33	2,65	3,29	..
Litvánia	10	..	..	..	..	2,04	2,32	2,24	2,2	2,29	2,50	..
Kazahsztán	17	..	7,95	7,64	5,89	5,58	5,46	7,52	10,42	10,81	11,59	11,93
Kirgízia	8	..	..	2,69	3,28	3,61	4,24	4,24	4,18	..	..	..
Üzbegisztán	14	..	..	2,35	2,19	2,87	2,96	2,82	3,43	4,03	4,26	4,21
Más országok												
Argentína	14	11,30	11,54	11,84	12,53	13,34	13,72	13,95	14,47	14,80	..	..
Bolivia	8	2,68	2,63	2,49	2,42	2,52	2,79	2,66	2,77	2,86	2,87	..
Brazília	27	7,33	6,92	7,55	6,88	7,62	9,76	7,82	8,85	8,71	8,39	..
Ecuador	18	3,25	3,29	3,23	3,28	3,22	3,18	3,12	3,17	3,03	..	..
Egyesült Államok	51	4,37	4,17	4,12	4,10	4,20	4,28	4,39	4,66	..	..	..
Dél-Afriikai Köztársaság	9	..	..	4,07	4,02	3,88	3,74	3,38	3,86	3,02	3,26	3,19
Vietnám	8	..	..	5,83	6,05	6,00	5,57	5,66	5,70	..	..	..
Fülöp-szigetek	16	7,21	7,06	6,87	7,03	7,33	7,17	7,10	7,60	7,91	6,75	6,89
Törökország	81	14,89	14,11	14,13	16,31	14,80	14,13	13,87	13,68	10,85	..	..

Forrás: az államok nemzeti statisztikai hivatalai, az Eurostat, illetve az UNDP adatai alapján Nemes Nagy József számításai. A táblázat a legmagasabb és legalacsonyabb fejlettségű térség GDP/ fő értékének hányadosait tartalmazza, dőlten szedve minden ország esetében a legnagyobb polarizációt jelező arányszám.

tendenciát megtörő faktorok (posztfordizmus, globalizáció, jólétkrízis). Lehetséges, hogy e két, együtt élő mechanizmus küzdelmének eredőjeként a kiegyenlítő-dési folyamatok be fognak indulni az átmeneti országokban is (nem automatikusan és vélhetően erős időbeli szóródással, egyedi jegyekkel, fékekkel, amelyek közé egyaránt tartozhatnak gazdaságstratégiai hibák vagy politikai, mentális fékek). Éppúgy megvan azonban az esélye annak, hogy a szocializmus éveiben elmulasztott gazdaságfejlesztési esélyek nyomán – hiszen ezekben az országokban így a fő feladatnak a *versenyképes gazdaság szerkezet* megteremtésének kihívása maradt örökül – az új jóléti állam kiépülése is megkésik (vagy jórészt elmarad), a polarizáló erők hosszú történeti távon fenntartják az erős tagoltságot, valamint a vele járó társadalmi igazságtalanságokat, gazdasági versenyhátrányt.



## 2. Regionális egyenlőtlenségek Magyarországon

Ma hazánkban a regionális fejlődés fő mozgásirányait a *rendszerátalakítás után kialakult új struktúrák*, új gazdasági és társadalmi intézmények és szereplők formálják. Egyre erőteljesebben hatnak a *globalizálódás* mechanizmusai (amelyek a gazdasági kapcsolatrendszereket, a humán erőforrásokat nemzetközi szinten mérik meg), valamint az információs rendszerek kialakításának és a *környezet* védelmének felértékelődött problémái. A korábbi térszerkezettől való eltérések és a legújabb időszak mozgásai jól érzékelhetők a regionális fejlődés jellemzésére nemzetközileg is általánosan használt fajlagos (a népességre vetített) területi GDP adataiban (2. táblázat).

A 2. táblázatban dokumentált néhány fontos összefüggést talán nem árt kiemelni.<sup>1</sup>

- A hazai regionális folyamatokat és térszerkezetet egyaránt jellemzi az *állandóság*, a stabil megosztó dimenziók jelenléte, illetve a *szembetűnő pozícióváltások* bekövetkezése. Előbbire talán legjobb példa a markáns főváros–vidék dualitás, az alföldi térség tartós relatív elmaradottsága, utóbbit leginkább az ipari átalakuláshoz kapcsolódó depressziós pályák és látványos előretörések képviselik. (A viszonylagos térszerkezeti stabilitást jelzi, hogy az 1975. évi, illetve 2002. évi megyei gazdasági fejlettségi szintek között számolt korrelációs együttható értéke 0,58, a főváros nélkül pedig 0,38).
- Az új, részben módosult, a korábbinál tagoltabb térszerkezet már a *kilencvenes évek elején-közepén kialakult*, azóta csak kisebb mennyiségi mozgások észlelhetők (a fenti számokkal analóg, 1994. és 2002. évi korrelációk rendkívül magasak, értékük 0,95, illetve 0,81).
- Míg a *főváros–vidék* viszony alaptrendje a fejlettségi olló nyílása, a *vidéken belüli* arányokat a „lefelé nivellálódás”, illetve az ismétlődő differenciálódás hullámozása formálja (lásd az 2. táblázat maximum/minimum arányait). A főváros az egyetlen olyan téregység, amely a vizsgált időszakban mindvégig növelte relatív előnyét, „negatív párjai” Borsod-Abaúj-Zemplén, Békés és Csongrád, amelyek – más-más karakterrel ugyan, de – mindmáig lépésről lépésre hátrább szorulnak. A legutóbbi évekre a vidéken belül növekvő fejlődési-fejlettségi instabilitás jellemző, több nyugati megyében megtört a látványos dinamika. A legjellemzőbb példa Fejér, de hasonló jelek tűnnek fel Győr-Moson-Sopron és Vas pályáján is.
- A vidéki térségek több mint felének gazdasági fejlettsége (11 megye) a „virágzó szocializmusban” közelebb volt az országos átlaghoz, mint ma; csak a főváros és a tőle elválaszthatatlan Pest megye van ma a (relatív) csúcson. Az említett

<sup>1</sup> Hasonló tematikájú friss elemzéseként lásd *Salamin* [2004].

2. táblázat  
Regionális fejlettségi különbségek Magyarországon, 1975–2002  
(egy lakosra jutó GDP, Magyarország = 100)

Régiók, megyék	1975	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Budapest	139	182	183	189	191	191	196	203	204	<u>212</u>
Pest	61	76	72	73	77	77	80	78	83	<u>88</u>
Közép-Magyarország	114	147	146	148	151	150	154	156	158	<u>164</u>
Fejér	106	96	99	103	117	<u>124</u>	114	119	103	94
Komárom-Esztergom	<u>131</u>	80	86	89	86	84	83	84	92	93
Veszprém	<u>116</u>	80	84	81	80	81	80	84	84	79
Közép-Dunántúl	<u>117</u>	86	91	92	96	98	94	97	93	89
Győr-Moson-Sopron	111	103	109	110	109	121	131	<u>134</u>	120	118
Vas	82	103	107	109	114	117	<u>118</u>	114	100	99
Zala	88	<u>94</u>	92	93	91	90	90	84	85	87
Nyugat-Dunántúl	96	101	103	105	110	110	<u>115</u>	114	104	103
Baranya	<u>108</u>	84	80	78	80	79	78	76	76	74
Somogy	71	<u>76</u>	<u>76</u>	75	70	69	69	67	69	68
Tolna	77	<u>94</u>	92	91	84	86	89	81	84	78
Dél-Dunántúl	<u>88</u>	84	82	80	78	77	78	74	75	73
Borsod-Abaúj-Zemplén	<u>111</u>	70	76	71	69	69	67	64	64	62
Heves	<u>100</u>	73	74	74	72	73	72	71	75	73
Nógrád	<u>77</u>	62	59	57	53	57	55	54	56	55
Észak-Magyarország	<u>102</u>	70	73	69	67	68	66	64	66	64
Hajdú-Bihar	<u>83</u>	<u>83</u>	78	78	76	76	72	71	74	73
Jász-Nagykun-Szolnok	<u>93</u>	79	77	76	75	72	67	66	69	68
Szabolcs-Szatmár-Bereg	59	<u>62</u>	61	59	58	57	55	53	57	54
Észak-Alföld	<u>77</u>	74	71	70	69	68	64	63	66	64
Bács-Kiskun	<u>79</u>	77	<u>79</u>	76	73	71	70	66	69	68
Békés	<u>89</u>	80	78	76	72	69	68	66	66	62
Csongrád	<u>109</u>	94	93	93	90	89	86	82	81	77
Dél-Alföld	<u>91</u>	83	83	81	78	76	75	71	72	69
<i>Maximum/minimum arány</i>	2,36	2,94	3,1	3,32	3,6	3,35	3,56	3,83	3,64	3,93
<i>Maximum/minimum arány Budapest nélkül</i>	2,22	1,66	1,85	1,93	2,21	2,18	2,38	2,53	2,14	2,19

Forrás: 1975: Nemes Nagy József becslése; 1994–2002: a KSH hivatalos adatai. Aláhúzza az adott térség maximális értéke.

újraiparosodó nyugati megyék helyzete 1998–2000 között volt a legjobb; a Dél-Dunántúl több megyéje a kilencvenes évek közepéig még viszonylagos stabilitásról tanúskodó pályát futott be, de újabban láthatóan növekedési források nélkül maradt.

Már a megyei gazdasági fejlődési pályák is jelzik, hogy a regionális folyamatok szempontjából a 20. század hatalmas átalakulásokat eredményező utolsó évtizede nem tekinthető egységes időszaknak.

*A korszak első felét a korábbi rendszer struktúrájának leépülését kísérő krízisjelenségek uralták.* A rendelkezésre álló gazdaságstatisztikai információk alapján a rendszerváltozást követő években egy instabil gazdaság regionális képe rajzolódott ki. Ebben az időszakban (1993–1994-ig) döntően a válságelemek (jövedelemcsökke-

nés, a beruházások radikális visszaesése, a munkanélküliség) egyenlőtlen térbeli megjelenése jellemezte a területi folyamatokat. Mára ezek a tényezők – enyhébb formában, ugyanakkor a legkritikusabb térségeket tekintve térben nagyon rögzülten – viszonylagosan szétterültek az országban. *A kilencvenes évek közepétől kezdve* érzékelhetően megjelentek *a megújulás (elsősorban makrogazdasági) jelei*, a helyi és regionális siker csomópontjai.

Az átmenet nemcsak regionális átrendeződéssel járt, hanem a területi egyenlőtlenségek legfőbb elemeit is átformálta: míg a rendszerváltás előtt ezek elsősorban a lakossági infrastruktúra színvonalában, a közszolgáltatások elérhetőségében nyilvánultak meg, mára a regionális különbségek meghatározó tényezőivé a jövedelmek és a foglalkoztatás egyenlőtlenségei váltak (Enyedi [1996], Meusburger [2001a], Nemes Nagy [2001], Jakobi [2002]). Ez az új szerkezetű regionális tagozódás nem mellesleg az egész átalakuló kelet-közép-európai régió sajátja (Tondl–Vukšić [2003]). E jellemzőket a továbbiakban a kutatás során részleteiben elemzett két indikátor: az adóköteles jövedelmek, illetve a munkanélküliség térszerkezetének bemutatásával érzékeltetjük.

### Adóköteles jövedelmek

A regionális folyamatok két szakasza világosan érzékelhető a lakossági jövedelmek (egy állandó lakosra jutó bevallott személyi jövedelemadó-alap) területi egyenlőtlenségeinek alakulásában is (3. táblázat). A kilencvenes évtized első felében gyors jövedelmi, fejlettségi polarizáció tanúi lehettünk minden térségi szinten, majd az

3. táblázat

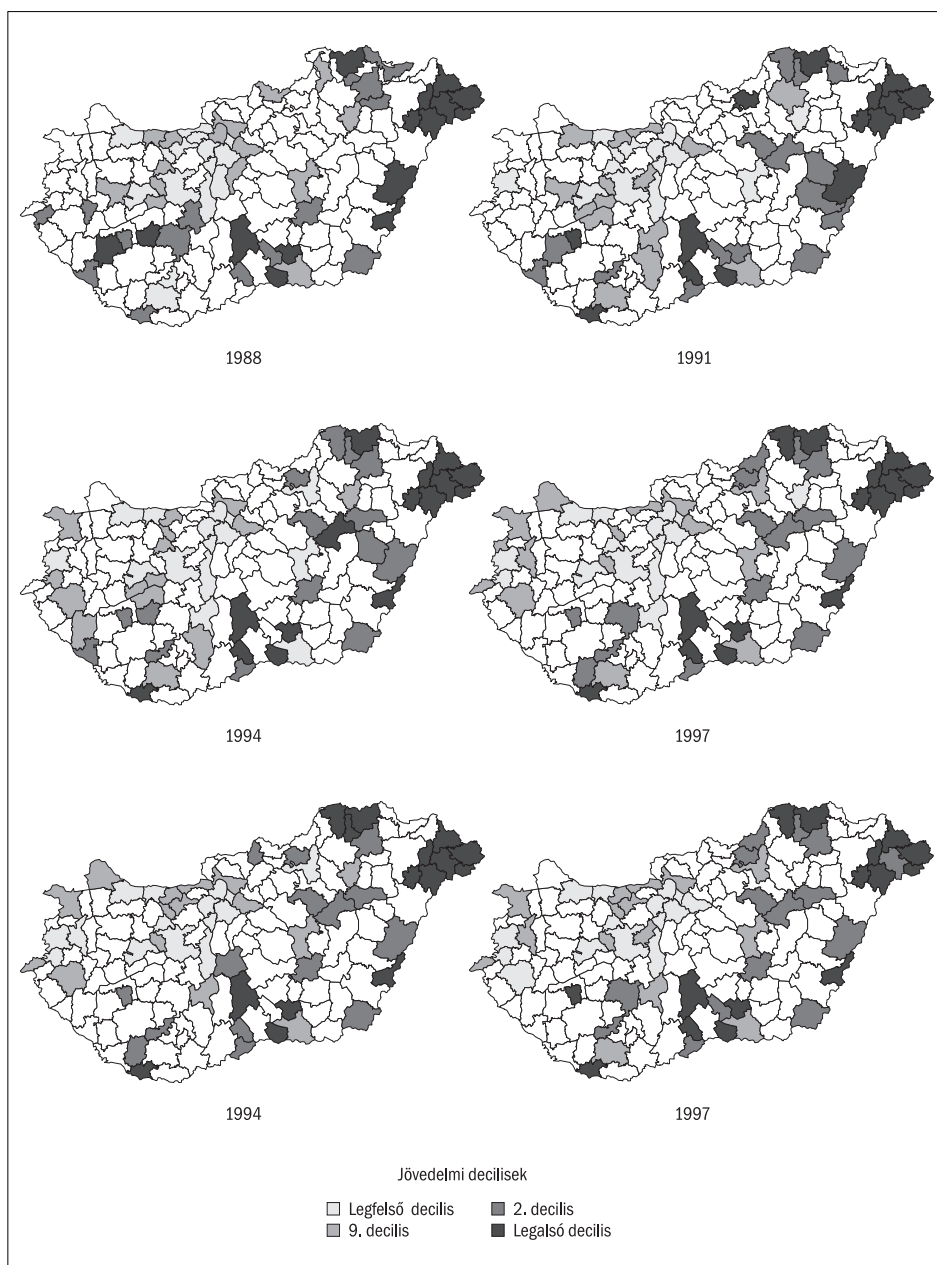
Az adóköteles jövedelmek területi egyenlőtlenségeinek alakulása különböző térségi szinteken (Hoover-indexek, százalék)

Év	Budapest–vidék (n = 2)	Régiók (n = 7)	Megyék (n = 20)	Kistérségek (n = 150)	Települések (n = 3157)
1988	6,9	7,6	7,7	9,1	10,8
1989	7,5	8,1	8,2	9,8	11,7
1990	8,3	8,6	8,7	10,7	12,9
1991	7,5	8,0	8,2	10,6	13,3
1992	9,6	9,3	9,8	12,0	14,8
1993	9,9	9,6	10,2	12,6	15,1
1994	9,9	10,0	10,4	12,9	15,5
1995	9,5	9,7	10,1	12,6	15,2
1996	9,0	10,1	10,3	12,7	15,2
1997	9,3	10,5	10,7	13,2	15,4
1998	9,4	11,0	11,2	13,2	15,5
1999	9,7	11,1	11,2	13,6	15,8
2000	9,3	11,3	11,5	13,5	15,6
2001	9,3	11,1	11,4	13,4	15,4
2002	8,6	10,4	10,4	12,2	14,7
2003	8,6	10,4	10,6	12,6	14,8

Hoover-index:  $H = 1/2 \sum |x_i - y_i|$ ,

ahol:  $x_i$  és  $y_i$  az  $i$ -edik területi egység (régió, kistérség, település) százalékos részesedése az adóköteles jövedelmek volumenéből, illetve az állandó népesség számából.  $H_{\min} = 0$ ,  $H_{\max} = 100$ .

2. ábra  
 A lakossági adóköteles jövedelmek kistérségi térszerkezete, 1988–2003



évtized közepétől kezdve magas szinten stabilizálódtak az egyenlőtlenségek. A jövedelemegyenlőtlenségeknek több mint fele mindvégig a főváros–vidék különbség számlájára írható, az utóbbi években a vidéki régiók is egyre határozottabban különülnek el. E makroszerkezetre rakódnak a kistérségi és város–falu különbségek.

A legutóbbi néhány évben – a különböző térségi szinteken 1999-től, illetve 2000-től kezdődően – a lakossági adóköteles jövedelmek egyenlőtlenségeiben egy *újabb szakasz*, a *konvergencia* irányába mutató fordulat, egyenlőtlenségcsökkenés jelei mutatkoznak. Ennek eredményeként mára a lakossági jövedelemegyenlőtlenségek a kilencvenes évek eleji szintre mérséklődtek, de mértékük még jóval felette van a rendszerváltozás előtti tagoltságénak. A tendencia mögött alapjaiban makrogazdasági és társadalmi faktorok húzódnak meg. Ezek közül megemlíthető az a vidéken belüli *lefelé nivellálódás*, amit a világgazdasági recesszióban megrendült néhány exportvezérelt térség érték- és jövedelemtermelő képességének csökkenése okozott, valamint a jelentős és területileg viszonylagosan eloszló közalkalmazotti béremelés nivelláló hatása. A tendencia ma még bizonytalan. A legújabb, 2003. évi adatok újabb kisebb polarizálódást jeleznek; a főváros és vidék közötti eltérés csökkenésében a lakossági jövedelmek esetén a fővárosi szuburbanizáció, az agglomeráció javuló jövedelempozíciójának hatása az elsődleges (ahogy a 2. táblázat is mutatja, a GDP-vel mért gazdasági fejlettségi olló ugyanakkor tovább nyílt a főváros és a vidék között).

A lakossági adóköteles jövedelmek szintje stabil, de erősen mozaikos térstruktúrájú (2. ábra). Szembetűnő az északkeleti országrész kedvezőtlen helyzete, alacsony jövedelemtermelő képessége, ami egyrészt összefügg az itteni magas munkanélküliséggel, de az észak-magyarországi és az észak-alföldi régióban a havi bruttó keresetek átlaga is az országos szintnek mindössze 85 százaléka körül mozog, az egy lakosra jutó GDP pedig alig haladja meg az országos átlag 60 százalékát. Néhány kistérségben azonban (elsősorban Bács-Kiskun megyében) valószínűsíthetően nem pusztán a gazdaság gyenge teljesítménye, hanem a jövedelemeltagadás, a feketegazdaság átlagnál nagyobb területi koncentrációja okozza a kedvezőtlen relatív jövedelmi helyzetet. A pozitív pólust itt is a fővárosi agglomeráció, valamint a nagyvárosok körzetei alkotják.

### *Munkanélküliség*

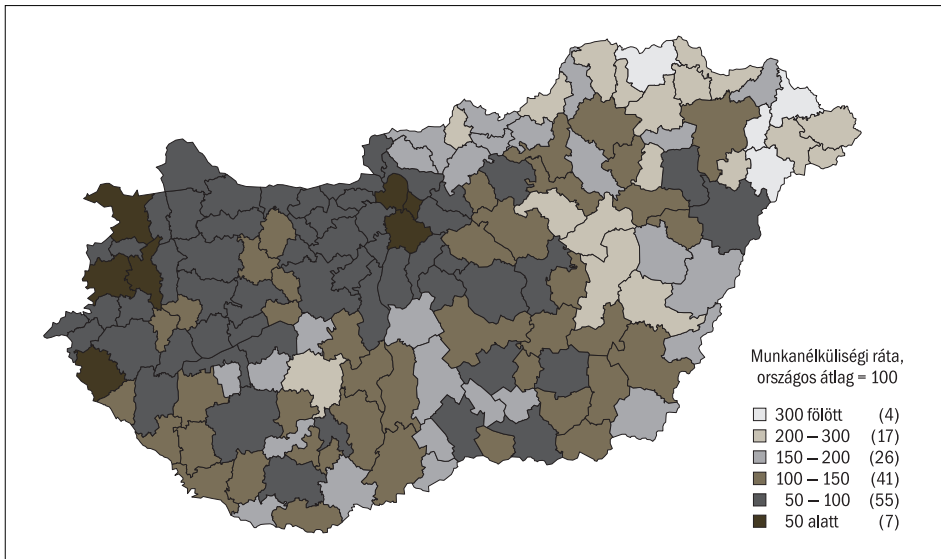
A munkaerő-piaci átalakulás korántsem érintette egyformán az ország különböző térségeit. Erre elsők között Schwertner János hívta fel a figyelmet a munkanélküliség megjelenése és legnagyobb mértékű elterjedése közötti időszakot felölelő elemzéseiben (Schwertner [1992], [1994]). Tanulmányainak a területi összefüggéseket érintő főbb megállapításai a következők:

- a munkaerő-piaci vonzaskörzeteket tekintve egyértelműen kialakult a munkanélküliség mértéke szerinti Nyugat–Kelet lejtő;
- a munkanélküliség által leginkább sújtott térségek jelentős átfedésben vannak a már több évtizede, több oldalról bizonyítottan elmaradottnak számító területekkel;

- a legkedvezőbb és a legkedvezőtlenebb helyzetű munkaerő-piaci körzetek között több mint tízszeres különbség tapasztalható a munkanélküliség mértékét tekintve;
- azok a térségek, ahol legelőször vált általánossá a munkanélküliség, szinte kivétel nélkül a legrosszabb helyzetű térségek közé tartoztak, míg a tömeges munkanélküliség által legkésőbb elért térségek mindig is a legkedvezőbb helyzetű munkaerő-piaci körzetek között szerepeltek.

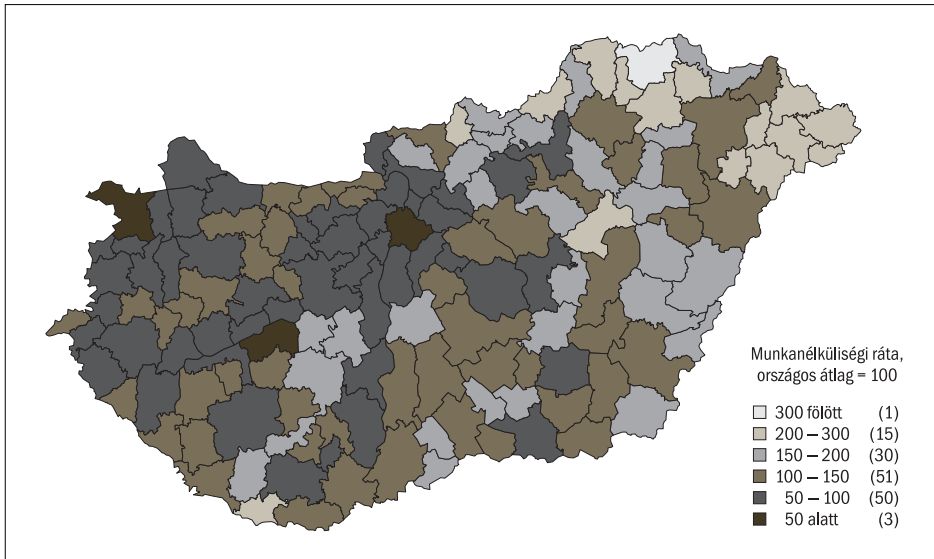
Állításainak igazolására szolgál néhány, egységesen kategorizált térkép (3–5. ábra). Az elsőn 1991. éves átlagának megfelelően, tehát a tömeges munkanélküliség megjelenésének igen korai szakaszában ábrázoltuk a regionális különbségeket, kistérségi szinten. Már ekkor igen jól kivehető a Nyugat–Kelet lejtő megléte: Magyarország keleti–északkeleti térségeinek gazdasága szinte teljesen és nagyon rövid idő alatt összeomlott a rendszerváltás után, ami tömeges elbocsátásokkal járt. Ehhez hasonló mértékű munkanélküliséggel csak a Dél-Dunántúl néhány kistérségében találkozunk. A tömeges munkanélküliség elterjedésének volt tehát egy erőteljes, az egész országrész lakosságát érintő, valamint egy kisebb területet magában foglaló gócpontja. A főváros térségében és a Nyugat-Dunántúlon ekkor még szinte nem is voltak elbocsátások.

3. ábra  
A munkanélküliség kistérségi szintű regionális különbségei, 1991 (éves átlag)



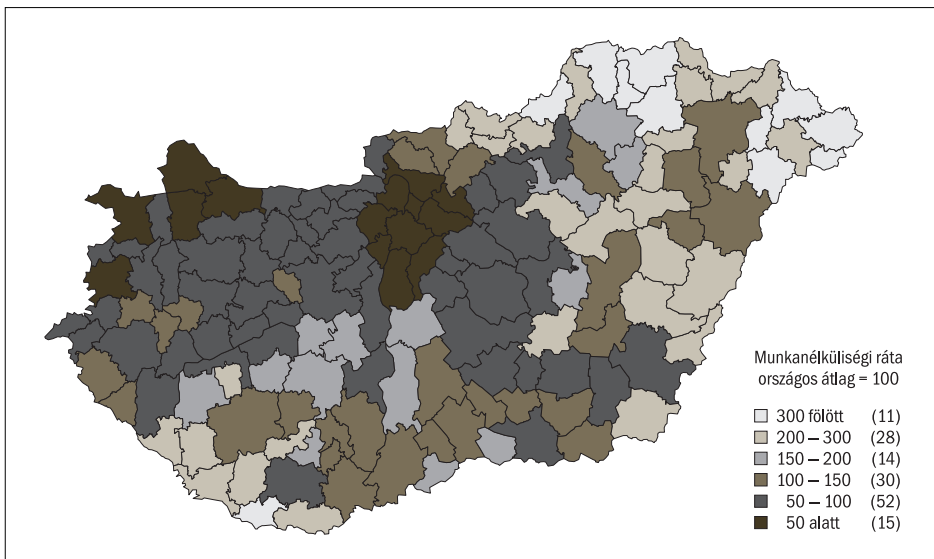
4. ábra

A munkanélküliség kistérségi szintű regionális különbségei, 1993 (éves átlag)



5. ábra

A munkanélküliség kistérségi szintű regionális különbségei, 2003 (éves átlag)



A munkanélküliség 1993 tavaszán érte el csúcspontját: a regisztrált munkanélküliek száma ekkor meghaladta a 700 ezer főt. Már nem volt olyan térsége az országnak, ahol – változó mértékben ugyan, de – ne okozott volna gondot a lakosság tömeges állástalansága. Ennek következtében a regionális különbségek is csökkentek, amit 4. ábránk, illetve 4. táblázatunk is mutat. A kilencvenes évek egészét tekintve sajátos „dagály–apály” hullámszerű munkanélküliségben ez a két-három év volt a „dagály” időszaka, „a munkanélküliségi hullám” egész a nyugati határig elhúzódott ekkor.

E nivellálódáson belül is megmaradt azonban az egyenlőtlenségek alapvető struktúrája: még mindig azokon a területeken volt a legmagasabb a munkanélküliség, ahol megjelenésének kezdetén is, és azokban a kistérségekben volt a legalacsonyabb, amelyeket legkésőbb ért el a gazdasági átalakulással együtt járó hanyatlás. Habár a munkanélküliség szintje országosan fokozatosan csökkent, a regionális különbségek megint csak növekedésnek indultak (4. táblázat). A rendszerváltás után kialakult góctérségekben mind a mai napig állandósult a nagy mértékű és tartós állástalanság (elsősorban Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyékben), és a munkanélküliség ott kezdett legelőször csökkenni – és legnagyobb mértékben –, ahol a legkésőbb alakult ki: a főváros térségében és az Észak-, illetve Nyugat-Dunántúlon nagyon rövid volt az az időszak, amikor a munkanélküliség nagy tömegeket érintett, komoly társadalmi feszültséget okozva. Az ország északkeleti részén és a Dél-Dunántúlon azonban még mindig nem enyhült e probléma súlya (4. táblázat, 5. ábra).

4. táblázat  
Regisztrált megyei munkanélküliségi ráták éves átlagai (százalék)

Megyék	1990	1993	1996	1999	2002	2003
Budapest	0,1	6,6	5,7	3,7	2,2	2,4
Baranya	1,1	13,2	12,2	11,6	11,2	11,9
Bács-Kiskun	1,1	16,0	10,9	10,0	8,8	9,4
Békés	1,1	16,3	14,0	13,0	11,2	11,5
Borsod-Abaúj-Zemplén	2,3	20,2	18,0	19,5	19,1	19,6
Csongrád	1,0	11,7	9,3	8,5	8,1	8,5
Fejér	1,0	12,5	10,4	8,3	6,4	7,1
Győr-Moson-Sopron	0,5	8,2	7,4	4,8	4,0	4,1
Hajdú-Bihar	0,9	16,6	15,6	15,6	12,8	13,1
Heves	1,6	15,2	13,6	12,3	9,8	10,0
Jász-Nagykun-Szolnok	1,6	17,1	14,8	13,7	10,2	10,7
Komárom-Esztergom	1,0	14,4	12,0	10,1	6,7	6,0
Nógrád	2,4	21,3	17,0	16,2	13,8	14,6
Pest	0,5	11,0	7,8	6,0	3,7	3,7
Somogy	1,4	11,6	12,5	12,2	11,5	12,2
Szabolcs-Szatmár-Bereg	2,6	20,6	19,7	18,7	16,7	17,7
Tolna	1,6	14,7	13,4	12,9	10,0	10,7
Vas	0,4	9,1	7,2	5,6	4,5	5,0
Veszprém	0,9	11,9	9,9	8,2	6,6	7,0
Zala	0,8	10,3	9,8	7,7	6,4	7,0
Országos	1,0	12,9	11,0	9,7	8,0	8,3
Maximum/minimum	26,0	3,2	3,5	5,3	8,7	8,2

Forrás: FH REG. Idézi: Fazekas–Varga [2004] 308. o.



A tömeges munkanélküliség hullámpályáján tehát jól érzékelhetők a helyek, ahonnet kiindult, meg tudjuk határozni, hogy mely térségekben veszítette el erejét, hol okozta relatíve a legkevesebb gondot, és jól látszik az is, hogy az évek múlásával, a gazdaság erősödésének és normalizálódásának következtében pontosan oda „húzódott vissza”, ahonnet kiindult. A térszerkezet stabilitását sémaszerűen is érzékeltetni tudjuk az aktuális munkanélküliségi ráta szerinti mindenkori két alsó és két felső decilis kistérségeinek ábrázolásával (6. ábra).

A térképsorozat nagyfokú egybeesést, változatlanságot mutat a mindenkori legjobb és legrosszabb foglalkoztatási helyzetű térségek tekintetében, ami látványosan jelzi a térszerkezet – elsősorban a vizsgált időszak második felére jellemző – stabilitását. (E jelenségre a kilencvenes évek első felét vizsgálva már felhívta a figyelmet Fazekas [1997].)

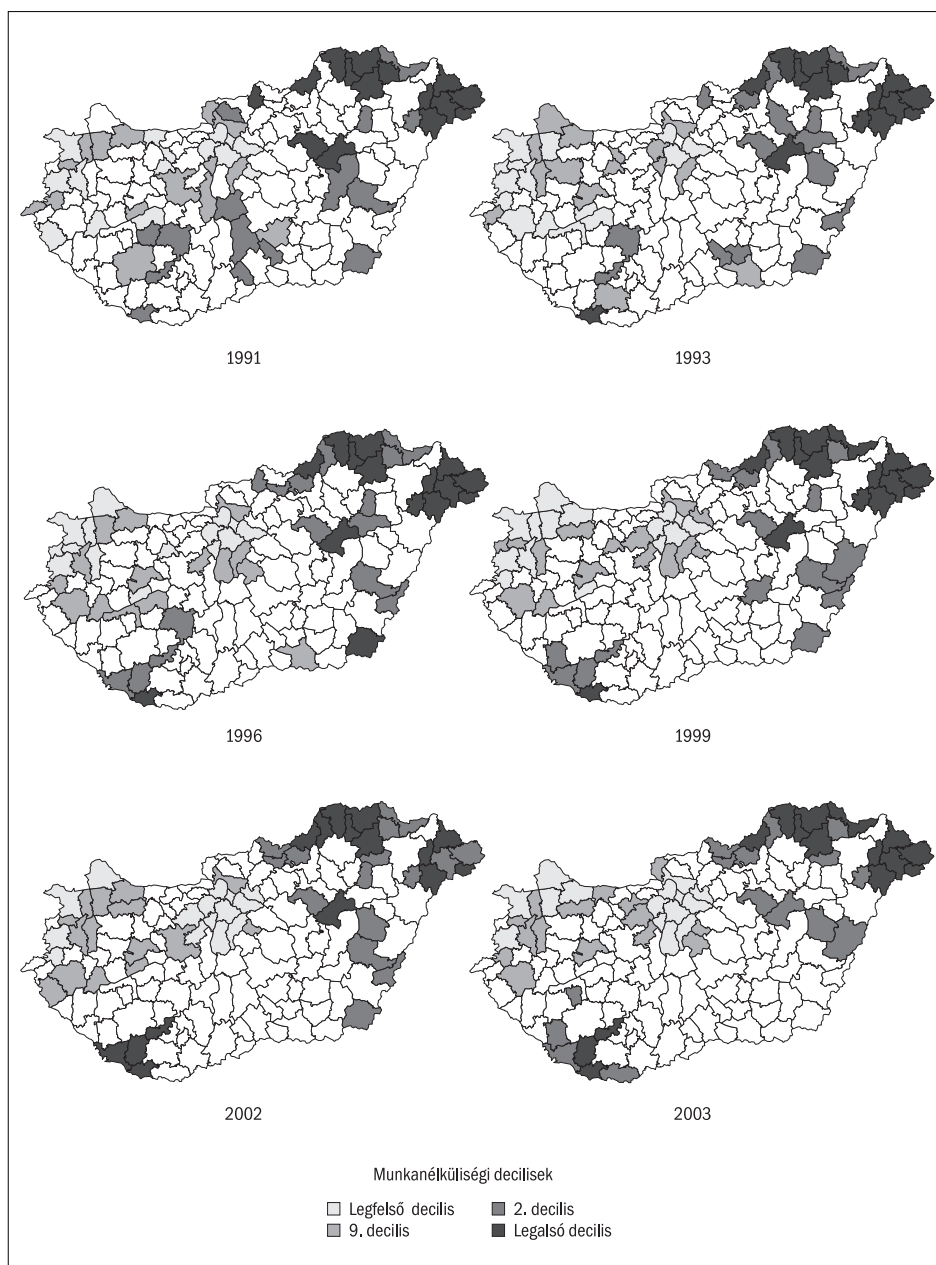
Ahogy a fentiek igazolják, bár a jövedelemdinamika, illetve a munkanélküliség látszólag a gazdasági átalakulás komplementer elemei, a regionális folyamatok szempontjából távolról sem írhatók le azonos módon. A jövedelmekben a kilencvenes évek elején határozott differenciálódási trend figyelhető meg, ami az évtized második felében magas szinten stabilizálódott, tagolt jövedelmi teret hozva létre. Ezzel szemben a munkanélküliség esetében a területi egyenlőtlenségek sajátos hullámmozása tapasztalható: a kiugróan polarizált induló állapotot térbeli kiterjedés, majd az évezred végére – igaz, alacsonyabb ráták mellett – egy újabb, az eredeti térszerkezethez nagyon hasonló, erősen regionalizált séma kialakulása követte (5. táblázat). Ez az eltérés mindenképpen indokolttá teszi mindkét indikátor térszerkezetére ható tényezők vizsgálatát.

5. táblázat

A munkanélküliség területi egyenlőtlenségeinek alakulása különböző térségi szinteken (Hoover-indexek, százalék)

Év	Budapest–vidék (n = 2)	Régiók (n = 7)	Megyék (n = 20)	Kistérségek (n = 150)	Települések (n = 3157)
1991	17,52	26,35	26,71	30,53	33,16
1992	10,60	15,39	15,82	18,79	21,71
1993	8,91	13,01	13,57	15,66	18,21
1994	8,71	13,38	13,74	15,66	18,47
1995	8,17	13,34	13,69	15,62	18,74
1996	7,71	12,70	13,57	15,39	18,28
1997	9,07	15,04	15,86	17,43	20,07
1998	10,17	17,16	17,76	19,47	21,80
1999	10,28	18,06	18,54	20,40	22,66
2000	11,27	19,91	20,20	22,25	24,26
2001	12,01	22,50	22,58	24,30	26,46
2002	12,88	25,38	25,60	28,04	30,99
2003	12,71	25,56	25,56	28,57	31,67

6. ábra  
A munkanélküliség térszerkezetének stabilitása



### 3. A területi tagolódás hatótényezői

A térben egyenlőtlen fejlődés, a jövedelemegyenlőtlenségek vagy a munkaerőpiac tagoltságának hatótényezőit keresve a különböző tudományterületek jellemzően eltérő tényezőcsoportokat emelnek ki.

A *közgazdasági* közelítések jórészt magán a gazdaságon belül keresik a folyamatokra ható erőket. Jellegzetes magyarázó változója e kutatásoknak a tőke megoszlása (Fazekas [2003]), térbeli koncentrációja, a gazdasági szereplők forma és nagyság szerinti eltérése (Horváth [1993], Barta [2001]), a hatékonyság (Dall'erba és szerzőtársai [2003]) vagy éppen az ágazati specializáció különböző jelzőszámai (Traistaru–Nijkamp–Longhi [2003], Rédei–Jakobi–Jeney [2002]). A *geográfia* a földrajzi hatótényezőket keresi. Míg korábban az ipar és a mezőgazdaság természeti alapjai, erőforrásai jelentették a fő iránytűt a térbeli tagoltság magyarázatában, a modern gazdaság és a társadalom esetében már inkább a népességkoncentráció (Bajmócy [2000]), a migráció (Illés [2000]), az urbanizáció, a települési funkcionális tagozódás (Rechnitzer [1993], Beluszky [1999], Timár [2002]) kerül reflektorfénybe. A földrajzi szemléletben is megjelennek már a térbeliség legáltalánosabb kategóriáiban gondolkodó *regionális tudomány* számára elsőrendű fontossággal bíró olyan tényezők, mint a térbeli helyzet, a fekvés paraméterei (Nemes Nagy [1993]). A társadalomföldrajzi, szociológiai megközelítések – nem élesen válva el az előbbi tudományterületektől – a „puhább” tényezőket veszik inkább elő: a humán erőforrások (Dóry [1997], Nagy [2001], [2002], Fóti [2002], Meusburger [2001b]), a szervezeti hálózatok, a társadalmi aktivitás szerepét (Berényi [1997]).

A nemzetközi szakirodalom egybehangzó megállapítása az is, hogy a hosszú távú térfolyamatok alakulásában-alakításában a *tőkemozgás*, a gazdasági hatékonyság hatása egyértelműen dominál a demográfiai, migrációs és foglalkoztatottsági tényezőkhöz képest. Mindez nem jelenti azt, hogy a világméretű demográfiai és migrációs nyomás vagy a súlyos – Európa fejlett régióit is sújtó – munkanélküliség (társadalom)politikai jelentősége figyelmen kívül lenne hagyható, de a térfolyamatokat ma még sehol sem ezek a faktorok, hanem a tőkemozgások uralják. A regionális gazdasági növekedést ma egyértelműen a termelékenység javulása hajtja, pozitív foglalkoztatottsági hatás tendenciájában nincs. Általánosan jellemző az, hogy a foglalkoztatási és demográfiai, korszerkezeti tényezők a magasabb gazdasági hatékonyságú régiók előnyét tovább növelik. (A tényezőszúlyok a jövedelmi, fejlettségi szint sokfajta tényezőkre bontásával számszerűsíthetők – lásd például OECD [2003], Nemes Nagy–Németh [2003]) A téma több területét illetően számos kiváló elemzés látott napvilágot, tanulmányunk gondolatmenete részben ezekre épül.

Az iskolázottság várható hatásai nagyon erőteljesen jelen voltak – bizonyos értelemben pozitív illúzióként is – a rendszerváltozás korai éveinek szakirodal-

mában (lásd például *Forray* [1993]). Mások, köztük épp e tanulmány szerzői, jóval erőteljesebben a fekvési, elérhetőségi tényezők szerepére összpontosítottak korábbi munkáikban. E kutatások eredményei minden esetben azt mutatták, hogy az ország a munkához és jövedelemhez jutás esélyeit illetően erősen regionalizált, mégpedig nem mozaikszerűen, hanem határozott térstruktúrák szerint, jól megfogható területi mintázatot felvéve.

A térszerkezet – akár alacsony, akár magas regionális egyenlőtlenségi szintek melletti – megmerevedése háttérben pedig *biztosan nem rövid távú, eseti okok, hanem igen hosszú távon ható, tradicionális területi jellemzők húzódnak meg* (*Fazekas* [1997]). Ennek fényében lényeges kérdés tehát, hogy vajon melyek azok a jól megfogható, konkrét társadalmi-gazdasági tényezők, amik országos szinten jelentős szerepet játszottak és játszanak a munkanélküliség, valamint ezzel összefüggésben a lakossági jövedelmek regionális különbségeinek kialakulásában.

Ebben a szellemben íródtak meg a hazai szakirodalomban is azok a mérvadó munkák, amelyek elsősorban a munkanélküliség, kisebb részt pedig a lakossági jövedelmek regionális különbségeinek háttérben álló okokat kutatták. A munkaerőpiacra vonatkozó első ilyen jellegű kutatások eredményeit *Fazekas Károly* közölte (*Fazekas* [1993]). Ő faktoranalízis segítségével a foglalkoztatási körzetek szintjén négy, tartalmilag egymástól jól elváló tényezőcsoportot hozott létre, majd a kapott faktorértékeket független, az 1992. decemberi munkanélküliségi rátát függő változónak véve, regressziós becslést végzett. Azt találta, hogy a *térségek vállalkozási, ipari és mezőgazdasági kapacitásának mértékére utaló tényezők önmagukban munkanélküliség-csökkenő hatást fejtettek ki ebben az időszakban*. Tehát már a kilencvenes évek legelején ott volt az átlagosnál lényegesen *alacsonyabb a munkanélküliség*, ahol már ekkor az *átlagnál több volt az egyéni vállalkozó*, az *átlagosnál kedvezőbbek voltak a vállalkozások infrastrukturális feltételei*, az *átlagosnál fiatalabb és iskolázottabb volt a népesség*, *nagyobb volt az átlagos településnagyság*, *jobbak voltak a termőföldi adottságok*, *erősebbek voltak az ipari hagyományok*. A két legnagyobb hatóerejű változó, a vállalkozási és az ipari kapacitás kombinációi segítségével tipizálta is Magyarország foglalkoztatási körzeteit. Az eljárás tanulmányunk szempontjából legfontosabb eredménye, hogy a munkanélküliségi ráta szignifikánsan alacsonyabbnak bizonyult a *vállalkozói–ipari*, mint a ráta alapján sorrendben következő *vállalkozói–nem ipari*, *nem vállalkozói–ipari* és *nem vállalkozói–nem ipari* térségekben. *Fazekas* néhány évvel később felújított változókészlettel, de azonos módszertannal megismételte vizsgálatait (*Fazekas* [1997]). Mint már említettük, tanulmányában felhívja a figyelmet a *munkaerőpiac regionális különbségei és a kistérségi pozíciók nagyfokú stabilitására*. Külön kiemeli itt is a vállalkozási aktivitás és az ipari kapacitás döntő szerepét, utalva arra, hogy *az ipari válságágazatokba tartozó nagyvállalatok összeomlása ugyan jelentős munkanélküliséget indukált néhány kistérségben, ezek azonban inkább kivételek, mintsem a helyi foglalkoztatási válsághelyzetek tipikus példái*. *A magas munkanélküliséggel sújtott területeket inkább jellemzi a perifériális fekvés, a fejletlen infrastruktúra, a képzetlen munkaerő, a fejletlen terciér szektor és a mezőgazdasági karakter*. Az ipari régiók közül ott alakult ki magas munkanélküliség, ahol az ipar rendszerváltás előtti dominanciája fejletlen vállalkozói háttérrel párosult. Vizsgálatai során azt találta, hogy

a rendszerváltás idején a regionális különbségeket kiváltó tényezők hatóereje alig csökkent az évek során. A szerző ezt az eredményt három okkal magyarázza:

- az elemzésbe bevont változók egy része nagyon lassan módosul az évek során: a közlekedési infrastruktúra kiépítettsége, a lakosság képzettségi színvonala, a vállalkozási hajlandóság stb.;
- a számszerűsített változók magyarázóereje mögött nagyon fontos látens változók húzódnak meg: a régiók földrajzi helyzete, a cigányság helyi lakosságon belüli aránya stb.;
- az időben gyorsan változó indikátorok esetében erős kapcsolat áll fenn a rendszerváltás előtti és utáni értékek között.

A vázolt eredményeken túl ezek a vizsgálatok azért is fontosak számunkra, mert a Fazekas [1997] tanulmányban a szerző a térségek földrajzi helyzetére utaló *távolságmutatókat* is alkalmazott a munkanélküliség regionális különbségeinek magyarázatára. A megismételt regressziókban az előzetes faktoranalízis során kialakított „távolságfaktor” hatóereje bizonyult a legnagyobbnak, vagyis elsősorban a kedvező földrajzi helyzet, az előnyös fekvés indukálta társadalmi-gazdasági hatótényezők azok, amelyek nem engedik magas szintre emelkedni a munkanélküliséget Magyarország adott régióiban. Másképpen fogalmazva: a jó földrajzi helyzetű, zömmel nyugati fekvésű, illetve átlagosnál jobban urbanizált térségek helyi társadalmá tömegesen ki tudta használni a *helyzetből adódó* fejlődési lehetőségeket, az átlagosnál jobban tudott alkalmazkodni a piacgazdaság kihívásaihoz, meg tudott felelni az új, munkahely-teremtő gazdasági berendezkedés által támasztott követelményeknek.<sup>2</sup> Nem volt tehát elég pusztán *fizikailag* jó helyzetben lenni, ez önmagában kevés egy térség boldogulásához (lásd példaként az Észak-Dunántúl belső periferiáit).

Fazekas a kapott összefüggések alapján egy újfajta térségtipizálás elkészítését és térképre vitelét is indokoltnak látta, amit ezúttal is a két legfontosabb tényezőcsoport, a már ismert „távolság-”, valamint a zömmel jövedelemtípusú változókat tömörítő „urbanizáltság” faktor segítségével végzett el. A kedvező, centrális fekvés és a jó elérhetőségi viszonyok fontosságát jelzi, hogy *az urbanizált-központi régiók foglalkoztatási helyzete mutatkozott a legkedvezőbbnek, de a rurális-központi területek munkanélküliségi jelzőszámai sem maradtak el sokban tőlük. Az urbanizált-távoli régiók helyzete már sokkal rosszabb, míg a rurális-távoli vidékek munkanélküliségi jelzőszámai mutatják a legkedvezőtlenebb képet.*

A Fazekas által leírtak fontos kiegészítését jelenti Ábrahám Árpád és Kertesi Gábor 1996-ban közzelt tanulmánya. Ők is a munkanélküliség regionális különbségeit, illetve ezek kiváltó okait vizsgálták a '90-es évek első felére. Területi egységeket az Országos Munkaügyi Központ területi irodáihoz tartozó körzetek adták, adatbázisukat pedig elsősorban az 1990. évi népszámlálás segítségével állították össze. Vizsgálataik alapvetően annyiban tértek el a Fazekas által közöltektől, hogy ők intertemporális modelleket állítottak fel (regresszióikat 20, egymást ne-

<sup>2</sup> A regionális tudományban a térparaméterek fejlettségbefolyásoló szerepének vizsgálata ekkor már elfogadott kutatási módszer volt (lásd Nemes Nagy [1993]).

gyedévenként követő időpontra is elvégezték), valamint változóikat előzetesen nem vonták össze faktoranalízissel. Modelljeikben elsősorban arra keresték a választ, hogy a cigányság aránya, illetve a helyi lakosság átlagos iskolázottsági szintje mennyiben befolyásolta a munkanélküliség alakulását Magyarország 170 körzetében. Kontrollváltozóként a vállalkozások sűrűsége, az ipari foglalkoztatás és az átlagos mezőgazdasági földminőség szerepelt, valamint hat dichotóm változó segítségével felosztották az országot nagyrégiókra. Több új szempontot is bevezettek tehát Fazekas első, a fentiekben ismertetett tanulmányához képest. Először is Fazekasnál nem szerepelt sem a cigányság aránya, sem a népesség iskolázottsága magyarázó változóként; hatásukra a kapott eredmények tükrében csak közvetetten lehetett következtetni. (Fazekas megismételt modelljében már mindkét tényezőt a magyarázó változók között találjuk; az iskolázottság a faktoranalízis során az „urbanizáltság” faktorba lépett be legnagyobb súllyal, a cigányság aránya pedig a „távolság” faktorba került.) Másrészt az *Ábrahám–Kertesi* [1996] tanulmány már a földrajzi helyzet, az adott régióhoz tartozás szerepét is igyekezett mérni, felismerve a munkanélküliség jelentős és a térségek relatív pozícióját tekintve igen stabil regionális különbségeit. Arra voltak kíváncsiak, hogy az ország egyes nagyrégiói önállóan is alakítják-e a területi differenciákat, vagy pedig hatásuk csak látszólagos, a más tényezőkben meglévő különbségekre vezethető vissza. (Fazekas második vizsgálatában a dummy változóknál kifinomultabb módon, átlagos közúti utazási idővel mérte a fekvés, a földrajzi helyzet hatását.)

A többváltozós regressziók eredményei szerint a vizsgált körzetek között a cigányság népességen belüli arányában és a helyi lakosság iskolázottságában mutatkozó eltérések alakítják legnagyobb súllyal a munkanélküliség regionális különbségeit. A kontrollváltozók közül háromnak (vállalkozások sűrűsége, ipari foglalkoztatás, átlagos mezőgazdasági földminőség) nincs meghatározó szerepe, míg a nagyrégiókhoz tartozás ténye önmagában is igen fontosnak bizonyult. Érdekes és igen figyelemreméltó változás következett be azonban e tényezők hatóerejének időbeli alakulásában. Míg a munkanélküliség kialakulásának korai szakaszában az etnikai különbségek játszották messze a legfontosabb szerepet a területi differenciálódásban, addig 1994 végére ez a reláció teljesen ellentétébe fordult, és az iskolázottság vált a magasan legnagyobb hatóerejű tényezővé. Ennek valószínűleg az az oka, hogy a munkanélküliség kialakulásakor legelőször az alacsony képzettségű munkavállalókat bocsátották el, ők tehát már az első pillanattól kezdve felülreprezentáltak voltak a munkanélküliek körében. Az alacsony képzettségűek között azonban erősen felülreprezentáltak a romák, így ők többnyire e kategóriába kerültek a munkanélküliek között is. Ehhez adódott hozzá a velük szemben bizonyítottan meglévő negatív munkaerő-piaci diszkrimináció, ami csak tovább rontotta foglalkoztatási esélyeiket, ugyanis először őket bocsátották el, de ez csak ideig-óráig lehetett hatékony eszköze a nem roma munkavállalók megóvásának. Később aztán, a munkanélküliség tömegessé válásával a munkaadók rákényszerültek arra, hogy nem roma dolgozóikat is nagy számban bocsássák el, így a romák aránya egyre csökkent a munkanélkülieken belül. Továbbra is az alacsony képzettségűek váltak munkanélkülivé legnagyobb valószínűséggel és egyre nö-

vekvő számban, amit az iskolázottság fokozatosan növekvő magyarázóereje bizonyít. A regressziós paraméterek időbeli futása tehát nem azt mondja, hogy az iskolázottságnak nem volt fontos szerepe már a munkanélküliség megjelenésének legkorábbi szakaszában is, de azt sem jelenti, hogy a cigányság foglalkoztatási esélyei bármit is javultak volna az évek során. Az általános összefüggés mindig is élt: minél alacsonyabb képzettségű egy körzet lakossága, ott valószínűleg annál súlyosabb foglalkoztatási válság figyelhető meg. A cigányság sajátos helyzete rövid ideig csak eltakarta e tény, meg nem változtatta.

A regionális paraméterek időbeli futása is érdekes inverziót mutat. 1993-ig, a legnagyobb mértékű hazai munkanélküliség időpontjáig az északkeleti nagyrégió magyarázóereje volt egyedül szignifikáns a regionális hovatartozás dummy változói közül. A standardizált béták előjele pozitív, e régió hatása tehát növeli a munkanélküliséget; a kapott béták nagysága összevethető a fent elemzett két kulcsváltozóéval. 1993 végén megváltozott a helyzet: az északkeleti régió hatása már nem volt szignifikáns, azzá vált viszont az északnyugati, majd a központi régió magyarázóereje – egyre erősödő és az előbbiekhöz mérhető nagyságú, ám ezúttal negatív előjelű béták mellett. Az előbbi eredmények mögött minden bizonnyal a szovjet piacok összeomlása és a nehézipar északkeleten különösen érzékelhető válsága, az utóbbiak mögött pedig az 1994-től tartó zöldmezős beruházási felledülés áll, amely elsősorban az ország északnyugati és központi fekvésű területeit érintette. Az *Ábrahám–Kertesi* [1996] utal rá, hogy e régió kitüntetett helyzetét a nagy gazdasági erejű, dinamikus alpi (német, osztrák, észak-olasz) térségek és Budapest földrajzi közelsége okozza, mely érveket több más tanulmány is megerősíti, sőt részletesen elemzi (például *Nemes Nagy* [2003], *Tagay* [2004]).

A kedvező fekvésnek és elérhetőségnek a gazdasági telephely megválasztásával összefüggő kérdései kulcsszerepet játszanak a munkaerőpiac regionális tagoltságának magyarázatában. Bár a „pálya és drót” nélküli kommunikáció szerepe egyre erősödik, az egyes régiók *földrajzi helyzete* még ma is szignifikáns hatással van a gazdaság térbeli tagoltságára, a fekvés és az elérhetőség a telephelyválasztás alap tényezői. E tekintetben háromféle jellegzetes megközelítés, elemzési szemlélet különíthető el (*Nemes Nagy* [2003]). Az első alapvetően a közlekedési, hálózati kapcsolatokat helyezi előtérbe, mondván, hogy ezek megfelelő színvonala gyors és költségtakarékos szállítást és utazást tesz lehetővé, ezzel segítve a telephelyválasztást. A második megközelítés abból indul ki, hogy a társadalmi-gazdasági tér korántsem homogén, abban kisebb-nagyobb gócpontok, tömörülések találhatók. A gazdasági szereplők számára e sűrűsödési pontok (nagyobb települések, agglomerációk, fejlett régiók) közelében való elhelyezkedés a meghatározó telephelyválasztási szempont. A harmadik megközelítés a gazdaság működése szempontjából markáns, nagy hatású térelemek (határok, autópályák, vasútvonalak, bizonyos természeti akadályok) területi egyenlőtlenségekre gyakorolt hatását vizsgálja.

E második megközelítésből adódó „nyugati hatást” mutatja be Barta Györgyi, amikor felhívja a figyelmet arra, hogy a budapesti agglomerációban és az Észak-Dunántúlon koncentráliódik az országba befolyt külföldi működőtőke több mint 80 százaléka. Az ő magyarázatában is e térség földrajzi elhelyezkedése, geopoliti-

kai helyzete határozta meg a befektetők telephelyválasztását, mivel e terület már része a kibővült nyugat-európai gazdasági térnek (Barta [2003]).

A munkanélküliség Nyugat–Kelet lejtője a már felvázolt tényezőkön túl éppen a külföldi működőtőke regionális egyenlőtlenségeivel függ össze. Fazekas Károly több korábbi írásában és a 2003. évi Munkaerőpiaci Tükörben közölt tanulmányában is részletesen elemzi e kapcsolat természetét, a külföldi működőtőke-befektetések területi koncentrációját és foglalkoztatottságra gyakorolt hatását. Vizsgálatai szerint *a külföldi tőke beáramlása nettó foglalkoztatás-növelő hatású volt a kilencvenes években* (Fazekas [2003b]). A foglalkoztatottak száma 1992-ben még meghaladta a 4 millió főt, majd rohamos csökkenés után 1996–1997-ben érte el mélypontját (körülbelül 3,65 millió fő). Létszámuk azóta fokozatosan bővül, 2002-ben már megközelítette a 3,9 milliós értéket (Laky [2003]). Ezen belül a közszférában dolgozók száma gyakorlatilag változatlan maradt: kisebb-nagyobb hullámzások mellett folyamatosan mintegy 800 ezer főt tarthattunk nyilván közalkalmazottként (Kőrösi–Surányi [2002]). *Az elmúlt évek létszámnövekedése tehát a piaci szférában zajlott, amin belül a foglalkoztatás bővülése a teljesen külföldi kézben lévő vállalatok körében volt a leggyorsabb.* (1998-ban már minden harmadik vállalati alkalmazott külföldi tulajdonú cégnél dolgozott, míg e vállalatok foglalkoztatási részaránya néhány ágazatban meghaladta a 80 százalékot (Oszlai [1999]). Mint már említettük, a Magyarországon befektetett külföldi működőtőke több mint 4/5-e a Budapest–Bécs tengely mentén talált magának telephelyet, ami rendkívüli mértékű területi koncentrációra utal. Így e befektetések hatására a foglalkoztatottság növekedése is regionálisan igen egyenlőtlenül, túlnyomórészt e régió javára oszlik meg. Általánosan megállapítható, hogy a külföldi működőtőke térnyerése általában növeli a munkaerőpiacon tapasztalható regionális különbségeket (Fazekas [2003b]).

Témánk szempontjából is igen fontos kérdés, hogy milyen tényezők befolyásolják leginkább a külföldi cégek telephelyválasztását, és ezek közül melyek okozzák e tőkebefektetések nagymértékű területi koncentrációját. Békés Gábor írása kifejezetten e kérdéskör elméleti összefüggéseit vázolja fel (Békés [2003]). Az ő megközelítésében a telephely-választási motivációk alapvetően két csoportra oszthatók. Az első a statikus szempontokat emeli ki: az adott telephely milyen előnyöket mutat és milyen veszélyeket rejt magában a többi lehetséges telephellyel szemben. Itt a fő döntési szempontok a helyi erőforrások kiaknázásának lehetőségei, a helyben adódó komparatív előnyök, a helyi piacra település előnyei, valamint a beruházás stratégiai értéke. A második megközelítési mód alapvetően dinamikus: figyelembe veszi az externális hatásokat is. E szemlélet és egyik legfontosabb elmélete, az új gazdaságföldrajz, azt kutatja, hogy mi készíti a vállalatokat az egymás közelében való megtelepedésre, azaz a termelés koncentrációjára (amit, mint láttuk, Magyarországon is tapasztalhatunk), illetve mi váltja ki a tőke távoli régiókba való áramlását. A statikus szempontok e rendszerben újjal egészülnek ki, és a hangsúlyok is eltolódnak, mivel e megközelítésben már a vállalatok közötti kölcsönhatások szerepe válik fontossá. Ez esetben a fő döntési szempontok bizonyos inputtényezők (megfelelő színvonalú munkaerő-kínálat, jelenlegi és jövőben várt bérszínvonal, a beruházás költségei), a piacok közelsége (a fogyasztók és a beszáll-



lítók közelsége, a piac mérete, a köztes és végső termékek várható ára), valamint a szállítási és más tranzakciós költségek (kereskedelmi költségek, az ismeretlen terület váratlan vagy információhiányból eredő költségei).

A felvázolt elméleti összefüggések gyakorlati érvényesülését empirikusan igazolja Barta [2003]. Idézett tanulmányában a magyar ipar rendszerváltozás utáni területi folyamataival foglalkozik, részletesen elemezve az ipari tevékenységet folytató vállalatok területi elhelyezkedésében, telephelyválasztásában mutatkozó differenciákat. Kutatásai során úgy találta, hogy az iparvállalatokat telephelyválasztási jellemzőik alapján három nagy csoportra lehet osztani: külföldi közép- és nagyvállalatok, valamint ezek beszállítói; hazai nagyvállalatok; kis- és középvállalatok – főleg hazai tulajdonúak. E három közül a külföldi közép- és nagyvállalatok alakították legnagyobb mértékben az ipar térbeli struktúráját, így a szerző elsősorban e csoport jellegzetességeit emeli ki tanulmányában. Mint már Békés Gábor is utalt rá, e vállalati kör telephelyválasztását alapvetően két szempont befolyásolja: egyrészt a piacszerzés és a termelési tényezők elérhetősége, másrészt pedig a kedvező költségek. A piacszerzés, a termelési tényezők, valamint a beruházás és a vállalkozás beindításának költségei elsősorban az ország jellemzőitől függenek, így az ország tökevonó képessége nagyban e tényezőktől függ. Az országon belüli telephelyválasztást viszont már elsősorban a termelési tényezők elérhetősége határozza meg. Ez az a fő szempont, amelynek következtében – mint már többször utaltunk rá – a külföldi tőke több mint 80 százaléka a fővárosban és annak agglomerációjában, illetve az Észak-Dunántúlon telepedett meg. E helyzet kialakulásának legfőbb okaként már említettük Nyugat-Európa földrajzi közelségét, a nyugat-európai gazdasági tér bővülését Budapest irányában, amely folyamat legfőbb mozgatórugói többek között a főváros igen jelentős gazdasági erejében, tökevonó képességében, az M1-es és az M7-es autópályák létében, az itt honos ipari hagyományokban, valamint e régió lakosságának képzettségi szintjében, munkamoráljában, az általuk elérhető magasabb termelékenységi szintben keresendők.

A Békés Gábor által bemutatott agglomerálódási folyamatok hazánkban is megfigyelhetők a külföldi vállalatok körében: az újonnan betelepült vállalatok még abban az esetben is e régiót választották telephelyül, ha hiány mutatkozott valamely termelési tényező, elsősorban a képzett munkaerő terén.<sup>3</sup> Fazekas Károly több írásában is igazolja ezeket a megállapításokat. Köllő Jánossal publikált írásában azon túl, hogy bemutatják a külföldi érdekeltégű vállalatok ágazati és regionális eloszlását, e vállalatok munkaerő-keresletére tesznek tanulmányunk szempontjából is releváns megállapításokat. Eredményeik arra utalnak, hogy a külföldi érdekeltégű vállalatokban felülreprezentáltak a fiatal, illetve a magasan iskolázott munkavállalók, valamint az is kiderül, hogy az e vállalatoknak a hazai átlagot lényegesen meghaladó mértékű bérei elsősorban a *külföldi érdekeltégű vállalatok magasabb termelékenységének* tudhatók be, de lényeges szerepet játszik benne a *dolgozók nem, életkor és iskolázottság szerinti összetétele* is (Fazekas–Köllő [1998]).<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Jó példaként szolgálnak a termelési agglomerálódásra a hazai autógyárak.

<sup>4</sup> Ez utóbbi faktor szerepét emeli ki többek között Semjén [2001], Meusburger [2001b].

Éppen e keresleti tényezők miatt állíthatjuk, hogy a külföldi tulajdonú foglalkoztatás regionális különbségei erősen kapcsolódnak a munkaerőpiac területi egyenlőtlenségeihez. Az empirikus vizsgálatok – a többi kelet-közép-európai országban tapasztaltakhoz hasonlóan – azt mutatják, hogy a külföldi befektetők telephely-választási döntéseik során egyértelműen a relatíve magasan iskolázott népességű és a nyugati határhoz, illetve a fővároshoz közeli térségeket, településeket részesítik előnyben (Fazekas, [2000a], [2000b], [2003a], [2003b]). A vállalatok területi elhelyezkedése ráadásul igen nagy stabilitást is mutat: a munkahelyteremtő külföldi tőke nem áramlik keletre, az elmaradottabb, a magasabb munkanélküliséggel sújtott, alacsonyabb átlagbérű területekre, amihez alapvetően hozzájárulnak a tőke által kedvezőnek, illetve kedvezőtlennek ítélt régiók között mutatkozó jelentős és egyre növekvő *termelékenység különbségek* is (Fazekas [2003b]).

A munkanélküliség regionális különbségeinek csökkentéséhez elvileg jelentősen hozzájárulhat a munkaerő térbeli mobilitása, egyik munkaerőpiacról a másikra való költözése, illetve ingázása (Cseres-Gergely [2003a]). Másként fogalmazva: a migráció hiánya, a munkaerő immobilitása nagyban okozója a területi egyenlőtlenségek kialakulásának, illetve azok konzerválásának.

Magyarországon a mobilitási ráta – a „mobil” személyek aránya a teljes lakoságon belül – évi 4 százalék körül mozog, amin belül a migrációs ráta – amikor az új lakóhely régiója különbözik a régiétól – mintegy 1,5 százalékot ér el, ami megfelel a nemzetközi tendenciáknak (Cseres-Gergely [2003b]). E népességmozgásnak három fő területi jellemzője figyelhető meg. Egyrészt szembetűnő a fővárosi agglomeráció felduzzadása, erőteljes népességvonzó ereje. Másrészt minden nagyobb városunk körül kirajzolódik egy lélekszámában egyértelműen bővülő településgyűrű. Harmadrészt erőteljes Budapest, valamint több más nagyváros „kiürülése”, népességvesztése. A munkanélküliség regionális egyenlőtlenségeiről eddig elmondottak tekintetében e fő irányok közül elsősorban a Budapest körüli településköszorú népességvonzó erejére érdemes figyelnünk. A költözés indokaként számos tényezőt nevezhetünk meg, amelyek közül talán legfontosabbak a településkörnyezetre, lakóhelyünk intézményi ellátottságára vonatkozó döntési faktorok, a munkaerőpiac oldaláról elvi szinten pedig a munkavállalási lehetőség, az így megszerzett bér, illetve a költözéssel e területen realizálható pozitív különbség lehet. E témában készített felmérések is igazolták, hogy a nem megfelelő munkaerő-piaci feltételek fontos költözési motivációt jelentenek (Cseres-Gergely [2003b]).

A röviden bemutatott migrációs tendenciák azonban mégsem olyan súlyúak, hogy érdemben enyhíteni tudnák az egyes munkaerőpiacok között meglévő feszítő különbségeket. Ennek okaként számos tényezőt felsorolhatunk. Először is mérsékeltek a bérkülönbségek országon belül, illetve az egyes településtípusok között; csak Budapest bérelőnye mutatkozik számottevőnek. Ez egyrészt kedvező feltétel az ország elmaradottabb régiói számára, hiszen ezeken a területeken viszonylagos munkaerőbőség van, kisebbek a toborzási költségek, ami még bizonyos negatív externáliák megléte esetén is kifizetődővé teheti a tőke betelepülését. Más szempontból viszont az áttelepüléssel a vállalatok ma már nem tudnak bérköltség-megtakarítást elérni, ami viszont gátolhatja a tőke ez irányú mobilitását.

Munkavállalói oldalról pedig azt látjuk, hogy csak a fővárosban való állásszerzés jár bérelőnnyel, minden egyéb irányú migráció esetén elmarad ez a haszon (Köllő [2003]). A fent vázolt elvi munkaerő-piaci jellegű költözési motivációk közül tehát a munkához jutás, illetve a jobb munkához jutás esélye lehet a jelentősebb, nem pedig a magasabb bér reményében való költözés.

Másik karakteres tényezőként a lakáspiacon tapasztalható anomáliákat említhetjük. Magyarországon igen magas, a nyugat-európai szintnek mintegy kétszerese a jövedelem/lakásár hányados, ami lényeges gátja a mobilitásnak. E hatást csak erősítik a lakásárak regionális különbségei: 1999–2003 között 2,5-ről 3,7-re nőtt az átlagos lakásárak községek és a fővárosi agglomeráció közötti különbsége. Regionális szinten is ez a tendencia tapasztalható a két pólust képviselő Közép-Magyarország és az Észak-Alföld között. E szerint egy elmaradott területen lévő lakás árértéke szinte biztosan nem lehet másikat venni egy jobb munkaerő-piaci helyzetű térségben, ami komoly gátja az országon belüli vagy településtípusok közötti migrációnak. Egy hatékony bérlakásszektor jelentősen segíthetne a problémán, ez azonban szinte teljes mértékben hiányzik Magyarországon (Hegedűs [2003]).

## 4. A hatótényezők empirikus analízise

Mint láttuk, a munkanélküliség és a lakossági jövedelmek regionális tagoltságának hátterében számos társadalmi-gazdasági tényező lazább-szorosabb összefüggéshalmaza áll, amelyek közül a két legfontosabbnak látszót emeljük ki: a lakosság iskolázottságát, valamint a földrajzi helyzetet leíró változók körét. Többváltozós regressziós modellek (OLS) segítségével felvázoljuk ezek területi egyenlőtlenségekben játszott szerepét a rendszerváltozás idejétől napjainkig. Három modell típust állítottunk össze, amelyek függő változóit minden esetben a lakossági jövedelmek és a kistérségi szintű munkanélküliség logaritmussértékei adják, míg a független változók köre lényegesen eltér a modellek között (6. táblázat).

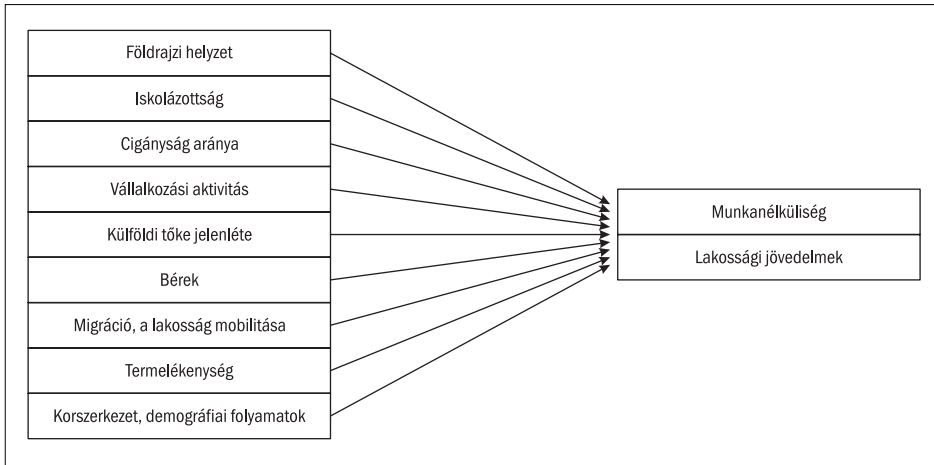
6. táblázat  
OLS-becsléseink modellváltozatai

Modellváltozatok	Kulcsváltozók	Részletes információ
1. Alapmodell	iskolázottság, földrajzi helyzet	F1. függelék
2. A regionális átalakulás hosszú távú modellje	iskolázottság, földrajzi helyzet, a potenciális munkavállalók jellemzői	F2. függelék
3. Az ezredforduló regionális tagoltságának modellje	iskolázottság, elérhetőség, szomszédság, külföldi tőke jelenléte	F3. függelék

Az idézett szakirodalom által feltárt összefüggéseket sematizálja a 7. ábra.

Az alapmodellben – minden más társadalmi-gazdasági tényező bevonása nélkül – pusztán az egyes kistérségek lakosságának iskolázottsági szintjét, illetve a kistérségek országon belüli földrajzi helyzetét rögzítő változók bevonásával becsüljük a munkanélküliség és a jövedelmek regionális szóródását a rendszerváltozás kezdetétől az utolsó, még mérhető évig, 2003-ig. (Az elemzésbe bevont változók pontos definícióit minden esetben a Függelék táblázatai tartalmazzák.) Második modellváltozatunk a regionális átalakulás hosszú távú modellje, mivel itt az iskolázottság és a fekvés differenciáló hatását már más, a társadalom és a gazdaság területi folyamatait bizonyítottan alakító jellemzők rögzítése, tehát ezek hatásainak kiszűrése mellett teszteljük. Itt kapott eredményeink lényegében a hazai szakirodalom eddigi megállapításainak részbeni összefoglalását adják, kutatási célkitűzéseinknek megfelelően kiemelve a képzettség és a fekvés hatásait. Harmadik modellváltozatunkban a földrajzi helyzetet alternatív mutatókkal, egyes kitüntetett pontok elérhetőségével írjuk le, kiemelve ezzel a közúti infrastruktúra regionális tagoltságban játszott és a hazai szakirodalomban eddig kevésbé kutatott szerepét – alapvetően megtartva az egyes kistérsé-

7. ábra  
A regionális tagoltság tényezői



ségek földrajzi helyzetében megmutatkozó különbségeket. Ebben a modellváltoztatásban kitérünk a külföldi tőke és a vállalkozási aktivitás regionális differenciáltságot alakító hatásaira is.

### *Az alapmodell magyarázó változói*

Mielőtt alapmodellünk eredményeit ismertetnénk, röviden áttekintjük az iskolázottság és a földrajzi helyzet szerepét mérő, a regressziókban használt magyarázó változók regionális tagoltságát.

Az iskolázottságot két indikátorral: az egyetlen osztályt sem végzett (táblázatban: nulla osztályt „végzett”) tíz éven felüli, illetve a diplomás 25 évnél idősebb népesség adott korosztályon belüli arányával mérjük. Alternatívaként rendelkezésünkre állt még az átlagosan elvégzett osztályszám térségi mutatója, illetve a 18 évnél idősebb érettségizettek adott korosztályon belüli aránya is, amelyek közül az előbbi a formális képzettség elterjedt mérőszáma. Mi azonban finomabb társadalmi összefüggéseket is ki szeretnénk emelni, amelyeket az átlagos osztályszám – éppen „átlagos” mivolta következtében – elfed. Adódik ez részben abból, hogy a kistérségi szintű átlagosan elvégzett osztályszám és a diplomások aránya közötti lineáris korreláció értéke 0,92, míg a tanulatlanok esetében ez az érték mindössze -0,59, miszerint az átlagos osztályszám térszerkezetét sokkal erősebben alakítja a tanultak, mint az alacsonyan képzettek helyi aránya. Másrészt további elemzésünk során nemcsak a magasan iskolázottság társadalmi és egyéni életpályára gyakorolt várható előnyeire, hanem a tanulatlanságra, az alulképzettségre mint alapvető szociális problémára is fel szeretnénk hívni a figyelmet. Az érettségizettek arányát pedig a felsősokú végzettség elmúlt évtizedbeli felértékelődése miatt hagytuk ki elemzéseinkből (*Galasi–Varga* [2005]), amely döntésünket módszertanilag

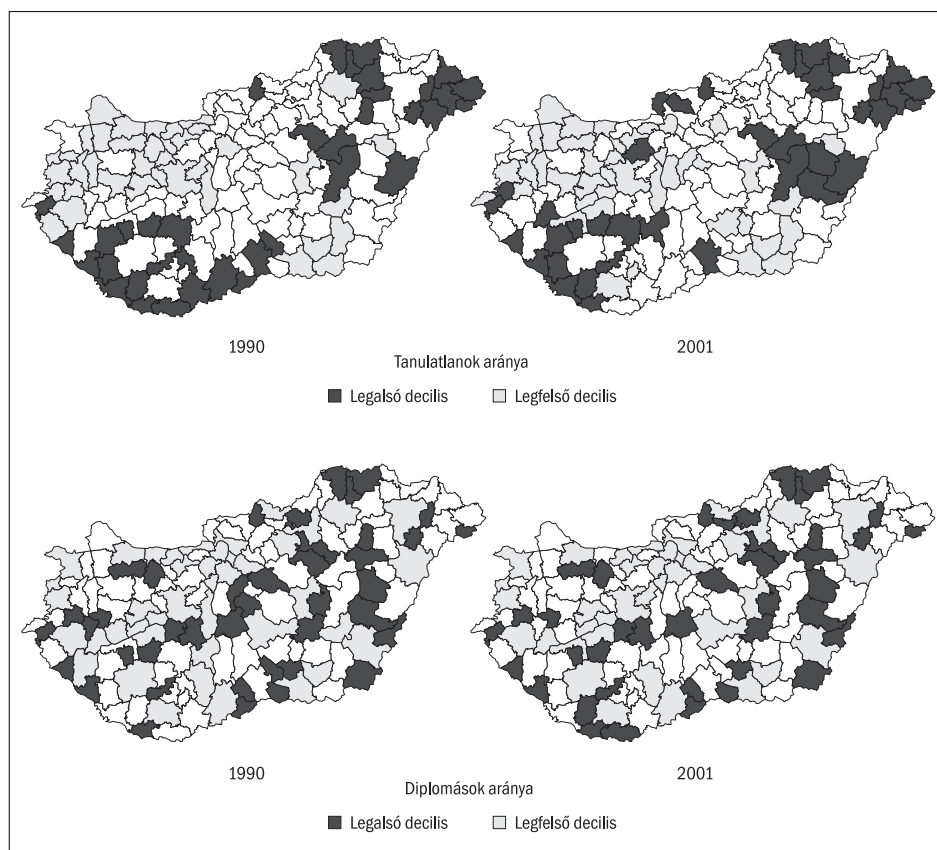
alátámasztotta e mutató diplomások arányával való igen erős lineáris összefüggése (Pearson-féle korreláció: 0,97).

Regressziós egyenleteinkben az 1990. és a 2001. évi népszámlálások adatait használjuk; a modellek többféle változatának elemzése után 1995-ig a korábbi, 1996-tól a későbbi népszámlálás adatait vettük alapul. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a formális iskolázottság térszerkezete alapvetően módosult volna a két mérés között eltelt időben; számításaink szerint csak kisebb elmozdulások történtek kistérségeink relatív pozíciójában amellet, hogy a lakosság képzettségi szintje jelentősen emelkedett. E térszerkezeti módosulásokat mutatja a 8. ábra.

A hazai iskolázottsági térszerkezet igen stabil: a két népszámlálás értékei közötti lineáris korrelációs együttható értéke a tanulatlanok (0 osztályt végzettek aránya) esetében 0,84, míg a diplomások esetén 0,96(!), ami még az előzőnél is minimálisabb mértékű elmozdulást jelez. A két változó régiók szerinti alakulása

8. ábra

Az iskolázatlanság és a magasan képzettség térszerkezete  
[kistérségi kvartilisek (alsó és felső); mindig kék színnel jelölve a kedvezőtlen pozíció]



alapvetően eltér egymástól. Míg a tanulatlanok aránya a Dél-Dunántúlon, illetve a keleti, északkeleti ország részben a legmagasabb, addig e probléma legkevésbé a Dunántúl északi és nyugati részén, valamint az Alföld egyes déli térségeiben jellemző. Ezzel szemben a diplomások magas, illetve alacsony arányban való előfordulását nem jellemzi ilyen szép területi rend; e változó értékei leginkább az egyes kistérségek urbanizáltságához köthetők. A minimális térszerkezet-módosulások ellenére a kilencvenes évek közepétől elfogadhatóbb becslések készíthetők a két függő változó szórására, ha átváltunk a 2001. évi népszámlálás értékeinek használatára.

Alapmodellünkben a földrajzi helyzetet a valóságos térbeli pozíciót mutató koordinátákkal jelezzük. Olyan koordináta-rendszert használunk, amelynek Budapest áll az origójában, az egyes települések pozícióját pedig valós elhelyezkedésük az  $X$  és az  $Y$  tengelyre kilométerben megadott vetületei írják le. Az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlaga adja mérésünkben a kistérség  $X$  és  $Y$  koordinátáját.

Mivel elsősorban nem a vizsgált indikátorok teljes időszakot átfogó magyarázóerejére, hanem e hatóerőknek a rendszerváltozástól napjainkig terjedő *változására* kívántunk összpontosítani, paneladatbázis összeállítása és elemzése helyett intertemporális analízist végeztünk, azaz regressziós egyenleteinket a jövedelmi vizsgálatok esetében 1988–2003, a munkanélküliség esetén 1991–2003 közötti évek mindegyikére megoldottuk.

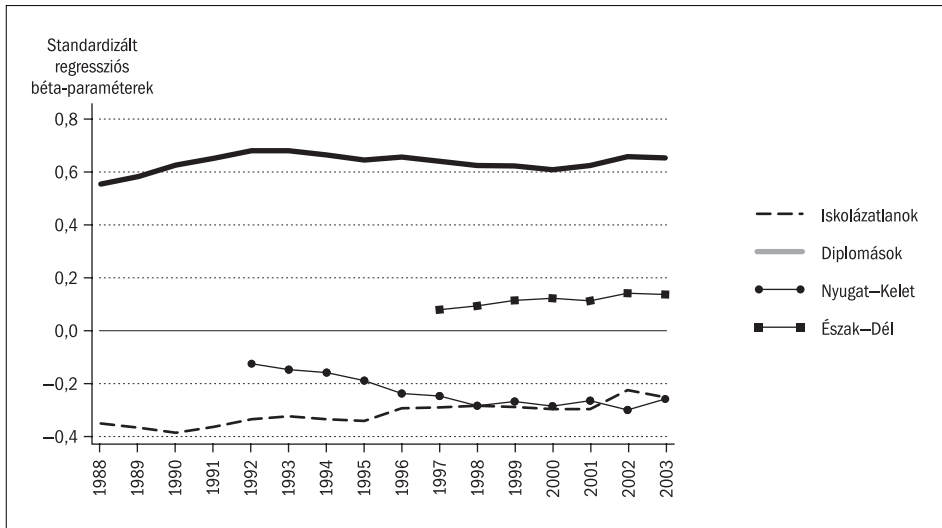
### *Alapmodellek*

Alapmodelljeink legfontosabb eredménye, hogy e négy változó a lakossági jövedelmek kistérségek közötti szóródásának 65–80, a munkanélküliség heterogenitásának 60–69 százalékát megmagyarázza, kétséget sem hagyva afelől, hogy helyes volt induló hipotézisünk e két tényező regionális tagoltságban játszott fontos szerepét illetően (*F1.a*) és (*F1.b*) táblázat).

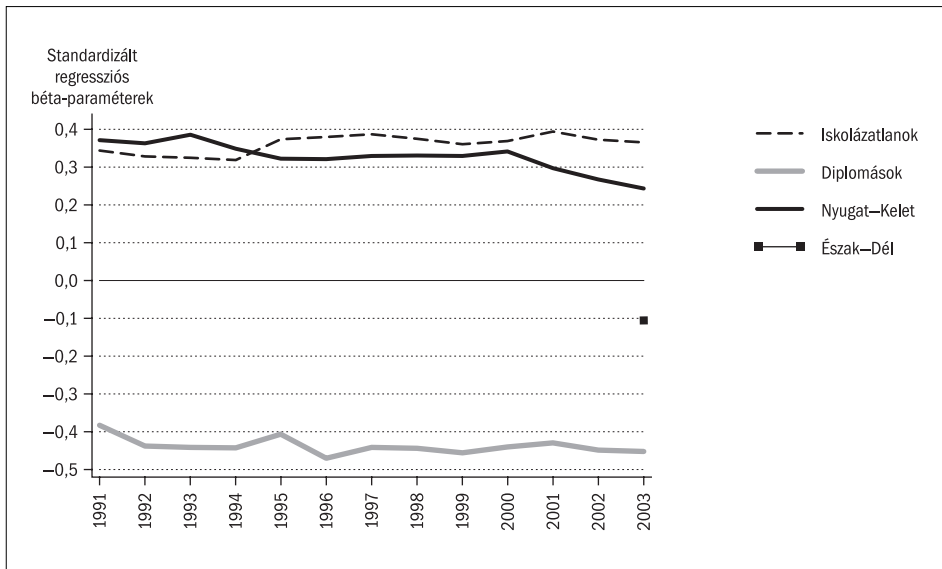
Négy magyarázó változónk közül mindkét függő változó heterogenitását a diplomások aránya befolyásolja leginkább (9. és 10. ábra), a többi független változóhoz viszonyítva a jövedelmek esetén jelentős, a munkanélküliség terén már jóval mérsékeltebb hatóerő-különbséggel. Mindez alapvetően alátámasztja hipotézisünket az általánosan magas képzettség relatíve kedvező gazdasági helyzetet indukáló jellemzőivel kapcsolatban. A tanulatlanok arányát leíró változónk folyamatosan szignifikáns mivolta és modelleken belüli relatíve magas magyarázóereje viszont felülmúlta várakozásainkat. Eredményeink szerint az egyes kistérségek lakossága körében tapasztalható iskolázatlanság közel olyan mértékben felelős a fent vázolt jövedelmi és munkanélküliségi regionális egyenlőtlenségek kialakulásáért, mint a magasán kvalifikáltak viszonylag tömeges jelenléte. Két iskolázottsági változónk magyarázóereje mindkét függő változó vizsgálatánál szinte teljesen egyenletesen magas; egyedül a tanulatlanság jövedelmi heterogenitásban mutatkozó jelentőségének enyhe visszaesését emelhetjük ki 1996-ot, vagyis a 2001. évi adatok használatba vételét követően.

A földrajzi helyzetet leíró változók esetében már egészen más a helyzet. Eredményeink szerint a munkanélküliség már megjelenésének időpontjában erőteljes

9. ábra  
Alapmodellünk eredményei a jövedelmek vizsgálatakor



10. ábra  
Alapmodellünk eredményei a munkanélküliség vizsgálatakor





nyugat-kelet irányú regionalizáltságot mutatott, ami alátámasztja *Schwertner* [1992], [1994] már előzőkben részletezett eredményeit. Emellett észak-dél tagoltság egyáltalán nem jellemezte a munkanélküliség területi képét; e pozíciót leíró változónk mindössze vizsgálataink utolsó évében, 2003-ban tudott – minimális mértékben – szignifikánsan hozzájárulni a függő változó heterogenitásának magyarázatához (10. ábra). A lakossági jövedelmek a munkanélküliségnél tapasztaltakhoz képest jóval gyengébb, ám határozottan erősödő nyugat-kelet tagoltságot mutatnak a kilencvenes évek elejétől. A rendszerváltozás éveiben – 1988–1991 között – e térbeli egyenlőtlenségi séma még nem állt fönn, köszönhetően a szocializmus végi gazdasági térszerkezet sajátos jellemzőinek. Az észak-dél megosztottság pedig csak 1997-ben vált karakteressé, még ha nagyon gyengén kitapintható módon is, amely jelenség mögött minden bizonnyal a főváros és környéke, valamint az Észak-Dunántúl átlagnál gyorsabb gazdasági növekedése áll. E tényező egyenlőtlenségeket befolyásoló hatásának erősödése alapvető térszerkezeti változásokra, mégpedig a szocializmus észak-déli osztoztottságú térszerkezetének visszaállására utal. További bizonyíték ez arra, hogy a regionális egyenlőtlenségek mögött sok évtizedes vagy évszázados folyamatok állnak, a térszerkezet társadalmi gyökerei nagyon mélyek.

### *A regionális átalakulás hosszú távú modellje*

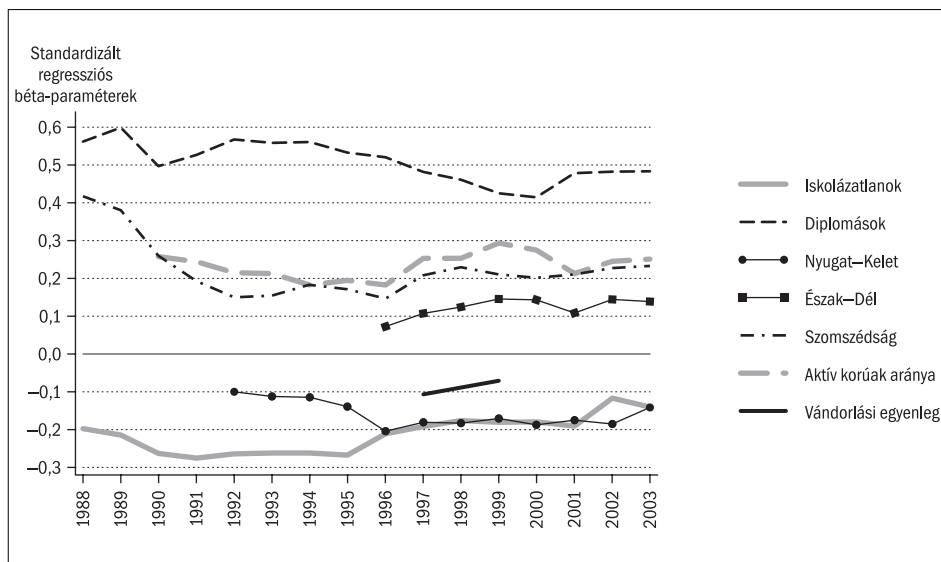
Második modellváltozatunkban is kitüntetett figyelemben részesített magyarázó változóként a már bemutatott kétféle iskolázottsági és a földrajzi helyzetet jelző indikátorok szerepelnek. Regionális tagoltságban játszott szerepük pontosabb megértése érdekében ezúttal számos kontrollváltozót is szerepeltetünk regresszióinkban. Segítségükkel kiszűrjük az egyes kistérségek demográfiai, városiasodásbeli különbségeiből adódó egyenlőtlenségeket, a migrációs folyamatok, a vállalkozási hajlandóság, a cigányság, valamint a külföldi tőke nagyarányú jelenlétének hatásait, utalunk a településszerkezet szerepére, valamint a térszerkezetet alapvetően jellemző szomszédsági viszonyok jelenlétére is (F2. táblázat).

E változók segítségével a lakossági jövedelmek szóródásának 74–86, a munkanélküliségének pedig 66–78 százalékát, tehát igen jelentős részét meg tudtuk magyarázni. Ez egyben azt is jelenti, hogy némiképpen növekedett a regressziók magyarázóereje az alapmodellhez képest.

Regressziós egyenleteink megszerkesztése közben azt tapasztaltuk, hogy az eredetileg vizsgálatba vont változók teljes körének együttes hatásait nem tudjuk mérni. Ennek oka a többük között is mutatkozó túl szoros kapcsolat volt, ami káros mértékű multikollinearitást okozott. E változók hatásait később egyesével járjuk körül. Emellett a modellek magyarázó változói között volt egyetlenegy, amelyik mindössze egy évben mutatott szignifikáns hatóerőt, mégpedig a munkanélküliségi tagoltságvizsgálatában: ez a városiak aránya. A városiasodás tehát nem országosan ható differenciáló tényező, aminek oka lehet egyrészt a városállomány nagyfokú regionális tagoltsága (*Nemes Nagy–Németh* [2003]), de az átgondolatlanul osztogatott városi címek torzító hatása is.

## 11. ábra

A regionális átalakulás hosszú távú modelljének eredményei a jövedelmek vizsgálata esetén

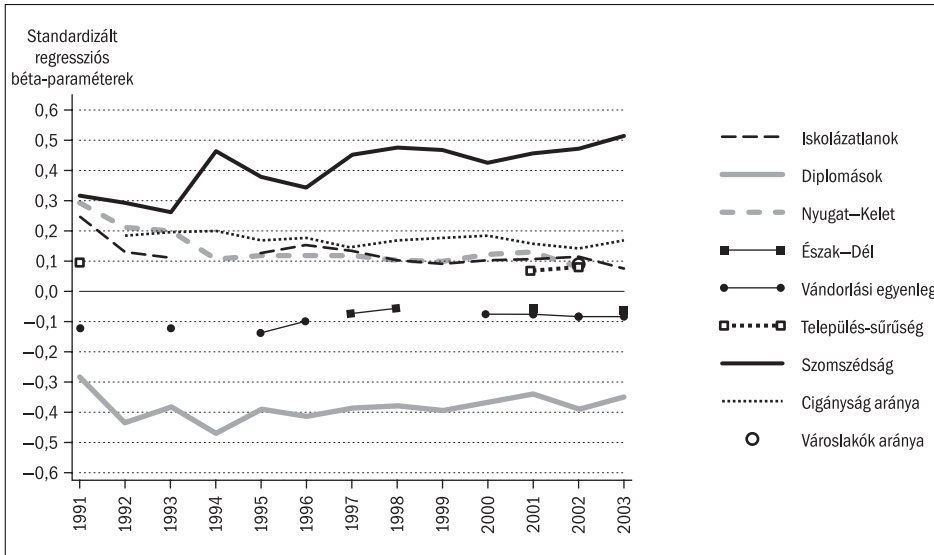


Hosszú távú modelljeink alapvetően nem módosították az alapmodellek eredményeit az iskolázottság és a földrajzi helyzet regionális tagoltságban játszott szerepét illetően (11. és 12. ábra, F2.a. és F2.b. táblázat).

A jövedelmi tagoltság legfontosabb kiváltó oka e regressziók szerint is a magasan képzettek lakosságon belüli arányának regionális eltéréseiben rejlik. Magyarózereje némileg hullámzik: a rendszerváltozás pillanatában, valamint a kilencvenes évek közepén van egy-egy töréspont, ami után csökkenés következik; a hosszú távú tendencia alapvetően csökkenő. Az iskolázatlanok aránya ez esetben is mindig a tagoltság szignifikáns magyarázó tényezője; hatóerejét tekintve a legfontosabb változók között van. Ez a tendencia egyértelműen összefügg a képzetlen társadalmi csoportok igen kedvezőtlen munkaerő-piaci helyzetével, jelentős bérhátrányukkal. A földrajzi helyzetet leíró változók most is az alapmodellek esetében tapasztaltakhoz hasonló módon járulnak hozzá a regionális egyenlőtlenségek magyarázatához. Alapindikátoraink tehát számos, a szakirodalom által fontosnak ítélt társadalmi-gazdasági jellemző hatásának kiszűrése után is a regionális tagoltság legfontosabb, illetve igen fontos tényezőinek bizonyultak.

A kontrollváltozók közül elsőként a szomszédság szerepére hívjuk fel a figyelmet: hatása az egész időszakban szignifikáns. Magyarózereje a második legmagasabb volt 1988-ban, majd a rendszerváltozáskor szerepe csökkent, és az iskolázatlanság, a nyugat-kelet pozíció, valamint a vizsgált korszerkezeti tényező hatóerejéhez mérhető szinten stabilizálódott. Ez nem jelent mást, mint a jövedelmek nagyfokú területi autokorreláltságát, amit sémaszerűen így fogalmazhatunk meg: gazdagok mellett jellemzően gazdagok, szegények mellett jó eséllyel

12. ábra  
A regionális átalakulás hosszú távú modelljének eredményei  
a munkanélküliség vizsgálata esetén



szegények élnek. Hogy más oldalról is igazoljuk állításunkat, kiszámítottuk a területi autokorreláció értékeit a vizsgált évekre, amelyek +0,40 és +0,61 között mozognak, előbbit 1992-ben, utóbbit 2001-ben érve el. 1988 itt is kiemelkedik (+0,58), majd meredek zuhanás jelzi a gazdasági összeomlás térben is differenciált jellegét, míg végül az együttható 2002–2003-ra visszatért a kiinduló szintre (+0,58).

A munkanélküliség területi megoszlásának magyarázatában némileg módosulnak alapmodelljeink eredményei (12. ábra). Iskolázottsági változóink ezúttal is mindvégig szignifikánsak (1994-et kivéve a tanulatlanok esetében). A diplomások aránya az egyik legnagyobb magyarázóerejű indikátor: számos társadalmi-gazdasági tényező hatásának kiszűrése után is megmarad tehát a képzettség regionális tagoltságban játszott igen fontos szerepe. Az iskolázatlanság mutatójának hatóereje az alapmodellben tapasztalathoz hasonlóan ebben a regressziós környezetben is a nyugat–kelet tagoltság magyarázóerejéhez áll legközelebb; még lefutásuk is hasonlóan kiegyenlített tendenciát mutat. A két iskolázottsági változó hatóereje mindössze kezdeti évünkben, 1991-ben vethető össze. Az ezt követő években sokkal határozottabban alakítja a munkanélküliség területi differenciáit a magasan képzettek jelenléte, mint az iskolázatlanoké. A kezdeti év kivételes mivolta azzal függhet össze, hogy a válság időszakának kezdetekor legelőször a képzetlenek váltak tömegesen munkanélkülivé. Az egyetlen osztályt sem végzettek arányához tartozó 1991. évi béta-érték azzal is összefügghet, hogy ebben az évben a cigányság aránya közvetlenül nem járul szignifikánsan hozzá a munkanélküli-

7. táblázat  
A hétéves és idősebb cigány és nem cigány népesség a legmagasabb  
iskolai végzettség szerint

Legmagasabb iskolai végzettség		A cigány népesség (százalék)	Az ország teljes népessége (százalék)
Általános iskola:	0 osztály	7,1	2,0
	1–7 osztály	37,5	23,0
	8 osztály	38,1	31,8
Szaktanulmányi és szakiskola		9,8	15,9
Középiskola		5,9	19,5
Felsőfokú iskola		1,6	7,8
Összesen		100	100

Forrás: Mészáros–Fóti [1996] 916. o. a KSH 1993. évi reprezentatív adatfelvétele.

ség regionális heterogenitásának magyarázatához, így az iskolázatlanok részben e változó hatását is kifejezhetik (7. táblázat).<sup>5</sup>

A magas munkanélküliség egyértelmű összefüggésben áll az iskolai végzettség nagy arányú hiányával. E témával részleteiben is több, igen kiváló tanulmány foglalkozik, amelyekben számszerűsítve is megtalálhatjuk az egyes iskolai végzettségi fokozatokhoz tartozó foglalkoztatás növekedési esélyeket, illetve a cigány és nem cigány népesség továbbtanulási esélyegyenlőtlenségeit (Kertesi [1994], [1995], Kézdi [1999], Molnár–Szegő [1995]). Minden bizonnyal e sajátos jellemzők következtében járul hozzá a cigányság aránya minden évben közvetlenül és viszonylag nagy hatóerővel a munkanélküliség regionális heterogenitásának magyarázatához (12. ábra). A cigányság népességen belüli arányának szerepét a jövedelmi tagoltság vizsgálatakor is tisztázni kívántuk, ám vagy nem mutatott kellő mértékű szignifikanciát, vagy éppen az iskolázatlanok arányát leíró mutatóval való igen szoros összefüggése miatt erős multikollinearitást okozott, így nem tudtuk benn tartani regresszióinkban.

A jövedelmi tagoltság magyarázó változóinak ismertetésekor már kiemeltük a szomszédság igen fontos szerepét. Amíg azonban ott e változó hatóerejével nem emelkedett ki a többi vizsgált tényező közül, addig a munkanélküliség regionális egyenlőtlenségeit éppen ez a térszerkezeti sajátosság magyarázza leginkább. Minden egyéb társadalmi tényező hatásán túl tehát főként ez a tényező befolyásolja a munkanélküliség nagyságát egy adott kistérségben. (Az autokorrelációs együttműködési értékei – amikor az egyes kistérségek értékeihez a közvetlen szomszédok együttes súlyozott átlagát rendeljük hozzá – 0,59 és 0,73 között változnak. Az első év értéke 0,67, majd a válság kiteljesedésének folyamatában a következő évre lecsökkent 0,59-re, végül rohamos emelkedést követően, értéke a kilencvenes évek közepétől 0,70 fölé stabilizálódott, ami igen erőteljes területi autokorreláltságra utal.) Ez további erősíti bennünk a hosszú távú, lassan módosuló, nagy régiókat jellem-

<sup>5</sup> A már idézett Ábrahám–Kertesi [1996] tanulmány is elemezte a cigány és az nem cigány népesség iskolázottsági jellemzői közötti jelentős különbséget.

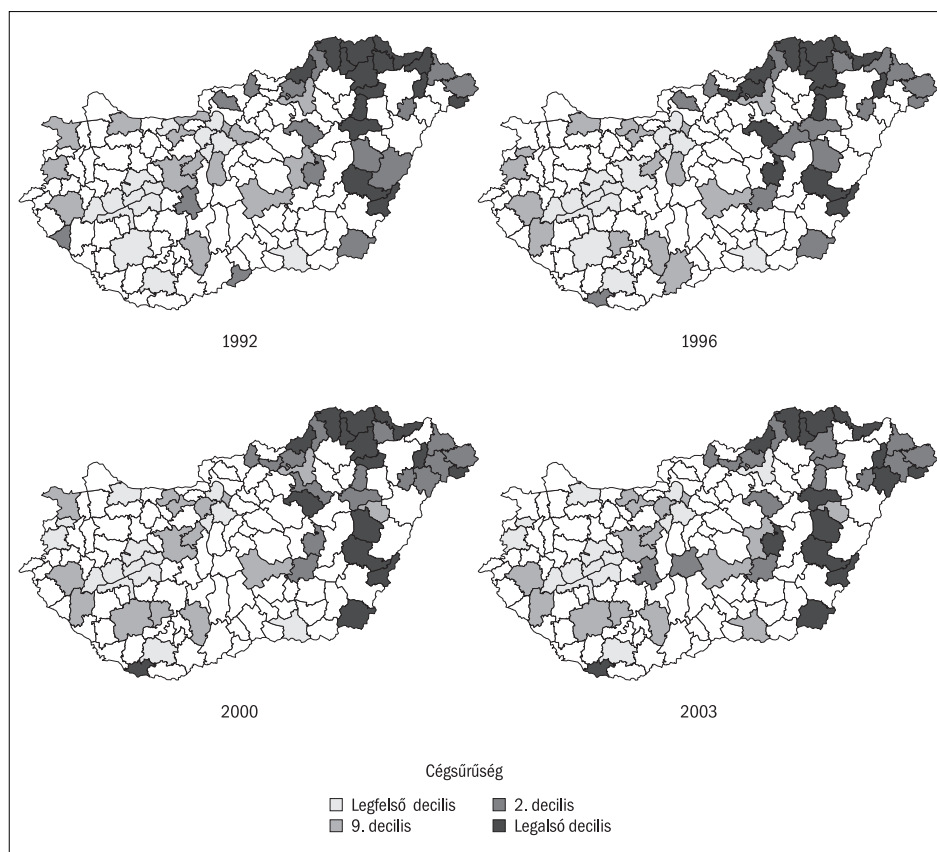
ző társadalmi tényezők alapvető tértagoló szerepéről kialakult képet. Erőteljes regionális politikai következményei is vannak e térszerkezeti sajátosságoknak: nem lehet egy-egy lokális munkaerőpiacot fejleszteni, megmenteni a munkanélküliségtől, hanem nagytérségek általános fejlődését, a munkaerőpiacon fontos szerepet játszó társadalmi tényezők általános javulását kell elérni.

További kontrollváltozóink közül néhány évben szignifikáns magyarázóereje volt a vándorlási egyenleg mérőszámának, amely hatásvonalával jelzi, hogy a magas munkanélküliségű területekről általában elvándorolnak a kedvezőbb helyzetben lévő településekre. A településsűrűség mutatója egy-egy évre vonatkozóan kiemeli, hogy a magas munkanélküliség főleg az ország aprófalvas, erősen tagolt településszerkezetű vidékein jellemző, például Baranya és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében.

A témához kapcsolódó szakirodalom többször is kiemelte a lakosság vállalkozási aktivitásának, innovativitásának munkaerő-piaci fontosságát. Éppen ezért regressziós egyenleteinkben mi is mérni kívántuk e tényező differenciáló erejét, ám mint összefoglaló ábráink mutatják, ez egyetlen esetben sem sikerült. Nem arról van azonban szó, hogy az elmúlt évtized kutatási eredményeivel szemben mi úgy találtuk, hogy a vállalkozások sűrűsége, a magas vállalkozási aktivitás nem hat a munkaerőpiac regionális egyenlőtlenségeire. Ennek az az oka, hogy a cégsűrűség általunk előállított időszora – a diplomások arányával való erős korreláltsága miatt – az esetek túlnyomó többségében túrhetetlenül magas multikollinearitást okozott regresszióinkban. Hatása a jövedelmi tagoltság modellezésekor 1995-ig nem volt szignifikáns, 1996-tól kezdve viszont igen. Ám ebben az időszakban egyedül 1996 volt az az év, amikor némi jóindulattal elfogadhatjuk eredményeinket, a többi évben már erősen torzulnak a regressziók. A munkanélküliség vizsgálatakor már végig ez a helyzet. A helyi lakosság vállalkozási hajlandósága tehát valóban a munkaerőpiac területi tagoltságának egyik fontos magyarázó tényezője, csak hogy a cégsűrűség ugyanúgy nagyrészt a helyi lakosság iskolázottságának függvénye, mint a munkanélküliség, illetve az adóköteles jövedelmek. A cégsűrűség a diplomások arányával 0,6–0,68 közötti lineáris korrelációban áll. Azért nem szorosabb ez az összefüggés, mert a vállalkozási aktivitás sok más tényezőhöz hasonlóan alapvetően nyugat-kelet megosztottságot mutat (13. ábra), míg a magasan képzettek aránya inkább a városiasodással függ össze, így e jelenség térszerkezete mozaikos. Áttételes hatásokról van tehát szó, amit a 14. ábra is bizonyít.

Az említett áttételes hatásokat útmodellek segítségével igyekszünk kimutatni. E vizsgálatok során lényegében nem teszünk mást, mint a független változó (ez esetben a diplomások aránya) és a függő változó közti nulladrendű Pearson-féle lineáris korrelációs együtthatót bontjuk két részre. Az egyik ebből az a hatásrész, amelyet a független változó közvetlenül fejt ki a függő változóra, a másik pedig az, amelyet más változón (változókon) keresztül tud realizálni. Útmodelljeinkben a munkanélküliség vizsgálata esetén minden kapcsolat szignifikánsnak bizonyult 99 százalékos szinten, míg a jövedelmeknél ez a kilencvenes évek elejét kivéve nem mutatható ki szignifikáns összefüggés. A cégsűrűség a magasan iskolázottak arányának kiemelése mellett tehát nem képes érdemben hozzájárulni – erősödő

13. ábra  
A vállalkozási aktivitás térszerkezete, 1992–2003.

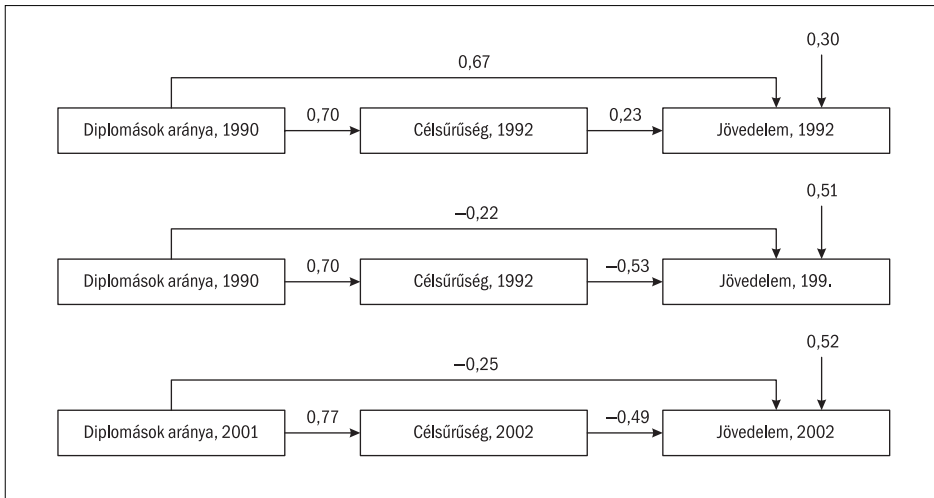


\*Cégsűrűség: a jogi személyiségű, a jogi személyiség nélküli gazdasági társaságok, valamint az egyéni vállalkozók összessége a helyi állandó népesség adott évi számára vetítve.

multikollinearitás mellett – a lakossági jövedelmek heterogenitásának magyarázatához. A 14. ábrán a diplomások arányához tartozó 1992-es béta-érték (0,67) eléri a nulladrendű Pearson-féle lineáris korrelációs együttható értékének (0,85) kétharmadát, 70 százalékos determinációs együttható mellett. A diplomások aránya tehát az adott kistérségekben sokkal erősebben hat önállóan a lakossági jövedelmek alakulására, mintsem a vállalkozások, cégek sűrűségén keresztül. A munkanélküliség esetében már egészen más a helyzet. Itt mindkét bemutatott időpont esetén a cégsűrűség mutatkozott a fontosabb magyarázó változónak, vagyis a vállalkozási aktivitás növelésén keresztül mutatkozó mechanizmusok igen fontos szerepet játszanak abban, hogy a helyi lakosság viszonylag magas iskolázottsági szintje képes kifejtetni munkanélküliség-csökkentő hatását. A diplomások aránya és a munkanélküliség közötti Pearson-féle lineáris korrelációs együttható értéke 1992-ben  $-0,56$ , míg 2002-ben  $-0,50$ . Az iskolázottsági mutató közvetlen

14. ábra

A magas iskolázottsági szint hatásának dekomponálása a cégsűrűség segítségével



hatása a munkanélküliség regionális különbségeinek alakításában tehát még felét sem teszi ki az eredeti korrelációs értéknek; vagyis a magasan iskolázottak nagy aránya áttételesen úgy csökkenti a munkanélküliséget, hogy növeli a vállalkezési aktivitást.

### *Az ezredforduló regionális tagoltságának modellje*

Előző modelljeinkben nyomon követtük a regionális átalakulás folyamatait a rendszerváltozástól napjainkig, feltártuk a regionális egyenlőtlenségekben szerepet játszó hatótényezők körét, hatásuk nagyságát és irányát. Harmadik modelltypusunkban ennél szűkebb időintervallumot vizsgálunk, ám az alapkérdés marad: melyek a regionális egyenlőtlenségeket kiváltó társadalmi és gazdasági tényezők. Elérhetőségi modelljeink alapvetően a regionális átalakulás hosszú távú modelljeiben kapott, az előző alfejezetben bemutatott eredményekre épülnek, azt ott vizsgált változók szerepét kutatjuk itt is. Ami a fő különbséget okozza, az a földrajzi helyzet mérési módjának megváltozása. Előző két modelltypusunkban földrajzi koordinátákkal mértük a helyzet, a fekvés tényezőit, és ezek segítségével mutattuk ki az ország többnyire sémaszerű térbeli tagoltságát. Felhívtuk a figyelmet az erőteljes nyugat-kelet megosztottságra, valamint hogy fokozódott az északi országrész gazdasági előnye a déli országrésszel szemben. Ezzel kapcsolatban elemzéseink során már utaltunk arra, hogy a kedvező földrajzi helyzet önmagában nem jelent garanciát a kedvező gazdasági helyzetre is. E harmadik modellváltozat koncepciója szerint az elérhetőségi viszonyok jelentősen módosítják a kistérségek fekvési, helyzeti energiáit. Egy-egy autópálya vagy vasúti fővonal „közel visz” egyes térségeket a dinamikus zónákhoz (megfelelő elérhetőségi viszonyok révén képes-

sé tesz a gazdaság vérkeringésébe való bekapcsolódásra), míg a forgalmi árnyékban fekvő, egyébként kedvező földrajzi helyzetű települések külső vagy belső gazdasági perifériává válnak.

Az ezredforduló regionális tagoltságának modelljében tehát különféle elérhetőségi mutatókkal helyettesítjük az eddigiekben alkalmazott földrajzi koordinátákat. A közlekedési alágazatok közül a legdinamikusabbat és legáltalánosabbat, a közúti közlekedést emeljük ki, így változóink a közúti elérhetőségi viszonyokat írják le, megadva minden település egy-egy kitüntetett ponttól való időbeli távolságát percben, figyelembe véve a KRESZ által az adott útszakaszokra megengedett maximális haladási sebességet. Az útvonal-lehetőségek közül mindig az időben legrövidebbet vesszük. Kistérségi értékeink a hozzájuk tartozó települések elérhetőségi adatainak számtani átlagát jelentik. Modelljeinkbe a következő elérhetőségi mutatókat vontuk be:

- az osztrák–magyar („nyugati”) határátkelők átlagos elérési ideje;
- a legközelebbi autópálya-csomópont átlagos elérési ideje;
- Budapest átlagos elérési ideje;
- a legközelebbi határátkelőhely átlagos elérési ideje.

A nyugati határátkelők hivatottak kifejezni az előző két modell típusban kimutatott nyugat–kelet lejtő meglétét, szó szerint kifejezve az egyes kistérségek távolságát azoktól a határátkelőktől, amelyeken át Magyarország a legtöbb esetben megteremti a kontaktust az alpi térséggel, illetve Nyugat-Európával. Tapasztalataink alapján regresszióinkban ettől a változótól várjuk a legerősebb magyarázóerőt.

A kilencvenes évek néhány hazai kutatása szerint a külföldi befektetők nagy része számára az egyik legfontosabb telephely-választási szempont az autópálya léte vagy nemléte volt: a külföldi működőtőke-befektetések jelentős része Magyarországon autópálya mentén valósult meg.

Budapest nemcsak az ország közigazgatási fővárosa, de az élet szinte minden területén az. Ha csak a gazdaságánál maradunk: az országba érkezett külföldi működőtőke 60 százalékát Budapesten fektették be, így viszonylag itt a legkönnyebb álláshoz jutni, relatíve magas a munkabér, az üzleti tevékenységek folytatásának kedvezőbbek a lehetőségei. A főváros és a körülötte lévő településekből álló munkaerőpiac az ország legtőkeerősebb régiója; itt a legmagasabbak a lakossági jövedelmek és a foglalkoztatottság. E központtól való távolság tehát fontos tértagoló tényező lehet.

A határátkelők viszont általában véve nem játszanak jelentős szerepet az ország területi folyamataiban, kivéve az osztrák–magyar határszakaszt, amit külön ki is emeltünk méréseink során. Hogy mégis magyarázó változóként használjuk a legközelebbi határátkelőhely elérhetőségét, annak az a megfigyelés az oka, hogy az ország legelmaradottabb területei többségükben határ mentiek. E változó regressziókon belüli szignifikáns mivolta tehát a centrum–periféria tagoltság meglétét fejezné ki, részben hasonlóan a Budapesttől való távolság mutatójához.

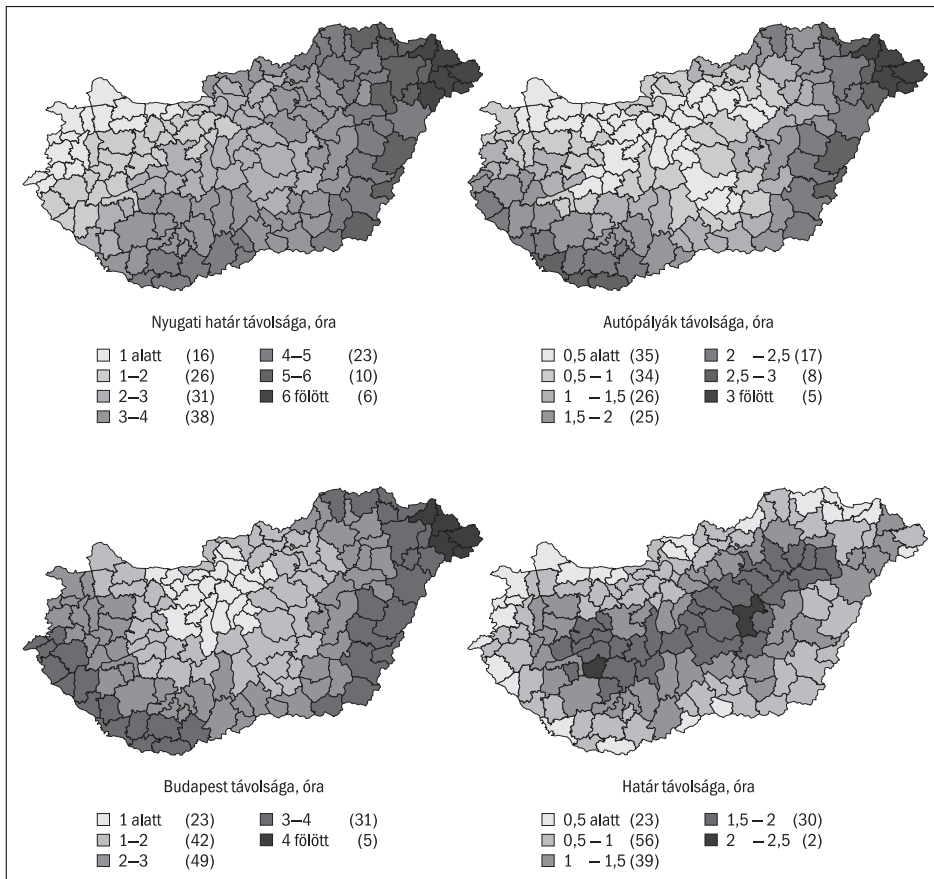
Modelljeink ez esetben mindössze öt évet, az 1998–2002 közötti időszakot fogják át, mivel a rendelkezésünkre álló elérhetőségi adatok ezt a néhány évet repre-



zentálják. Ennek oka, hogy 1998-ban adták át az M5-ös és az M3-as autópályák legújabb szakaszait, míg a következőt csak 2003-ban. Márpedig a közúti elérhetőségi viszonyokat az autópályahálózat fejlődése módosítja leginkább, így elérhetőségi mutatóink érvényességét a sztrádaépítés üteme szabta meg. Kistérségeink elérhetőségi jellemzőit mutatja a 15. ábra.

Térképeink jól mutatják, hogy az elérhetőség mennyivel összetettebb térségi jellemző, mint a koordinátákkal leírt földrajzi helyzet. A nyugati határtól való távolság esetén például kitűnik, hogy a Dél-Dunántúl ugyanolyan messze van a határszéltől, mint az Alföld középső és keleti térségei, vagy Dél-Zala és Nyugat-Somogy távolsága a fővárosával egyezik meg. E mérőszám szerint erőteljesen módosul tehát a kistérségek földrajzi koordináták szerinti nyugat-kelet viszonyrendszerben elfoglalt pozíciója. E módosulás egyik legfőbb oka az autópályahálózat, amelynek elérhetőségjavító hatása több térképen is világosan kirajzolódik.

15. ábra  
A kistérségek elérhetőségi viszonyai



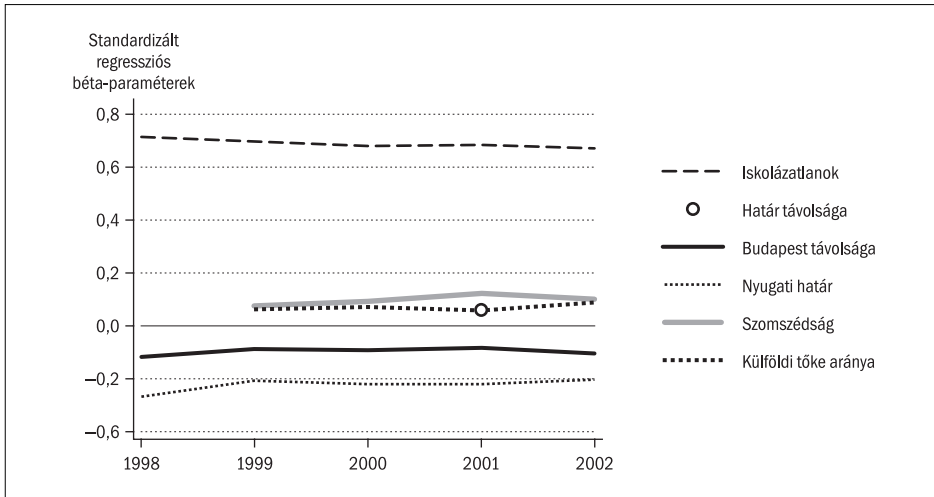
Elérhetőségi modelljeinkben eltekintettünk az iskolázottság több mérőszámmal való leírásától, megelégedtünk az átlagosan elvégzett osztályszám szerepeltesével. Ennek egyik oka az, hogy az előzőkben alapvetően fel tudtuk tárni a diplomások és a tanulatlanok arányának regionális tagoltságban játszott szerepét, másrészt regresszióinkban az elérhetőségi viszonyok hatásait kívántuk kiemelni, az iskolázottságét viszont már nem.

Megteszik ezt helyettünk eredményeink: mindkét függő változót vizsgálva az iskolázottság bizonyult a legfontosabb magyarázó tényezőnek. Ez különösen a jövedelmek heterogenitásának leírásakor szembetűnő, ahol az iskolázottsághoz tartozó béta kétszerese a következő legmagasabb hatóerejű változó bétájának. A munkanélküliség esetén már közel sincs ekkora differencia a független változók magyarázóereje között, ám összefoglalóan ez esetben is azt mondhatjuk, hogy a regionális tagoltság legfontosabb tényezője a helyi lakosság képzettségi szintje.

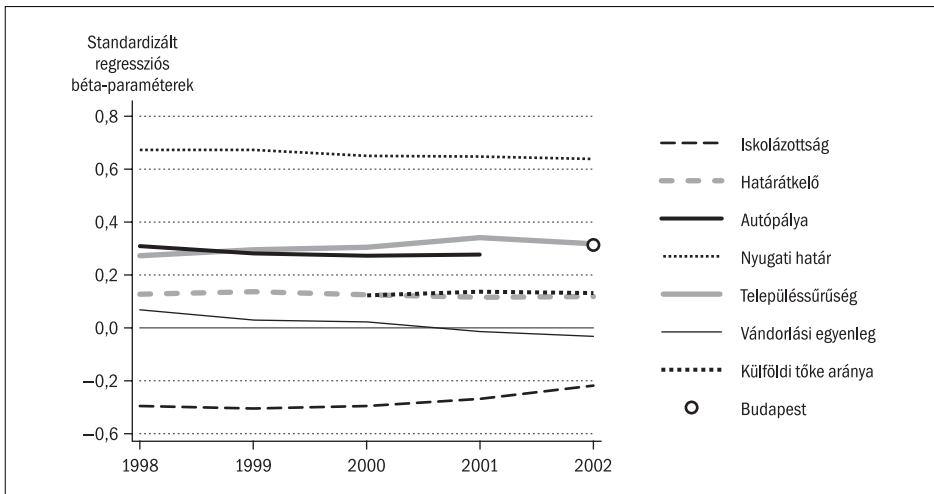
Elérhetőségi mutatóink közül egyértelműen a nyugati határszéltől való távolság emelkedik ki. Fenti modelljeinknél már tapasztaltuk, hogy mind a lakossági jövedelmek, mind a munkanélküliség – különösen ez utóbbi – térszerkezetében jelen van a nyugat–kelet megosztottság. Elérhetőségi modelljeink megerősítik ezt: a lakossági jövedelmek, valamint a munkanélküliség szintje is általában függ az adott kistérség osztrák–magyar határtól való időbeli távolságától. E változó magyarázóereje különösen a munkanélküliség esetében fontos: bétája rendre alig marad el az iskolázottság hasonló értékétől. A nyugati exportpiacokra való kilépést fizikailag lehetővé tévő határátkelők elérhetősége tehát önmagában jelentős területi differenciáló tényező; e mutató kistérségek közötti különbségei erőteljesen felerősítik a regionális egyenlőtlenségeket (16. és 17. ábra, F3.a) és F3.b) táblázat).

A jövedelmi tagoltságban emellett a Budapesttől való távolság differenciáló ereje jelenik meg nagyon határozottan: hatása minden évben szignifikáns, a béta-értékek előjele negatív. A lakossági jövedelmi szintek kistérségi szóródása tehát mutat egyfajta erőteljes centrum–periféria megosztottságot, amit lényegében már 2. ábránk is jelzett. A nyugati határtól való távolság szerepéhez hasonlóan a fővárostól való távolság modellen belüli viselkedéséhez is határozott értéktartalom köthető: gazdasági szempontból sokkal kedvezőbb fizikailag közel lenni az ország centrumához, hiszen elérhető közelségben sokkal jobban ki lehet használni a Budapest relatíve kiugró fejlődéséből-fejlettségéből eredő externális hatásokat. Mindemellett e centrum–periféria viszonyt véleményünk szerint nem elsősorban a periféria relatíve alacsony, sokkal inkább a centrum kiugróan magas jövedelem-szintje táplálja. Emellett a legközelebbi határátkelőtől való távolság csak egy évben nem szignifikáns, az autópályától való távolság hatása pedig egyetlen évben sem az. További kétféle változó építi még fel modellünket: a regionális átalakulás hosszú távú modelljében már elemzett, a szomszédsági hatást kifejező mutatók, illetve az egyes kistérségekben regisztrált vállalatok jegyzett tőkéjén belül a külföldi kézben lévő tőke aránya. (Ez utóbbi tényezőnek a regionális tagoltságban játszott szerepére a téma szakirodalmi áttekintése során már sokszor utaltunk, de hatását közvetlenül még nem tudtuk mérni). A külföldi tőke térszerkezet-ala-

16. ábra  
Elérhetőségi modelljeink eredményei a jövedelmek vizsgálata esetén



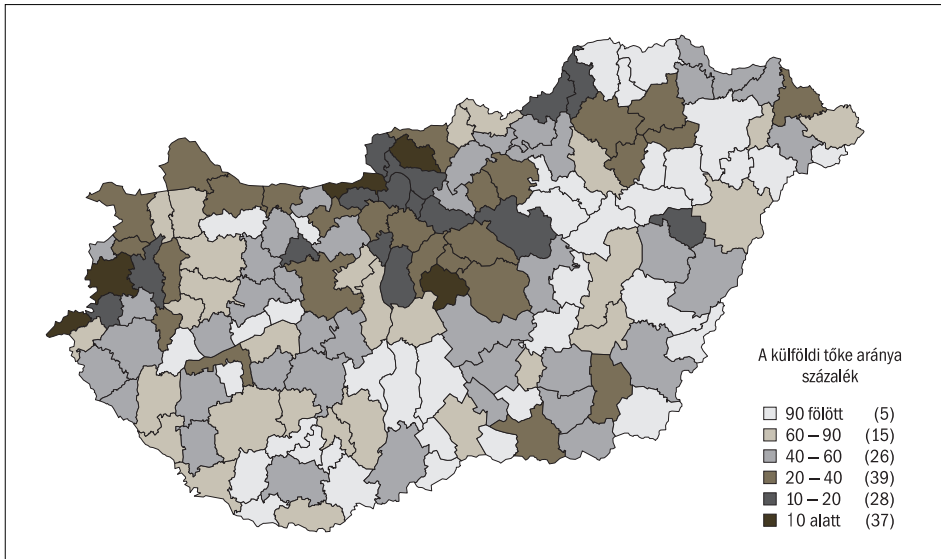
17. ábra  
Elérhetőségi modelljeink eredményei a munkanélküliség vizsgálata esetén



kító hatását a regionális átalakulás hosszú távú modelljében adathiány miatt nem mértük; változónkat mindössze 1999-re, 2000-re és 2002-re tudtuk előállítani az APEH társasági nyereségadót összefoglaló adatbázisa segítségével. Így elérhetőségi modelljeinkben 1998 folyamatainak tesztelésekor nem is szerepel e változó, míg az adathiányt 2001-ben úgy pótoltuk, hogy a 2000. évi adatokat alkalmaztuk a regressziók felépítése során. A változó értékei igen széles tartományban szóród-

18. ábra

A külföldi tőke aránya a kistérségek vállalatainak jegyzett tőkájén belül, 2002



nak: a két véglelet a vizsgált években a rétsági, valamint a jánoshalmi kistérség képviseli 99 százalék fölötti, illetve 0,0–0,2 százalék közötti értékekkel. A jelenség térszerkezetét a 18. ábra illusztrálja.

A külföldi tőke jelenléte, mint ahogy vártuk, méréseink szerint is szignifikánsan növeli a kistérségek lakosságának adóköteles jövedelmeit. Összefügg ez egyrészt a munkahelyteremtéssel, de a magasabb bérekkel is. Az előbbi érvet mi magunk is igazolni tudtuk: a külföldi tőke aránya szignifikánsan csökkenti a kistérségek munkanélküliségi szintjét (17. ábra). A változó magyarázóereje azonban viszonylag csekély, mivel a jövedelmi rangsor élén álló kistérségek közül többen is relatíve alacsony a külföldi tőke aránya. Elég csak Budapestet említeni, ahol ez az érték nem éri el az 50 százalékot, de a rangsor első tíz helyén álló kistérség közül is mindössze háromban haladja meg a 80 százalékot. Extrém példát is találunk: a jövedelmi rangsorban a 22. helyen szereplő paksi térségben a külföldi tőke aránya mindössze 0,2 százalék, köszönhetően a helyi gazdaságot uraló atomerőmű állami tulajdonlásának. Ugyanígy viszonylag kevés külföldi befektetést találunk a Balaton környékén, de az Észak-Dunántúl belső (perifériális) területein is.

A munkanélküliség regionális egyenlőtlenségei eredményeink szerint nem függenek Budapest elérhetőségétől, vagyis nem mutatnak ilyen értelmű centrum–periféria megosztottságot. Szignifikánsan függnak azonban az országhatár, illetve az autópályák időbeli távolságától. Az előbbi mutató szerepe egyértelműen a gazdaságilag legelmaradottabb, legalacsonyabb foglalkoztatottságú térségek földrajzi, külső perifériális fekvésével függ össze. Mint ahogy 3–5. ábráinkon illusztráltuk, a tömeges munkanélküliség elterjedésének, majd fennmaradásának gócpontjai az

északkeleti, valamint a dél-dunántúli országrész határ menti területeihez köthetők. Ez olyan mértékben igaz, hogy országosan is határozottan megjelenik a munkanélküliség térszerkezetében a határ mente–belső területek kettősség. Mérőszámunk ugyan a legközelebbi nemzetközi határátkelőtől való távolságot méri, ám szignifikanciájához nem sok köze van maguknak a határátkelőknak, sokkal inkább magának a határnak. E perifériák ugyanis túlnyomó többségükben olyan területek, amelyek a trianoni határmegvonáskor elveszítették központjaikat, a közlekedési lehetőségek erőteljes csökkenésével pedig számos más fontos térségi-települési kapcsolatukat is (Fazekas [2003b]). A helyi gazdaságok azóta nem voltak képesek kiheverni ezt a sokkot, új központok, új kapcsolatrendszerek pedig csak nagyon kis számban tudtak kialakulni. E térkapcsolati hátrányokra rakódik rá még az a kedvezőtlen tény, hogy elmaradott térségeink Magyarországnál némileg fejletlenebb országok szintén relatíve elmaradott térségeivel szomszédosak, így várhatóan a határok átjárhatóságának megteremtése sem fog hirtelen jelentős tőke- és munkaerőmozgásokat indukálni.

Ez esetben az autópályától való távolság fejezi ki a centrum–periféria kettősséget. E változó szignifikáns volta több jelenségre is felhívja a figyelmet. Egyrészt konkrét értéktartalom kapcsolódik hozzá: a közúti főközlekedési hálózatnak önmagában meghatározó a térszervező ereje, megléte, közelsége elősegíti befektetések realizálását, ily módon munkahelyek teremtését. A legtöbb termelőágazatban ma már elsőrendű szempont, hogy van-e lehetőség gyors szállításra, amit ma Magyarországon – a vasúthálózat fejletlensége miatt – elsősorban az autópályák tudnak biztosítani. Több vizsgálat is igazolta a külföldi működőtőke-befektetések autópálya menti területekkel való szoros kapcsolatát (Bartha–Klauber [2000]). Másrészt pontosítja az ország centrum–periféria megosztottságáról alkotott sémaszerű elképzeléseket, miszerint Budapest az ország (gazdasági) centruma, és tőle távolodva koncentrikus körökkel modellezni lehet e differenciákat. Holott a munkanélküliség esetében éppen ez a kapcsolatrendszer nem szignifikáns, hanem e sematizált elképzelést módosító autópálya-hálózat fontosságát lehet számszerűsíteni. Ami nem jelent mást, mint hogy az ország centrumtársége az autópályák mentén „megnyúlt”; a sztrádák hálózata – kilépve a koncentrikus sémából – vonalszerűen kiterjesztette a relatív fejlettséget, benyúlva perifériális térségek közé.

## Összegzés

A térfolyamatok nemzetközi jellemzői s a hazai helyzetkép világosan jelzik: Magyarország és a vele azonos pályán mozgó országok számára – mind társadalmi, mind területi szempontból – még nem dőlt el, hogy az elviselhető differenciáltságú „európai” vagy az ennél jóval polarizáltabb, ismétlődő krízisekkel zavart „latin-amerikai” utat követik.<sup>6</sup>

Látnunk kell azt is, hogy a fejlett országok térfolyamataiban bekövetkezett trendtörés, az újbóli kisebb differenciálódás nagyon erős kérdőjeleket támaszt a területi közeledésben – sokak véleménye vagy reménye szerint – kulcsszerepet játszó *regionális politika, a területfejlesztés* hatókörét illetően is. A Európában rendkívül élénk *konvergenciavita* – éppen a társadalmi, gazdasági és területi viszonyok miatt – fontos része az integrációs szintre emelt regionális politika mérlegelése is. Leginkább az a séma látszik megvalósulni, hogy a regionális támogatások az adott világgazdasági vagy kontinentális gazdasági mezőben az *országok közötti* fejlettségi egyenlőtlenségeket valamelyest csökkentették ugyan, de *az országokon belüli differenciáltságot* alig. Ebből az is következik, hogy a fentiekben megnevezett „európai út” számunkra reálisan azt jelenti, hogy *az ország egészének relatív felzárkózása egy, a korábbiaknál mindenképpen polarizáltabb térszerkezetben valósul meg.*

A térségi fejlettségi polarizációt mindenképpen enyhítheti – ha nem is automatikusan – a jelenség két markáns hatótényezője, a fekvési és a humán adottságok csökkenő területi differenciáltsága. Hosszú évek után az előbbiben várható inkább előrehaladás (meglódult autópálya-építések, kiteljesedő kommunikációs-informatikai tér), míg az oktatási rendszer teljes vertikumának állandósuló feszültségei vagy a roma népesség pozíciójának elfogadhatatlan megmerevedése a humán faktor szerepével kapcsolatban kevésbé optimista közeljövőt sugall.

<sup>6</sup> Míg a fejlett Európa tőlünk több évtizednyi távolságra van, Argentína, Chile, Uruguay és Mexikó ma már lényegében ugyanabba a fejlettségi csoportba – az ENSZ humán fejlettségi index (*Human Development Index*, HDI) mutatója szerint a magas fejlettségű országok alsó harmadába – tartozik, mint Kelet-Közép-Európa országainak jó része; a különbség épp abban van, hogy ott mind a társadalmi, mind a területi egyenlőtlenségek még jóval nagyobbak.

## Irodalom

- ÁBRAHÁM ÁRPÁD–KERTESI GÁBOR [1996]: A munkanélküliség regionális egyenlőtlenségei Magyarországon 1990–1995 között. A foglalkoztatási diszkrimináció és az emberi tőke váltakozó szerepe. *Közgazdasági Szemle*, 43. 7–8. sz. 653–681. o.
- AMOS, ORLEY M. [1988]: Unbalanced regional growth and regional income inequality in the latter stage of development. *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 18. No. 4. 549–566. o.
- BAJMÓCY PÉTER [2000]: A kistérségek népességváltozási tendenciái Magyarországon az 1990-es években. Megjelent: *Határok és régiók*, konferenciakötet, SZTE, Szeged, 367–371. o.
- BARRO, ROBERT–SALA-Y-MARTIN, XAVIER [1991]: Convergence across States and Regions. *Brookings Papers in Economic Activities*, No. 1. 107–182. o.
- BARTA GYÖRGYI [2001]: A nagyvállalatok szervezeti-tulajdoni – térbeli változásai. *Tér és Társadalom*, 1. sz. 39–64. o.
- BARTA GYÖRGYI [2003]: A magyar ipar területi folyamatai. *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 144–158. o.
- BARTHA ATTILA–KLAUBER MÁTYÁS [2000]: Az autópálya hatásai a kistérségek gazdasági fejlődésére. Egy empirikus adatelemzés-sorozat legfontosabb tapasztalatai az M5 autópálya példáján. Felzárkózás és EU-csatlakozás. A VII. Ipar- és Vállalatgazdasági Konferencia előadásai. MTA Ipar- és Vállalatgazdasági Bizottsága, Budapest. 251–259. o.
- BÉKÉS GÁBOR [2003]: A telephelyválasztás mozgatórugói. *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 123–132. o.
- BELUSZKY PÁL [1999]: Magyarország településhálózata. *Dialóg Campus*, Budapest–Pécs.
- BERÉNYI ISTVÁN [1997]: A szociálgeográfia értelmezése. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- BERNAT, A. G. [2001]: Convergence of State Per Capita Income, 1950–1999. *Survey of Current Business*, No. 6. 36–48. o.
- BRADSHAW, MICHAEL J.–VARTAPETOV, KAREN [2003]: A New Perspective on Regional Inequalities in Russia. *Eurasian Geography and Economics*, No. 1. 372–398. o.
- CSÉFALVAY ZOLTÁN [1993]: Die Transition des Arbeitsmarktes in Ungarn – Konsequenzen für sozialräumliche Entwicklung. *Petermans Geographische Mitteilungen*, No. 1. 33–44. o.
- CSERES-GERGELY ZSOMBOR [2003a]: Elmélet megfontolások a munkavállalók területi mozgásának okaival és eredményével kapcsolatban. *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 51–56. o.
- CSERES-GERGELY ZSOMBOR [2003b]: Gazdasági ösztönzők hatása a magyarországi munkaerő földrajzi mobilitására az 1990-es évtizedben. *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 102–122. o.
- DALL'ERBA, SANDY–KAMARIANAKIS, YIANNIS–LE GALLO, JULIE–PLOTNIKOVA, MARIA [2003]: Regional productivity differentials in Poland, Hungary and the Czech Republic. *Real Discussion Papers*, No. 26. University of Illinois.
- DEÁK SZABOLCS–LENGYEL IMRE [2003]: Some Aspects of Regional Development in Hungary. Megjelent: *Lengyel Imre (szerk.): Knowledge Transfer, Small and Medium-Size Enterprise, and Regional Development in Hungary*, JATEPress, Szeged, 145–160. o.
- DÖRY TIBOR [1997]: Szellemi potenciál és műszaki fejlesztés az Északnyugat-Dunántúlon. *Tér és Társadalom*, 1. sz. 57–72. o.
- DÖVÉNYI ZOLTÁN [2001]: Development and Spatial Disparities of unemployment in Hungary. Megjelent: *Meusbürger, P.–Jöns, H. (szerk.): Transformation in Hungary*, Physica-Verlag, Heidelberg, 207–224. o.
- DUNFORD, MICK–SMITH, ADRIAN [1998]: Trajectories of change in Europe's regions: cohesion, divergence and regional performance. *SEI Working Paper*, No. 26.
- ÉLTETŐ, ÖDÖN–FRIGYES ERVIN [1968]: New Income Inequality Measures as Efficient Tools for

- Casual Analysis an Planning, Econometrica, 36. 383–396. o.
- ENYEDI GYÖRGY [1996]: Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest.
- FALLON, P.–LAMPART, C. [1998]: Can backward subnational regions catch up with advanced ones?, World Bank PREMnotes Economic Policy, No.6. Washington, D.C.
- FALUVÉGI ALBERT [2000]: A magyar kistérségek fejlettségi különbségei. Területi Statisztika, 4. sz. 319–346. o.
- FALUVÉGI ALBERT [2004]: Kistérségeink helyzete az EU küszöbén. Területi Statisztika, 5. sz. 434–458. o.
- FAZEKAS KÁROLY [1993]: A munkanélküliség regionális különbségeinek okairól. Közgazdasági Szemle, 40. évf. 7–8. sz. 694–712. o.
- FAZEKAS KÁROLY [1997]: Válság és prosperitás a munkaerőpiacon. A munkanélküliség regionális sajátosságai Magyarországon 1990–1996 között. Tér és Társadalom, 11. évf. 4. sz. 9–24. o.
- FAZEKAS KÁROLY [2000a] A külföldi működőtőke-beáramlás hatása a munkaerőpiac regionális különbségeire Magyarországon. Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, 2000/5. 29 o.
- FAZEKAS KÁROLY [2000b] A külföldi működőtőke-beáramlás hatása a munkaerőpiac regionális különbségeire Magyarországon. Magyar Tudomány, 7. sz. 823–840. o.
- FAZEKAS KÁROLY [2003a] Effects of foreign direct investment on the performance of local labour markets – The case of Hungary. Reinvesting Regions in the Global Economy. RSA konferencia, Pisa, 29. o.
- FAZEKAS KÁROLY [2003b] Hazai és külföldi tulajdonú vállalkozások területi koncentrációja Magyarországon. Munkaerőpiaci Tükör, MTA KTK–OFA, Budapest, 2003. 159–171. o.
- FAZEKAS KÁROLY–KÖLLŐ JÁNOS [1998]: A külföldi érdekeltségű vállalatok munkaerő-keresletének jellemzői Magyarországon 1995-ben. Munkaerőpiac és regionalitás az átmenet időszakában. MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont. Budapest.
- FAZEKAS KÁROLY–VARGA JÚLIA (SZERK.) [2004]: Munkaerőpiaci Tükör, 2004. MTA KTK–OFA, Budapest.
- FORRAY R. KATALIN [1993]: Az iskolázás regionális különbségei és a fejlődés lehetőségei a kilencvenes években. Megjelent: *Enyedi György* (szerk.): Társadalmi-területi egyenlőtlenségek Magyarországon. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 257–273. o.
- FORRAY R. KATALIN–HÍVES TAMÁS [2003]: A leszakadás regionális dimenziói. Kutatás közben sorozat, Oktatókutató Intézet, Budapest, 240. sz.
- FÓTI KLÁRA (SZERK.) [2002]: Human Development Report, 1999, Hungary. UNDP–VKI, Budapest.
- G. FEKETE ÉVA [2004]: Az Észak-magyarországi régió kistérségeinek abszorpciós képessége és helyzetük Magyarország más kistérségeivel összehasonlítva. Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek. 1. sz. 40–97. o.
- GALASI PÉTER–VARGA JÚLIA [2005]: Munkaerőpiac és oktatás. MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest.
- HEGEDŰS JÓZSEF [2003]: A lakáspiac hatása a települések közötti lakásmobilitásra a kilencvenes években. Munkaerőpiaci Tükör, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 79–87. o.
- HORVÁTH GYULA [1993]: Entrepreneurship and regional policy in Hungary. Megjelent: *Hajdú Zoltán* (szerk.): Hungary. CRS, Pécs, 263–277. o.
- ILLÉS IVÁN [2000]: Átalakulás, regionális fejlődés és integráció Közép- és Délkelet-Európában. MTA doktori disszertáció, kézirat.
- ILLÉS SÁNDOR [2000]: Belföldi vándormozgalmak a XX. század utolsó évtizedeiben. KSH NKI Kutatási jelentései, 63., Budapest.
- JAKOBI ÁKOS [2002]: Traditional and New Factors of Regional Inequalities in Hungary. Emerging Market Economies and European Economic Integration. Konferencia-előadás, Eksjö, 2002. június,
- JAKOBI ÁKOS [2004]: Kísérletek a hazai területi egyenlőtlenségek előrejelzésére. Regionális Tudományi Tanulmányok. 9. sz. 107–124. o.
- KANBUR, RAVI-ZHANG, XIAOBO [2004]: Fifty Years of Regional Inequality in China. WIDER Research Paper, No. 50.
- KERTESI GÁBOR [1994]: Cigányok a munkaerőpiacon. Közgazdasági Szemle, 11. 991–1023. o.
- KERTESI GÁBOR [1995]: Cigány gyerekek az iskolában, cigány felnőttek a munkaerőpiacon. Közgazdasági Szemle, 30–65. o.



- KÉZDI GÁBOR [1999]: A roma fiatalok középisikolai továbbtanulása. Megjelent: *A cigányok Magyarországon. Magyarország az ezredfordulón.* Szerk.: *Glatz Ferenc*, MTA, Budapest, 217–228. o.
- KISS JÁNOS [1998]: Az ágazati gazdaság szerkezet szerepe a regionális differenciálódásban Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 1–2. sz. 138–162. o.
- KOVÁCS TIBOR [2002]: A területi fejlettségi különbségek alakulása Magyarországon. *Területi Statisztika*, 6. sz. 506–517. o.
- KOVÁCS ZOLTÁN [2000]: Hungary at the threshold of the New Millennium: The Human Geography of Transition. Megjelent: *Kovács Zoltán* (szerk.): *Hungary towards the 21<sup>st</sup> century: the Human Geography of Transition.* Studies in Geography in Hungary, 31., Geographical Research Inst. HAS, Budapest, 11–27. o.
- KÖLLŐ JÁNOS [2003]: Regionális kereseti és bérköltség-különbségek. *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 65–78. o.
- KÓRÓSI GÁBOR–SURÁNYI ÉVA [2002]: Munkahelyteremtés és -rombolás. *Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek*, 2002/8.
- LACKENBAUER, JÖRG [2004a]: Transition and Regional Income Inequalities in Hungary: A Case for Regional Innovation, Education and Housing Policies. Megjelent: *Kruszka, M.* (szerk.): *Unification of European Economies: Opportunities and Threats*, WWZ, Varsó, 31–46. o.
- LACKENBAUER, JÖRG [2004b]: Catching-Up, Regional Disparities and EU Cohesion Policy: The Case of Hungary. *Managing Global Transitions*, Vol. 2. No. 2. 123–162. o.
- LAKY TERÉZ [2003]: Munkaerőpiac Magyarországon 2002-ben. *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 13–42. o.
- MAJOR KLÁRA [2001]: A nemzetközi jövedelem-egyenlőtlenség dinamikája. PhD-értekezés, BKE, Budapest.
- MÉSZÁROS ÁRPÁD–FÓTI JÁNOS [1996]: A cigány népesség jellemzői Magyarországon. *Statisztikai Szemle*, 1. 908–929. o.
- MEUSBURGER, P. [2001a]: The Role of Knowledge in the Socio-Economic Transformation of Hungary in the 1990s. Megjelent: *Meusburger, P.–Jöns, H.* (szerk.): *Transformations in Hungary*, Physica-Verlag, Heidelberg, 1–38. o.
- MEUSBURGER, P. [2001b]: A Spatial and Social Disparities of Employment and Income in Hungary in the 1990s. Megjelent: *Meusburger, P.–Jöns, H.* (szerk.): *Transformation in Hungary*, Physica-Verlag, Heidelberg, 173–206. o.
- MOLNÁR PÉTER–SZEGŐ SZILVIA [1995]: Cigányok Magyarországon. *Társadalmi Szemle*, 6. 68–83. o.
- NAGY GÁBOR [2001]: Knowledge-Based Development: Opportunities for Medium-Sized Cities in Hungary. *European Urban and Regional Studies*, No. 4. 329–339. o.
- NAGY GÁBOR [2002]: Oldódtak-e az öröklött területi különbségek a rendszerváltás éveiben? Megjelent: *A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága*, SZE GTT, Szeged, 211–225. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [1987]: A regionális gazdasági fejlődés összehasonlító vizsgálata, Akadémiai Kiadó, Budapest.
- NEMES NAGY JÓZSEF [1993]: Adalékok a térbeli-ség társadalmi magyarázó erejéhez. Megjelent: *Enyedí György* (szerk.): *Társadalmi-területi egyenlőtlenségek Magyarországon.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 23–37. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2001]: New Regional Patterns in Hungary. Megjelent: *Meusburger, P.–Jöns, H.* (szerk.): *Transformation in Hungary.* Physica-Verlag, Heidelberg, 39–64. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2002]: Spatial gravity centres of the dynamics and the crisis in Hungary. *Hungarian Statistical Review*. 7. különnkiadás, 75–85. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2003]: A fekvés és az iskolázottság hatása a területi egyenlőtlenségekre. Megjelent: *Fazekas Károly* (szerk.): *Munkaerőpiaci Tükör*, 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 133–143. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2005a]: Nemzetközi és hazai tendenciák a területi elemzésben. *Területi Statisztika*, 1. sz. 7–14. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2005b]: Fordulatra várva – a regionális egyenlőtlenségek hullámai. Megjelent: *Dövényi Zoltán–Schweitzer Ferenc* (szerk.): *A földrajz dimenziói.* MTA FKI, Budapest, 141–158. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF–JAKOBI ÁKOS–NÉMETH NÁNDOR [2001]: A jövedelemegyenlőtlenségek térbeli és településszerkezeti összetevői. *Statisztikai Szemle*, 10–11. sz. 862–884. o.

- NEMES NAGY JÓZSEF–NÉMETH NÁNDOR [2003]: A „hely” és a „fej”. A regionális tagoltság tényezői az ezredforduló Magyarországon. Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, 7. sz.
- NÉMETH NÁNDOR [2003]: A kistérségi tagoltság regresszióelemzése. Regionális Tudományi Tanulmányok, 8. 107–128. o.
- OBÁDOVICS CSILLA–KULCSÁR LÁSZLÓ [2003]: A vidéki népesség humánindexének alakulása Magyarországon. Területi Statisztika, 4. sz. 303–322. o.
- OECD [2003]: Identifying the Determinants of Regional Performances. Working Party on Territorial Indicators. 6th Session, Lausanne.
- OSZLAI ANDRÁS [1999]: Elméletek és tények a külföldi működőtőke-befektetésekről. MNB Füzetek, 11. Magyar Nemzeti Bank, Budapest.
- PROBÁLD FERENC [1999]: Kína – a regionális fejlődés dilemmái. Megjelent: *Tésits Róbert* (szerk.): Kommunikáció térben és időben, University Press, Pécs, 186–196. o.
- RECHNITZER JÁNOS [1993]: Szétszakadás vagy felzárkózás. A térszerkezetet alakító innovációk. MTA RKK, Győr.
- RÉDEI MÁRIA–JAKOBI ÁKOS–JENEY LÁSZLÓ [2002]: Regionális specializáció és a feldolgozóipari tevékenység változása. Tér és Társadalom, 4. sz. 87–108. o.
- SALAMIN GÉZA [2004]: A gazdasági térszerkezet alakulásának legújabb folyamata. Falu–város–régión, 9. sz. 14–24. o.
- SCHWERTNER JÁNOS [1992]: A munkanélküliség területi jellemzői. Munkaügyi Szemle, Vol. 37. No. 12. 27–31. o.
- SCHWERTNER JÁNOS [1994]: Parázsló munkaerőpiac. Tér és Társadalom, Vol. 8. No. 1–2. 59–82. o.
- SEMJÉN ANDRÁS (szerk.) [2001]: Oktatás és munkaerőpiaci érvényesülés. MTA KTK–OFA, Budapest.
- SHANKAR, R.–SHAH, A. [2001]: Bridging the Economic Divide within Nations. A Scorecard on the Performance of Regional Development Policies in Reducing Regional Income Disparities. Policy Research Working Paper, No. 2717. The World Bank, New York.
- SÜLI-ZAKAR ISTVÁN (szerk.) [2003]: A terület-és településfejlesztés alapjai. Dialóg Campus, Pécs–Budapest.
- TAGAY GERGELY [2004]: Kelet-Közép-Európa gazdasági és népességi potenciáltere. KTI Műhelytanulmányok, 26.
- TIMÁR JUDIT [2002]: Változó településkapcsolatok. Megjelent: *Csatári Bálint–Timár Judit* (szerk.): Területfejlesztés, rendszerváltás és az Alföld, Magyarország az ezredfordulón. Területfejlesztés, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, 157–185. o.
- TONDL, G.–VUKSIC, G. [2003]: What Makes Regions in Eastern Europe Catching up? IEF Working Paper, No. 51.
- TONDL, GABRIELE–VUKSIC, GORAN [2003]: What makes regions in Eastern Europe catching up? The role of foreign investment, human resources and geography. IEF Working Paper, No. 51.
- TRAISTARU, J.–NIJKAMP, P.–LONGHI, S. [2003]: Determinants of the Manufacturing Location in EU Accession Countries. ERSACongress, Jyveskila.
- TURNOCK, D. (szerk.) [2001]: East-Central Europe and the Former Soviet Union. Environment and Society. Arnold, London.
- WILLIAMSON, J. G. [1965]: Regional Inequality and the Process Of National Development: A Description of the Patterns. Economic Development and Cultural Change, 4. sz.

# Függelék

## F1. Alapmodellek

### F1.a) modell

*Függő változó:* egy állandó lakosra jutó személyi jövedelemadó-alap (ezer forint) tízes alapú logaritmusa, 1988–2003;

Magyarázó változók:

- az egyetlen osztályt sem végzett (táblázatban: nulla osztályt „végzett”), 10 évesnél idősebb népesség adott korosztályon belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: ISKOLÁZATLANOK);
- a diplomával rendelkező 25 évnél idősebb népesség adott korosztályon belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: DIPLOMÁSOK);
- a Budapest-origójú koordinátarendszer  $X$  értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve az adott kistérség koordinátájának) (a továbbiakban: NYUGAT–KELET);
- a Budapest-origójú koordinátarendszer  $Y$  értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve az adott kistérség koordinátájának) (a továbbiakban: ÉSZAK–DÉL).

### F1.b) modell

*Függő változó:* becsült munkanélküliségi ráta: a regisztrált munkanélküliek számának három havonkénti közléséből számított éves átlag az adott évi adózók százalékarányában, tízes alapú logaritmussal, 1991–2003;

Magyarázó változók:

- az egyetlen osztályt sem végzett (táblázatban: nulla osztályt „végzett”) 10 évesnél idősebb népesség adott korosztályon belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: ISKOLÁZATLANOK);
- a diplomával rendelkező 25 évesnél idősebb népesség adott korosztályon belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: DIPLOMÁSOK);
- a Budapest-origójú koordinátarendszer  $X$  értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve az adott kistérség koordinátájának) (a továbbiakban: NYUGAT–KELET);
- a Budapest-origójú koordinátarendszer  $Y$  értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve az adott kistérség koordinátájának) (a továbbiakban: ÉSZAK–DÉL).

F1.a) táblázat  
Az alapmodellek eredményei a lakossági jövedelmek vizsgálata esetén

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
KONSTANS								
<i>t</i> -érték	65,533 (0,000)	67,327 (0,000)	49,783 (0,000)	73,169 (0,000)	61,664 (0,000)	60,164 (0,000)	58,027 (0,000)	59,260 (0,000)
ISKOLÁZATLANOK								
<i>t</i> -érték	-0,350 (0,000)	-0,367 (0,000)	-0,385 (0,000)	-0,363 (0,000)	-0,335 (0,000)	-0,324 (0,000)	-0,335 (0,000)	-0,341 (0,000)
DIPLOMÁSOK								
<i>t</i> -érték	0,555 (0,000)	0,584 (0,000)	0,626 (0,000)	0,652 (0,000)	0,680 (0,000)	0,680 (0,000)	0,665 (0,000)	0,645 (0,000)
NYUGAT—KELET								
<i>t</i> -érték					-0,125 (0,001)	-0,146 (0,000)	-0,158 (0,000)	-0,188 (0,000)
ÉSZAK—DÉL								
<i>t</i> -érték								
<i>F</i> -érték	106,273 (0,000)	138,221 (0,000)	126,854 (0,000)	222,172 (0,000)	210,874 (0,000)	206,275 (0,000)	200,293 (0,000)	194,241 (0,000)
Kiigazított <i>R</i> <sup>2</sup>	0,586	0,648	0,717	0,748	0,809	0,805	0,801	0,796
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
KONSTANS								
<i>t</i> -érték	52,539 (0,000)	45,893 (0,000)	46,685 (0,000)	47,104 (0,000)	48,362 (0,000)	52,374 (0,000)	55,420 (0,000)	56,002 (0,000)
ISKOLÁZATLANOK								
<i>t</i> -érték	-0,293 (0,000)	-0,290 (0,000)	-0,285 (0,000)	-0,289 (0,000)	-0,297 (0,000)	-0,297 (0,000)	-0,224 (0,000)	-0,252 (0,000)
DIPLOMÁSOK								
<i>t</i> -érték	0,656 (0,000)	0,641 (0,000)	0,624 (0,000)	0,623 (0,000)	0,609 (0,000)	0,625 (0,000)	0,658 (0,000)	0,653 (0,000)
NYUGAT—KELET								
<i>t</i> -érték	-0,237 (0,000)	-0,247 (0,000)	-0,284 (0,000)	-0,268 (0,000)	-0,286 (0,000)	-0,264 (0,000)	-0,300 (0,000)	-0,258 (0,000)
ÉSZAK—DÉL								
<i>t</i> -érték		0,079 (0,049)	0,094 (0,005)	0,115 (0,002)	0,123 (0,005)	0,113 (0,000)	0,142 (0,001)	0,137 (0,000)
<i>F</i> -érték	182,362 (0,000)	131,706 (0,000)	131,769 (0,000)	129,506 (0,000)	133,171 (0,000)	137,232 (0,000)	137,184 (0,000)	131,330 (0,000)
Kiigazított <i>R</i> <sup>2</sup>	0,785	0,778	0,778	0,775	0,780	,0785	0,785	0,788

Megjegyzés: zárójelben a szignifikanciaértékek.

F1.b) táblázat  
Az alapmodellek eredményei a munkanélküliség vizsgálata esetén

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
KONSTANS							
t-érték	7,337 (0,000)	15,110 (0,000)	16,463 (0,000)	14,526 (0,000)	13,402 (0,000)	16,647 (0,000)	
ISKOLÁZATLANOK							
t-érték	0,344 (0,000)	0,328 (0,000)	0,325 (0,000)	0,319 (0,000)	0,374 (0,000)	0,380 (0,000)	
DIPLOMÁSOK							
t-érték	-0,383 (0,000)	-0,438 (0,000)	-0,442 (0,000)	-0,443 (0,000)	-0,407 (0,000)	-0,470 (0,000)	
NYUGAT—KELET							
t-érték	0,371 (0,000)	0,363 (0,000)	0,386 (0,000)	0,349 (0,000)	0,322 (0,000)	0,321 (0,000)	
ÉSZAK—DEL							
t-érték							
F-érték	74,062 (0,000)	86,151 (0,000)	95,005 (0,000)	79,409 (0,000)	79,869 (0,000)	113,856 (0,000)	
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,595	0,632	0,654	0,612	0,614	0,694	
VIF maximuma	1,347	1,347	1,347	1,347	1,347	1,277	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
KONSTANS							
t-érték	14,907 (0,000)	12,831 (0,000)	12,176 (0,000)	10,719 (0,000)	10,355 (0,000)	10,297 (0,000)	10,598 (0,000)
ISKOLÁZATLANOK							
t-érték	0,387 (0,000)	0,375 (0,000)	0,361 (0,000)	0,369 (0,000)	0,394 (0,000)	0,372 (0,000)	0,365 (0,000)
DIPLOMÁSOK							
t-érték	-0,442 (0,000)	-0,444 (0,000)	-0,456 (0,000)	-0,440 (0,000)	-0,430 (0,000)	-0,449 (0,000)	-0,452 (0,000)
NYUGAT—KELET							
t-érték	0,330 (0,000)	0,331 (0,000)	0,330 (0,000)	0,342 (0,000)	0,297 (0,000)	0,267 (0,000)	0,243 (0,000)
ÉSZAK—DEL							
t-érték							-0,105 -1,970 (0,051)
F-érték	104,762 (0,000)	99,208 (0,000)	97,215 (0,000)	98,114 (0,000)	89,280 (0,000)	78,434 (0,000)	57,650 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,676	0,664	0,660	0,662	0,640	0,609	0,603
VIF maximuma	1,277	1,277	1,277	1,277	1,277	1,277	1,287

\* VIF a varianciainflációs tényező (*variance inflation factor*), a következőképpen definiáljuk:

$$VIF(\hat{\beta}) = \frac{1}{1 - R_i^2}, \text{ ahol } R_i^2 \text{ az } x_i \text{ és a többi magyarázó változó közötti többszörös korrelációs együttható négyzete.}$$

Megjegyzés: zárójelben a szignifikanciaértékek.

## F2. A regionális átalakulás hosszú távú modellje

### F2.a) modell

*Függő változó:* egy állandó lakosra jutó adóköteles személyi jövedelemadó-alap (ezer forint) tízes alapú logaritmusa, 1988–2003;

*Magyarázó változók:*

- az egyetlen osztályt sem végzett (táblázatban: nulla osztályt „végzett”) 10 évesnél idősebb népesség adott korosztályon belüli tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: ISKOLÁZATLANOK);
- a diplomával rendelkező 25 évnél idősebb népesség adott korosztályon belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: DIPLOMÁSOK);
- a Budapest-origójú koordinátarendszer *X* értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve) (a továbbiakban: NYUGAT–KELET);
- a Budapest-origójú koordinátarendszer *Y* értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve) (a továbbiakban: ÉSZAK–DÉL);
- a közvetlenül szomszédos kistérségek egy állandó lakosra jutó személyi jövedelemadó-alapjának súlyozott átlaga (ezer forint), tízes alapú logaritmust véve, 1988–2003, (a továbbiakban: SZOMSZÉDSÁG);
- a 18–59 éves korosztály teljes állandó népességen belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa, 1990–2003, (a továbbiakban: AKTÍV KORÚAK);
- az állandó és ideiglenes oda- és elvándorlás különbözetének teljes állandó népességre vetített ezrelékaránya, 1990–2003 (a továbbiakban: VÁNDORLÁS);
- városlakók százalékaránya, minden évben a 2001. évi városállománnyal és a 2000. évi állandó népességgel számolva, tízes alapú logaritmust véve.

### F2.b) modell

*Függő változó:* becsült munkanélküliségi ráta: a regisztrált munkanélküliek számának három havonkénti közléséből számított éves átlag az adott évi adózók arányában (%), tízes alapú logaritmussal, 1991–2003;

*Magyarázó változók:*

- az egyetlen osztályt sem végzett (a táblázatban: nulla osztályt „végzett”) 10 évesnél idősebb népesség adott korosztályon belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: ISKOLÁZATLANOK);
- a diplomával rendelkező 25 évnél idősebb népesség adott korosztályon belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa; 1995-ig az 1990. évi, 1996-tól a 2001. évi népszámlálás adataival számolva (a továbbiakban: DIPLOMÁSOK);
- a Budapest-origójú koordinátarendszer *X* értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve) (a továbbiakban: NYUGAT–KELET);

- a Budapest-origójú koordinátarendszer Y értékeinek tízes alapú logaritmusa (az egyes kistérségekhez tartozó települések koordinátáinak számtani átlagát véve) (a továbbiakban: ÉSZAK-DÉL);
- a közvetlenül szomszédos kistérségek becsült munkanélküliségi rátájának súlyozott átlaga (százalék), tízes alapú logaritmust véve, 1991–2003, (a továbbiakban: SZOMSZÉDSÁG);
- az állandó és ideiglenes oda- és elvándorlás különbözetének teljes állandó népességre vetített ezrelékaránya, 1990–2003 (a továbbiakban: VÁNDORLÁS);
- a romák százalékaránya, minden évben a 2001. évi népszámlálás megfelelő nemzetiségi és lakónépességi adataival számolva, tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: A ROMÁK ARÁNYA);
- az egyes kistérségekhez tartozó települések száma a kistérség területére vetítve (darab/km<sup>2</sup>), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: TELEPÜLÉSSŰRŰSÉG);
- városlakók százalékaránya, minden évben a 2001. évi városállománnyal és a 2000. évi állandó népességgel számolva, tízes alapú logaritmust véve (a továbbiakban: A VÁROSLAKÓK ARÁNYA);
- a 18–59 éves korosztály teljes állandó népességen belüli százalékarányának tízes alapú logaritmusa, 1990–2003.

F2.a) táblázat  
A regionális átalakulás hosszú távú modelljének eredményei  
a lakossági jövedelmek vizsgálata esetén

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
KONSTANS t-érték	7,594 (0,000)	8,148 (0,000)	-4,236 (0,000)	-3,701 (0,000)	-2,790 (0,006)	-2,521 (0,013)	-1,894 (0,060)	-1,889 (0,061)
ISKOLÁZATLANOK t-érték	-0,197 (0,000)	-0,214 (0,000)	-0,263 (0,000)	-0,275 (0,000)	-0,264 (0,000)	-0,262 (0,000)	-0,262 (0,000)	-0,268 (0,000)
DIPLOMÁSOK t-érték	0,562 12,227 (0,000)	0,599 13,929 (0,000)	0,497 12,020 (0,000)	0,526 12,004 (0,000)	0,567 14,242 (0,000)	0,559 13,305 (0,000)	0,561 12,881 (0,000)	0,533 11,728 (0,000)
NYUGAT–KELET t-érték					-0,100 -3,113 (0,002)	-0,112 -3,411 (0,001)	-0,114 -3,408 (0,001)	-0,139 -3,987 (0,000)
ÉSZAK–DÉL t-érték								
SZOMSZÉDSÁG t-érték	0,418 9,310 (0,000)	0,381 8,966 (0,000)	0,258 7,173 (0,000)	0,192 5,121 (0,000)	0,150 4,336 (0,000)	0,155 4,363 (0,000)	0,184 4,233 (0,000)	0,171 4,472 (0,000)
Aktív korúak t-érték			0,260 6,509 (0,000)	0,244 5,641 (0,000)	0,215 5,373 (0,000)	0,213 5,083 (0,000)	0,183 5,034 (0,000)	0,194 4,303 (0,000)
Vándorlás t-érték								
F-érték	141,029 (0,000)	168,771 (0,000)	209,382 (0,000)	202,264 (0,000)	204,539 (0,000)	196,944 (0,000)	186,942 (0,000)	173,812 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,738	0,772	0,848	0,844	0,872	0,868	0,862	0,853
VIF maximuma	1,358	1,395	1,682	1,831	1,867	1,992	2,044	2,090

F2.a) táblázat (folytatás)  
A regionális átalakulás hosszú távú modelljének eredményei  
a lakossági jövedelmek vizsgálata esetén

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
KONSTANS								
<i>t</i> -érték	-1,326 (0,187)	-2,725 (0,007)	-2,949 (0,004)	-3,372 (0,001)	-3,182 (0,002)	-1,911 (0,058)	-2,836 (0,005)	-3,192 (0,002)
Iskolázatlanok								
<i>t</i> -érték	-0,210 -5,065 (0,000)	-0,191 -4,623 (0,000)	-0,176 -4,306 (0,000)	-0,180 -4,436 (0,000)	-0,179 -4,566 (0,000)	-0,190 -5,053 (0,000)	-0,116 -3,112 (0,002)	-0,140 -3,742 (0,000)
DIPLOMÁSOK								
<i>t</i> -érték	0,521 9,982 (0,000)	0,481 9,310 (0,000)	0,461 8,925 (0,000)	0,425 8,015 (0,000)	0,414 8,078 (0,000)	0,478 10,277 (0,000)	0,483 10,151 (0,000)	0,484 10,647 (0,000)
NYUGAT—KELET								
<i>t</i> -érték	-0,204 -5,220 (0,000)	-0,180 -4,661 (0,000)	-0,182 -4,630 (0,000)	-0,170 -4,374 (0,000)	-0,187 -5,087 (0,000)	-0,175 -4,934 (0,000)	-0,185 -5,138 (0,000)	-0,141 -3,964 (0,000)
ÉSZAK—DÉL								
<i>t</i> -érték	0,073 2,007 (0,047)	0,108 2,985 (0,003)	0,124 3,434 (0,001)	0,146 4,016 (0,000)	0,143 4,077 (0,000)	0,109 3,303 (0,001)	0,144 4,263 (0,000)	0,139 4,164 (0,000)
SZOMSZÉDSÁG								
<i>t</i> -érték	0,147 3,510 (0,000)	0,208 4,517 (0,001)	0,230 5,007 (0,000)	0,210 4,541 (0,000)	0,201 5,063 (0,000)	0,211 5,207 (0,000)	0,227 6,006 (0,000)	0,233 6,256 (0,000)
AKTÍV KORÚAK								
<i>t</i> -érték	0,183 3,422 (0,001)	0,253 4,588 (0,000)	0,255 4,644 (0,000)	0,293 5,137 (0,000)	0,274 5,021 (0,000)	0,213 4,272 (0,000)	0,245 4,861 (0,000)	0,251 5,252 (0,000)
VÁNDORLÁS								
<i>t</i> -érték		-0,106 -2,545 (0,012)	-0,088 -2,162 (0,032)	-0,071 -1,724 (0,087)				
<i>F</i> -érték	117,222 (0,000)	104,495 (0,000)	108,476 (0,000)	108,587 (0,000)	138,121 (0,000)	147,767 (0,000)	148,703 (0,000)	149,233 (0,000)
Kiigazított $R^2$	0,824	0,829	0,835	0,835	0,847	0,855	0,856	0,857
VIF maximuma	2,432	2,651	2,722	2,928	2,891	2,561	2,632	2,379



F2.b) táblázat

A regionális átalakulás hosszú távú modelljének eredményei a munkanélküliség vizsgálata esetén

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
KONSTANS						
t-érték	3,802 (0,000)	13,225 (0,000)	13,026 (0,000)	11,201 (0,000)	11,533 (0,000)	13,390 (0,000)
ISKOLÁZATLANOK						
t-érték	0,247 (0,000)	0,130 (0,042)	0,110 (0,070)		0,125 (0,025)	0,152 (0,001)
DIPLOMÁSOK						
t-érték	-0,287 (0,000)	-0,438 (0,000)	-0,384 (0,000)	-0,470 (0,000)	-0,390 (0,000)	-0,412 (0,000)
NYUGAT-KELET						
t-érték	0,293 (0,000)	0,211 (0,000)	0,200 (0,000)	0,105 (0,029)	0,119 (0,008)	0,120 (0,004)
ÉSZAK-DEL						
t-érték						
SZOMSZÉDSÁG						
t-érték	0,318 (0,000)	0,293 (0,000)	0,264 (0,000)	0,465 (0,000)	0,379 (0,000)	0,343 (0,000)
VÁNDORLÁS						
t-érték	-0,121 (0,067)		-0,124 (0,031)		-0,137 (0,002)	-0,099 (0,012)
A ROMÁK ARÁNYA						
t-érték		0,186 (0,006)	0,198 (0,002)	0,201 (0,000)	0,169 (0,004)	0,175 (0,001)
TELEPÜLÉSSŰRŰSÉG						
t-érték	0,096 (0,063)					
A VÁROSLAKÓK ARÁNYA						
t-érték						
F-érték	63,004 (0,000)	79,938 (0,000)	84,637 (0,000)	129,428 (0,000)	104,884 (0,000)	129,289 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,714	0,726	0,771	0,775	0,807	0,838
VIF maximuma	2,221	2,462	2,755	1,935	2,635	2,651

F2.b) táblázat (folytatás)

A regionális átalakulás hosszú távú modelljének eredményei a munkanélküliség vizsgálata esetén

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
KONSTANS							
<i>t</i> -érték	11,701 (0,000)	10,736 (0,000)	10,808 (0,000)	9,795 (0,000)	6,370 (0,000)	4,251 (0,000)	12,863 (0,000)
ISKOLÁZATLANOK							
<i>t</i> -érték	0,135 (0,005)	0,103 (0,026)	0,091 (0,051)	0,102 (0,022)	0,108 (0,015)	0,113 (0,014)	0,075 (1,773)
DIPLOMÁSOK							
<i>t</i> -érték	-0,386 (0,000)	-0,377 (0,000)	-0,393 (0,000)	-0,368 (0,000)	-0,339 (0,000)	-0,391 (0,000)	-0,352 (0,000)
NYUGAT–KELET							
<i>t</i> -érték	0,119 (0,004)	0,104 (0,009)	0,098 (0,012)	0,124 (0,001)	0,129 (0,006)	0,081 (0,073)	
ÉSZAK–DÉL							
<i>t</i> -érték	-0,074 (0,034)	-0,058 (0,089)			-0,062 (0,058)		-0,064 (0,037)
SZOMSZÉDSÁG							
<i>t</i> -érték	0,451 (0,000)	0,474 (0,000)	0,468 (0,000)	0,425 (0,000)	0,455 (0,000)	0,470 (0,000)	0,513 (0,000)
VÁNDORLÁS							
<i>t</i> -érték				-0,076 (0,055)	-0,076 (0,082)	-0,084 (0,063)	-0,084 (0,042)
A CIGÁNYSÁG ARÁNYA							
<i>t</i> -érték	0,145 (0,008)	0,170 (0,001)	0,176 (0,001)	0,185 (0,000)	0,157 (0,003)	0,141 (0,008)	0,170 (0,000)
TELEPÜLÉSSŰRŰSÉG							
<i>t</i> -érték					0,068 (0,083)	0,080 (0,057)	
A VÁROSLAKÓK ARÁNYA							
<i>t</i> -érték						0,092 (0,035)	2,125
<i>F</i> -érték	125,129 (0,000)	134,438 (0,000)	155,952 (0,000)	148,235 (0,000)	112,695 (0,000)	109,584 (0,000)	163,106 (0,000)
Kiigazított <i>R</i> <sup>2</sup>	0,833	0,843	0,839	0,856	0,857	0,854	0,867
VIF maximuma	2,589	2,572	2,587	2,844	3,094	3,072	2,542

### F3. Az ezredforduló regionális tagoltságának modellje

#### F3.a) modell

*Függő változó:* egy állandó lakosra jutó adóköteles személyi jövedelemadó-alap (ezer forint) tízes alapú logaritmusa, 1998–2003;

Magyarázó változók:

- átlagosan elvégzett osztályszám a 2001. évi népszámlálás adatai alapján számolva (darab), tízes alapú logaritmus (a továbbiakban: ISKOLÁZOTTSÁG);
- az osztrák–magyar nemzetközi határátkelők átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA);
- Budapest átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: BUDAPEST TÁVOLSÁGA);
- a legközelebbi nemzetközi határátkelőhely átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: A HATÁR TÁVOLSÁGA);
- a közvetlenül szomszédos kistérségek egy állandó lakosra jutó személyi jövedelemadó-alapjának súlyozott átlaga (ezer forint), tízes alapú logaritmust véve, 1998–2003, (a továbbiakban: SZOMSZÉDSÁG);
- a külföldi tulajdonú tőke százalékaránya a kistérség összes jegyzett tőkéjén belül, tízes alapú logaritmus (a továbbiakban: A KÜLFÖLDI TŐKE ARÁNYA);
- a legközelebbi autópálya-csomópont átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus (a továbbiakban: AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA);
- az állandó és ideiglenes oda- és elvándorlás különbözetének teljes állandó népességre vetített ezrelékaránya, 1998–2003 (a továbbiakban: VÁNDORLÁS);
- a városlakók százalékaránya, minden évben a 2001. évi városállománnyal és a 2000. évi állandó népességgel számolva, tízes alapú logaritmust véve (a továbbiakban: A VÁROSLAKÓK ARÁNYA);
- az egyes kistérségekhez tartozó települések száma a kistérség területére vetítve (darab/km<sup>2</sup>), tízes alapú logaritmus (a továbbiakban: TELEPÜLÉSSŰRÜSÉG);
- a megyei jogú városok kistérségeit kiemelő változó (dummy), tízes alapú logaritmust véve).

#### F3.b) modell:

*Függő változó:* becsült munkanélküliségi ráta: a regisztrált munkanélküliek számának három havonkénti közléséből számított éves átlag az adott évi adózók százalékarányában, tízes alapú logaritmussal, 1998–2003;

Magyarázó változók:

- átlagosan elvégzett osztályszám a 2001. évi népszámlálás adatai alapján számolva (darab), tízes alapú logaritmus (a továbbiakban: ISKOLÁZOTTSÁG);
- az osztrák–magyar nemzetközi határátkelők átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA);
- Budapest átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: BUDAPEST TÁVOLSÁGA);
- a legközelebbi autópálya-csomópont átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA);

- a legközelebbi nemzetközi határátkelőhely átlagos közúti elérhetőségi ideje (perc), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: A HATÁR TÁVOLSÁGA);
- az egyes kistérségekhez tartozó települések száma a kistérség területére vetítve (darab/km<sup>2</sup>), tízes alapú logaritmus, (a továbbiakban: TELEPÜLÉSSŰRŰSÉG);
- az állandó és ideiglenes oda- és elvándorlás különbözetének teljes állandó népességre vetített ezrelékaránya, 1990–2003 (a továbbiakban: VÁNDORLÁS);
- a külföldi tulajdonú tőke százalékaránya a kistérség összes jegyzett tőkéjén belül, tízes alapú logaritmus (a továbbiakban: A KÜLFÖLDI TŐKE ARÁNYA).

F3.a) táblázat

Az ezredforduló regionális tagoltágának modelljének eredményei a lakossági jövedelmek vizsgálata esetén

	1998	1999	2000	2001	2002
KONSTANS					
<i>t</i> -érték	–2,754 (0,007)	–2,776 (0,006)	–2,600 (0,010)	–2,747 (0,007)	–1,480 (0,141)
ISKOLÁZOTSÁG					
<i>t</i> -érték	0,715 18,015 (0,000)	0,698 16,745 (0,000)	0,678 17,236 (0,000)	0,683 18,188 (0,000)	0,671 17,429 (0,000)
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA					
<i>t</i> -érték	–0,265 –7,441 (0,000)	–0,207 –4,869 (0,000)	–0,218 –5,239 (0,000)	–0,222 –5,343 (0,000)	–0,202 –5,035 (0,000)
BUDAPEST TÁVOLSÁGA					
<i>t</i> -érték	–0,118 –3,168 (0,002)	–0,087 –2,097 (0,038)	–0,091 –2,281 (0,024)	–0,081 –2,087 (0,039)	–0,105 –2,671 (0,008)
A HATÁR TÁVOLSÁGA				0,058 1,767 (0,079)	
SZOMSZÉDSÁG		0,075 1,659 (0,099)	0,094 2,104 (0,037)	0,122 2,893 (0,004)	0,101 2,319 (0,022)
A KÜLFÖLDI TŐKE ARÁNYA		0,063 1,722 (0,087)	0,070 1,995 (0,048)	0,059 1,752 (0,082)	0,088 2,578 (0,011)
<i>F</i> -érték	266,548 (0,000)	162,855 (0,000)	181,356 (0,000)	168,369 (0,000)	189,991 (0,000)
Kiigazított <i>R</i> <sup>2</sup>	0,842	0,845	0,858	0,871	0,864
VIF maximuma	1,491	1,975	2,108	2,066	2,074

Megjegyzés: zárójelben a szignifikanciaértékek.

**F3.b) táblázat**  
**Az ezredforduló regionális tagoltságának modelljének eredményei**  
**a munkanélküliség vizsgálata esetén**

Változó	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Konstans</b>					
<b>t-érték</b>	11,427 (0,000)	11,794 (0,000)	11,932 (0,000)	10,992 (0,000)	8,347 (0,000)
<b>ISKOLÁZOTTSÁG</b>					
<b>t-érték</b>	-0,497 -12,386 (0,000)	-0,505 -12,996 (0,000)	-0,496 -12,821 (0,000)	-0,467 -11,991 (0,000)	-0,418 -9,592 (0,000)
<b>A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA</b>					
<b>t-érték</b>	0,474 10,087 (0,000)	0,472 10,341 (0,000)	0,452 10,480 (0,000)	0,447 10,311 (0,000)	0,437 10,367 (0,000)
<b>BUDAPEST TÁVOLSÁGA</b>					
<b>t-érték</b>					0,110 2,475 (0,014)
<b>A HATÁR TÁVOLSÁGA</b>					
<b>t-érték</b>	-0,071 -1,793 (0,075)	-0,064 -1,673 (0,096)	-0,076 -2,094 (0,038)	-0,080 -2,212 (0,029)	-0,082 -2,144 (0,034)
<b>AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA</b>					
<b>t-érték</b>	0,107 2,251 (0,026)	0,081 1,705 (0,090)	0,075 1,660 (0,099)	0,077 1,691 (0,093)	
<b>TELEPÜLÉSSŰRÜSÉG</b>					
<b>t-érték</b>	0,071 1,813 (0,072)	0,096 2,494 (0,014)	0,105 2,829 (0,005)	0,143 3,820 (0,000)	0,117 2,982 (0,003)
<b>VÁNDORLÁS</b>					
<b>t-érték</b>	-0,133 -3,312 (0,001)	-0,168 -4,144 (0,000)	-0,177 -4,657 (0,000)	-0,214 -5,527 (0,000)	-0,231 -5,801 (0,000)
<b>A KÜLFÖLDI TŐKE ARÁNYA</b>					
<b>t-érték</b>			-0,075 -2,031 (0,044)	-0,065 -1,762 (0,080)	-0,070 -1,796 (0,075)
<b>F-érték</b>	116,186 (0,000)	126,342 (0,000)	122,100 (0,000)	120,753 (0,000)	104,226 (0,000)
<b>Kiigazított R<sup>2</sup></b>	0,823	0,835	0,851	0,849	0,829
<b>VIF maximuma</b>	1,883	2,022	2,042	2,041	1,720

Megjegyzés: zárójelben a szignifikanciaértékek.

NÉMETH NÁNDOR

**AZ AUTÓPÁLYA-HÁLÓZAT TÉRSZERKEZET  
ALAKÍTÓ HATÁSAI – MAGYARORSZÁG ESETE**



## Bevezetés

Egy ország vagy egy országrész társadalmi és gazdasági fejlődése alapvetően függ a közlekedési adottságoktól, a közlekedési hálózatok kiépítettségétől. Ma főként a globalizáció folyamata formálja a gazdasági életet: nemzetközivé váltak a piacok és a vállalati szervezetek nagy része is, új termelési és szállítási formák honosodtak meg [az éppen időre (*just in time*) szállítás és termelés például az autógyártásban], dinamikusán fejlődnek a tercier ágazatok. Éppen ezért nagyon fontossá vált az egyes térségek gyors elérhetősége, tehát nagy súlyt kell fektetni a közlekedési hálózatok minél nagyobb arányú kiépítettségére és minél magasabb színvonalú üzemeltetésére. A fejlett európai országokban a vonalas infrastruktúra területi fejlődést generál, illetve kiszolgáló szerepe már évtizedek óta nem szorul bizonyításra. E felfogás következtében Nyugat-Európában nagy ütemben folyt az autópálya-hálózatok kiépítése. A nyolcvanas évek első felében az akkori EGK országában mintegy 5000 kilométer autópálya épült; az összes pálya hossza ma már 30 000 kilométer. 1976–1986 között Németországban, ahol a legkiépítettebb a gyorsforgalmi úthálózat, 30 százalékkal nőtt az autópályák hossza. A 15 tagú korábbi EU-n belül csupán néhány spanyol, portugál, görög tartománynak és Írországnak nincs autópályája (*Legeza* [1992], *Kálnoki Kis* [1994], *Horváth* [1998]).

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésétől a magyar politikai és üzleti életben is egyértelműen azt várják, hogy ezek a beruházások jelentősen hozzájárulnak az érintett térségek, ezen keresztül pedig az ország gazdasági fejlődéséhez. A kilencvenes évek általános tapasztalata volt az, hogy a multi- és transznacionális nagyvállalatok telephelyválasztását alapvetően befolyásolta az autópályák közelsége. A zöldmezős beruházások jelentős része a gyorsforgalmi úthálózat már meglévő elemeihez, illetve azok 30-40 kilométeres sávjához kapcsolódott.

Mivel e külföldi tőkét működtető vállalatok a kilencvenes évek közepén elért stabilizáció, illetve a meginduló gazdasági fejlődés igen fontos tényezői voltak, szinte kézenfekvőnek látszik az elképzelés: az autópálya-hálózat önmagában képes területi fejlődést generálni; csak sztrádákat kell építeni, amelyek automatikusan befektetőket vonzanak az adott területre. E gondolatmenetet szervesen egészítette ki az a felismerés, hogy az ország térségeinek talán legfontosabb gazdasági erőforrása a földrajzi fekvés: az, hogy egy adott terület időben milyen messze fekszik a nyugati (export)piacoktól (*Nemes Nagy–Németh* [2003]). Innen már csak egy lépés volt a következtetés: sürgősen bővítenünk kell a hazai gyorsforgalmi úthálózatot, mégpedig úgy, hogy egyes elemei rendszert alkotva lerövidítsék a nyugati határszél eléréséhez szükséges időt.

A témával ekkoriban foglalkozó kutatók és területfejlesztési szakemberek magától értetődőnek tartották, hogy a tömeges beruházások követik az autópálya-



hálózat új elemeit, a befektetők szinte ugrásra készen várják, hogy az ország keleti és déli régiói felé könnyebben lehessen terjeszkedni. Kilencvenes évek végi becslésekben még az is szerepelt, hogy amennyiben a keleti országrészekben is kiépül az autópálya-hálózat, akkor minden tízperces megtakarítás a nyugati exportpiacokra való kijutásban a munkanélküliségi ráta legalább 0,3 százalékos csökkenését, míg az egy főre jutó jövedelmek 3000 forintos növekedését idézi elő (*Kullmann* [1999], Széchenyi-terv). E dokumentumok általános felfogása szerint az ország modernizálásában, a gazdaságélénkítésben nemcsak maguknak a beruházásoknak, hanem multiplikátorhatásaiknak is alapvető szerepük van. Az autópálya-építések nyomán növekszik az adott térség népességmegtartó ereje, összességében javul az életszínvonal és erősödik a helyi identitástudat (*Ruppert* [1995], Széchenyi-terv). Az a kérdés fel sem merült, hogy vajon tényleg ilyen jelentős szerepet játszik a gyorsforgalmi úthálózat a befektetők telephelyválasztásában, és valóban hajlandók lesznek tömegesen kelet és dél felé terjeszkedni. A várható fejlődést a fenti módon számszerűsítő kalkulációk pedig a társadalmi és területi folyamatok már-már értelmetlenül erős leegyszerűsítésének tűnnek.

Tanulmányunkban mindenekelőtt összefoglaljuk az autópálya-hálózat bővítésével kapcsolatos közlekedéspolitikai megfontolásokat, majd részletesen ismertetjük, hogy hazai kutatók és területfejlesztési szakemberek milyen társadalmi és gazdasági hatásokat vártak e nagyberuházásoktól. Majd empirikus vizsgálatainkat ismertetjük a következő kérdésekben:

- az autópályák elérhetőségében mutatkozó területi differenciák alakítják-e, és ha igen, milyen mértékben az ország regionális egyenlőtlenségi rendszerét;
- az autópályák menti területek általánosan milyen gazdasági helyzetben vannak az országon belül;
- kimutathatók-e szignifikáns különbségek az egyes autópályák menti területek gazdasági helyzetét illetően.

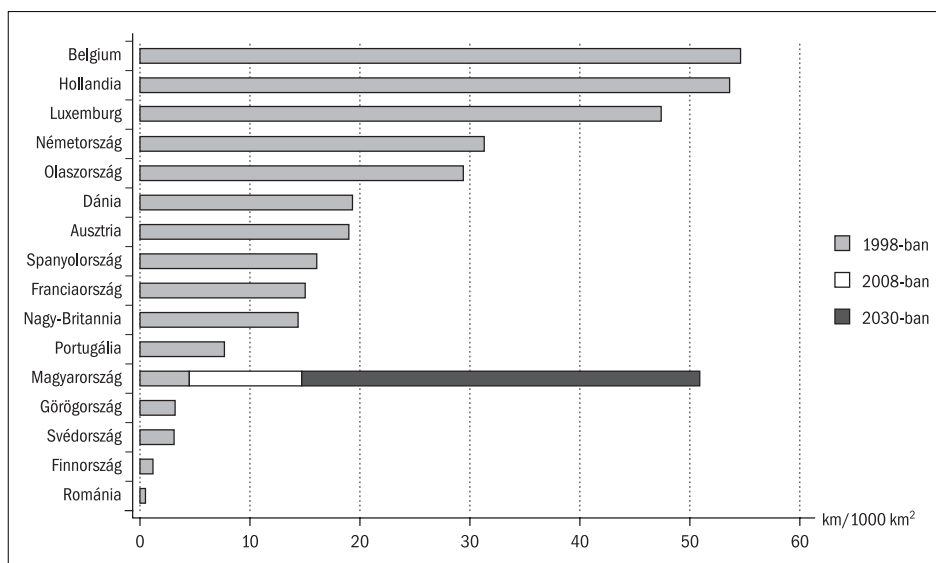
## 1. A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének problematikája

### *Közlekedéspolitikai megfontolások*

Magyarországgal kapcsolatban már csak földrajzi helyzeténél fogva is mindenképpen *egységes európai közlekedéspolitikában kell gondolkodni*, hiszen a közúti kapcsolatok tekintetében Európa egyik fő tranzitországáról van szó. Ez olyan adottság, amit megváltoztatni nem lehet, éppen ezért értelmesen kell vele gazdálkodni: előnyeit fokozni kell, káros hatásait pedig csökkenteni (Vörös [1999]). Kissé divatosabb fogalomhasználattal úgy is mondhatjuk mindezt, hogy Magyarországon a közlekedésfejlesztési célok megvalósításának gondolkörében a legfontosabb alapelvnek a fenntartható fejlődést kell tekinteni. A gyakorlatban ez annak a kérdésnek a megválaszolását igényli, hogy mekkora szintre engedjük növekedni Magyarországon a motorizációt. Ha e jelenséget a személygépkocsi-sűrűséggel mérjük, két dolgot kell látnunk. Az egyik az, hogy az ezredforduló utáni Magyarországon mintegy 260 személygépkocsi jut ezer lakosra, míg az Európai Unióban átlagosan több mint 400. Ez azt jelenti, hogy a gazdasági fejlődéssel párhuzamosan a következő években tovább nő a motorizáció szintje, amit a gazdaság jelen állapotában el kell fogadnunk. A másik fontos tényező, amire fel kell hívni a figyelmet, az az, hogy Nyugat-Európában már túlfelelt a motorizáció, így már van előttünk példa, amelyből láthatjuk, hogy melyek azok a hibás lépések, amiket el kell kerülni a fenntartható társadalmi és gazdasági fejlődés érdekében (Hamarné [1999]).

A motorizáció rohamos fejlődése komoly környezetvédelmi megfontolásokat is igényel a döntéshozóktól. Az úthálózat-fejlesztési tervek megalkotásához mindenképpen figyelembe kell venni azt, hogy a közúti közlekedésnek jelentős környezetszennyező hatása van. Ez a következőkben nyilvánul meg leginkább: mérgező anyagok (CO, ólom), rákkeltő anyagok (szénhidrogének), egyéb szennyezők (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>) kibocsátása; zajszennyezés; hulladéktermelés (Antal–Konczvald [2000]). Mérések igazolják, hogy a légszennyező anyagok kibocsátásának meghatározó részéért a közúti gépjármű-közlekedés a felelős. A közúti közlekedés fejlesztése a betonnal, illetve aszfalttal burkolt területek megállíthatatlan növekedését is okozza (a világ legfejlettebb 24 országának úthálózata körülbelül Magyarország területének másfélszeresét foglalja el). Egyelőre azonban nem sok jele mutatkozik annak, hogy Magyarországon a környezet védelmét minden tekintetben alapvető szempontként kezelnék azok, akik meghozzák a fejlesztési döntéseket. A „fenntartható fejlődés” sok tekintetben még csak jól hangzó szlogen; a kemény politikai és üzleti érdekek fontosabbak ennél (Michelberger [1994], Erdősi [1996], Merétei–Paár [1998]).

1. ábra  
Néhány európai ország autópálya-ellátottsága



Forrás: Hamarné [1999] 12. o.

Úgy tűnik, ma Magyarországon a közvélemény elfogadja azt a politikai akaratot, hogy a gazdasági növekedésből származó haszon egy részét közutak, azon belül elsősorban gyorsforgalmi utak építésére fordítja az ország. Ez azért nagyon fontos, mert a magyar autópálya-sűrűség a nyugat-európainak csak körülbelül egynegyedét éri el (1. ábra). Pedig ha az ország fel akar zárkózni a fejlett nyugat-európai országok szintjére, akkor olyan közlekedési rendszert kell kiépítenie, amely jól illeszkedik az európai, szűkebb értelemben pedig a közép-európai regionális rendszerekhez. Az országos közúthálózat fejlesztés esetében ez azt jelenti, hogy minél előbb meg kell építeni az EU kiemelt közlekedési folyosóihoz és a szomszédos országok nemzetközi főútvonal-hálózatához csatlakozó útjainkat. Még további feladat az úthálózat fővárosközpontú gyűrűs szerkezetét megtörő keresztirányú utak építése az országon belüli és a nemzetközi regionális kapcsolatok erősítése érdekében. Ma Magyarország közlekedési hálózatának térszerkezete a leginkább monocentrikus Európában, amin mindenképpen változtatni kell (Erdősi [1992], Szegvári [1998], Tánczos [1998], Hamarné [1999]).

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének egyik alapvető problémája: mennyibe kerül és kik nyújtják a szükséges anyagi forrásokat. E beruházások sajátosságai a következők:

- a kezdeti befektetési ráfordítás nagyon magas, és később is nagyon nagy e beruházások költségigénye. Éppen ezért többféle forrásból célszerű előteremteni a szükséges fedezetet;
- hosszú a tervezési és az építési idő;

- az építmények helyhez kötöttek, tehát az igények hibás előrejelzése, a nyomvonal hibás kijelölése esetén nincs lehetőség javításra, a létrehozott termék más piacokra való átirányítására, ami igen nagy felelősséget ró a tervezőkre és a döntéshozókra;
- az úthálózat megépítésébe befektetett tőke kivonhatatlan;
- az úthálózat az infrastruktúra hosszú élettartamú eleme, amelynek folyamatosan vannak bizonyos költségei – e tény erősen befolyásolja a gazdaságosságot;
- a forgalomnak van bizonyos szezonális jellege, ezért a kapacitást az átlagos igénybevételt erősen meghaladó értékre kell tervezni.
- az adott út megvalósításával és üzemeltetésével kapcsolatban kedvező és kedvezőtlen gazdasági hatások egyaránt felmerülnek, amelyek a gazdaság szereplőit és a társadalom különböző csoportjait egymástól eltérő mértékben érintik, így törvényszerűen érdekkonfliktusok keletkeznek, amelyek megoldásáról folyamatosan gondoskodni kell (*Tánczos* [1998]).

A rendszerváltozás és az ország nemzetközi kapcsolatainak gyökeres megváltozása következtében megváltozott az egyes közlekedési főtengelyek országon belüli jelentősége is. Ebben az ország társadalmi-gazdasági térszerkezetének átalakulása csak kisebb súlyt képvisel, míg a nemzetközi folyamatok a döntően meghatározók. Európa új irányú regionális kapcsolatai és a gazdasági reálfolyamatok átrendezik a kontinens erőviszonyait (*Erdősi* [1996]). Míg Európát az 1970-es és 1980-as években az észak–dél irányú közlekedési és kommunikációs kapcsolatok jellemezték, addig az elmúlt évtizedben megnőtt a kelet–nyugat irányú tengelyek jelentősége. Napjaink Európájában két új ilyen tengely van kialakulóban. Az egyik a Német–Lengyel-síkságon húzódó „szuperfolyosó”, a Berlin–Varsó–Moszkva vonal, a másik pedig a Lisszabon–Marseille–Milánó–Ljubljana tengely. Ezekben az irányokban rohamléptekkel halad a modern közlekedési infrastruktúra kiépítése. Hazánk további fejlődése szempontjából az a legfontosabb kérdés, hogy hol alakul ki az ezeket a kelet–nyugati tengelyeket metsző észak–déli kapcsolati vonal, hiszen éppen e közlekedési folyosók kialakulása következtében Magyarország súlya a kelet–nyugati tranzit lebonyolításában az utóbbi években gyengült. Várhatóan az ország jövőbeli legfontosabb áru- és utasáramlási iránya nyugat–északnyugat–kelet–délkeleti lesz, mert e tranzitfőirány országhatárainkon kívüli meghosszabbításában helyezkednek el a hosszú távon is szoros kapcsolatban álló és legnagyobb forgalmat keltő, kibocsátó nagyrégiók: Közép- és Nyugat-Európa, a másik irányban pedig Délkelet-Európa és Kis-Ázsia (*Erdősi* [1996], [1998], [2000], *Szegvári* [1998], *Molnár* [2000]).

1997. június 23–25. között Helsinkiben tartották meg a harmadik összeurópai közlekedési konferenciát. Itt módosították és az EU regionális politikájához igazították az 1994-ben Krétán kijelölt európai közlekedési folyosókat, amivel Magyarországot keresettebbé tették a korábbinál. Az ország földrajzi fekvéséből adódó tranzitszerepét erősítették meg azáltal, hogy területét ma már hat úgynevezett helsinki folyosó érinti. Ezek közül egy – a VII. számú – maga a Duna, a másik öt viszont közút, illetve vasút:

- a IV. helsinki folyosó: Berlin/Nürnberg–Prága–Pozsony/Bécs–Budapest–Konsztancia/Szaloniki/Isztambul;
- az V. helsinki folyosó: Velence–Trieszt/Koper–Ljubljana–Budapest–Ungvár–Lvov;
- az V/B helsinki folyosó: Fiume–Zágráb–Budapest;
- az V/C helsinki folyosó: Plocse–Szarajevó–Eszék–Budapest;
- a X/B helsinki folyosó: Budapest–Újvidék–Belgrád (*Hamarné* [1999], *Molnár* [2000]).

### *Hazai kutatások az autópályák gazdasági hatásairól*

Az elmúlt évek kormányainak gazdaság- és területfejlesztési dokumentumai – a Széchenyi-terv, valamint a Nemzeti Fejlesztési Terv – magától értetődőként kezelik az autópályák önálló térszerkezet alakító hatását. E felfogásból eredően foglalja határozatba az *Országos Területfejlesztési Konceptió* a gyorsforgalmi úthálózat építésének felgyorsítását. A Széchenyi-tervben mindössze néhány sor foglalkozik a témával, ám e rövid terjedelem igen konkrét, számszerű információkat tartalmaz a sztrádák lakossági jövedelmekre és a foglalkoztatottság szintjére vonatkozó hatásaival kapcsolatban, mint ahogy arra már tanulmányunk lelegején utaltunk. A Nemzeti Fejlesztési Terv ellenben Magyarország regionális különbségeinek tárgyalásakor foglalkozik az autópályák menti fejlődéssel. A sztrádák menti területeket *egységesen dinamikus tengelyekként* mutatja be, amelyek – hasonlóan a nyugati határ menti térségekhez, illetve a nagyvárosi központokhoz – előnyt élveztek a kilencvenes évek gazdasági folyamataiban. E dokumentum szerint ezekben a gyorsan fejlődő térségekben magas a külföldi tőke aránya és a vállalkozói aktivitás, magasabb a foglalkoztatottság, és alacsonyabb a munkanélküliség. Egyértelműen dinamikus tengelyként említi az M1-es és az M7-es autópályák környezetét, a Budapest–Győr–Mosonmagyaróvár–Sopron, valamint a Budapest–Székesfehérvár–Balaton vonalat. E térségekben nemcsak a nagyvárosok és azok környéke, de a kisebb centrumok körzetei is az ország relatíve legjobb helyzetű mikrorégiói közé tartoznak. A két keleti sztráda közül viszont csak az M3-ast emeli ki mint olyan autópályát, amelynek mentén egy egyébként depressziós régióban is már érzékelhetően megindult a gazdasági fejlődés (Nemzeti Fejlesztési Terv).

A Nemzeti Fejlesztési Terv állításai a hazai területi egyenlőtlenségekkel foglalkozó kutatások eredményeinek ismeretében többé-kevésbé védhetők, bár a sztrádák mint „fejlődési tengelyek” kiemelése inkább csak jól hangzó szlogennek tűnik, mintsem több oldalról bizonyított ténynek. Kétségtelen, hogy a fejlettség regionális egyenlőtlenségi dimenzióinak térképi ábrázolása során könnyen támadhat az a képzetünk, hogy az autópályák menti területek – különösen a Dunántúlon – egységesen jobb helyzetben vannak, mint az ország más vidékei. Ám, hogy ebben ténylegesen milyen szerepet játszanak az autópályák, pontosan nem tudjuk. Tény, hogy a magyarországi – egyébként nettó foglalkoztatásnövelő hatású – külföldi tőkebefektetések 80 százaléka a fővárosban és annak agglomerációjában, valamint az Észak-Dunántúlon valósult meg (*Barta* [2003]). E vállalatok telephely-választását elsősorban a termelési tényezők elérhetősége határozta meg. To-

vábbi fő szempontként kiemelhetjük még e tekintetben Nyugat-Európa földrajzi közelségét, a nyugat-európai gazdasági tér bővülését Budapest felé, amely folyamat legfőbb mozzanatúit többek között a főváros igen jelentős gazdasági potenciáljában, tökevonzó képességében, az M1-es és az M7-es autópályák létében, az itt honos ipari hagyományokban, valamint e régió lakosságának képzettségi szintjében, munkamoráljában, az általuk elérhető magasabb termelékenységi szintben keresendők (*Barta* [2003]). A gazdasági dinamika legfőbb indikátoraként számoltatott külföldi működőtőke-befektetések területi eloszlásában tehát alapvető szerep tulajdonítható az e tekintetben egyébként igen szerencsés helyen húzódó két dunántúli autópályának.

Az egyetlen eddigi átfogó kutatás, mely az autópályák térségfejlesztő, gazdaságdinamizáló hatását igyekezett mérni, a Kopint–Datorg Rt. M5-ös menti munkája volt. Azt vizsgálták, hogy e sztráda Budapest–Kiskunfélegyháza közötti szakaszának megépítése, illetve a Kiskunfélegyháza–Szeged közötti tervezett szakasz megépítésének elmaradása milyen hatást gyakorolt az érintett kistérségek gazdasági és demográfiai fejlődésére. Főbb megállapításaik közül témánk szempontjából a következők fontosak:

- az autópálya közelsége autópályán egyértelműen növeli az érintett kistérségek népességmegtartó erejét;
- az autópálya-fejlesztések csökkentik a munkanélküliséget, növelik a foglalkoztatottságot;
- az autópálya léte önmagában nem garantálja a gazdasági fejlődést;
- az autópálya léte a mindenkori külföldi befektetői érdeklődés kitüntetett eleme: az autópálya menti területek versenyelőnyt élveznek a befektetőkért folyó vetélkedésben;
- a feldolgozóipari, de mindenekelőtt a gépipari beruházások szempontjából döntő fontosságú az autópálya megléte;
- az autópálya megépülését követő néhány évben annak gazdaságfejlesztő hatásai egy viszonylag szűk sávra korlátozódnak, de rövid időn belül annak szélesebb környezetére is kiterjednek (*Bartha–Klauber* [2000a], [2000b]).

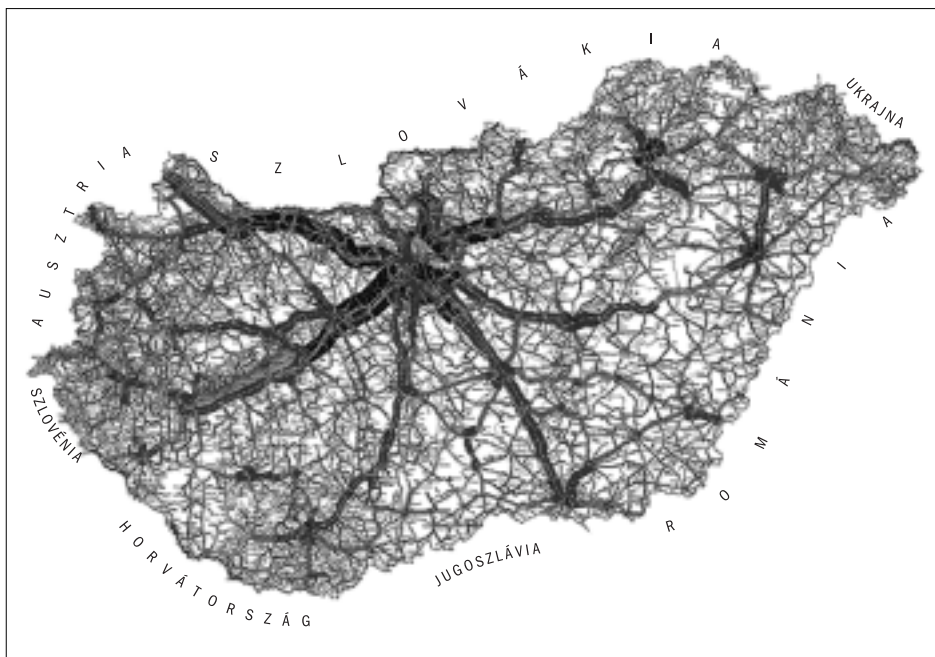
E vizsgálati eredmények valóban optimizmussal tölthetnek el bennünket az autópályák térségfejlesztő hatásait illetően, bár a magunk részéről nagyobb megnyugvással fogadnánk e megállapításokat, ha azokat egy napjainkban lefolytatott kutatás is megerősítené. A Kopint–Datorg ugyanis 1996–1998 közötti adatokra támaszkodott, és terepi felméréseiket is e három évben végezték, miközben az M5-ös autópálya Kecskemét–Kiskunfélegyháza közötti szakaszát mindössze 1998-ban adták át. Mostanra már eltelt annyi idő, hogy az új szakasz esetleges hatásait kissé nagyobb megbízhatósággal tudjuk mérni.

Mindemellett kellő távolságtartással kezeljük azokat a közölt eredményeket, amelyek forintra és főre pontosan megadják, hogy a szegedi kistérség mekkora haszontól esett el a sztráda végső szakaszának meg nem épülte miatt. E becslések ilyen formában történő számítása és magyarázata módszertani túlbuzgóság. Ugyanilyen – fenntartásokkal kezelendő – szemlélet jelent meg a Széchenyi-terv

már idézett autópálya-fejlesztéseket indokoló részében is, ahol (nyilvánvalóan valamiféle trendszámítás eredményeként) tizedszázalékos pontossággal szerepel a munkanélküliségi ráta – az elérhetőség javulása következtében – várható csökkenése. A területi folyamatok ennél sokkal összetettebbek, ráadásul országosan sem teljesen egységes a hatótényezők fejlődést befolyásoló ereje. Nem lehet az országra úgy tekinteni, mint hasonló társadalmi jellemzőkkel leírható, hasonló gazdasági képességeket magukban rejtő terület egységek ismétlődésére, amelyek szép lineáris rendben, valamiféle térbeli szabályosság szerint követnék egymást. E konkrét esetben az M5-ös Budapest–Kecskemét szakasza mentén történelemből nem lehet automatikusan levezetni a további, megépítendő szakasz mentén várható folyamatokat.

A Kopint–Datorg elemzése az említett fenntartások ellenére hiánypótló munka, összegző megállapításai vélhetően minden további fejlesztés indoklásaként elfogadhatók. Ráadásul felhívja a figyelmünket arra a nem elhanyagolható tényre, hogy ma már az autópálya-építések politikai indoklásában nem a forgalmi igények kielégítése, hanem viszonylag szerteágazó területfejlesztési szempontok játsszák a vezető szerepet. Mindemellett az autópályák az ország legfontosabb forgalmi tengelyei, amit a forgalomszámlálások évről évre bizonyítanak (2. ábra). Az autópálya menti területek – az egyéb feltételek megléte esetén – helyet adnak az

2. ábra  
A közúthálózat 2002. évi forgalmi terhelése



Forrás: www.gkm.hu

elérhetőségi viszonyokra érzékeny iparágaknak és szolgáltatásoknak, amelyek aztán működésükkel jelentős forgalomnövekményt generálnak, kihasználva a sztráda nyújtotta lehetőségeket.

Az autópályák térségfejlesztő hatásainak megítélése nem minden esetben olyan egyértelműen pozitív, mint a Kopint-Datorg elemzésében. Egyrészt létezik egy erősen „közútszkeptikus” szakmai irányzat, amelynek képviselői – különböző indíttatásból ugyan, de – erősen ellenzik a gyorsforgalmi úthálózat nagyarányú fejlesztését és a forgalmi igények közúton való kielégítését. E téren az érvek egyik legfontosabb csoportja környezetvédelmi kérdésekhez kapcsolódik, de tetten érhető például egyfajta vasút iránti nosztalgiából és a vasútra alapozott fejlesztések elsődlegességét valló szakmai meggyőződésből fakadó közútszkepticismus is.

Másrészt bizonyos módszertani lehetőségek túlértékeléséből és az ésszerű határok felállításának elmulasztásából fakadóan több kutató szinte területfejlesztési „csodafegyvernek” tartja egy-egy gyorsforgalmi út megépítésének lehetőségeit, messze túlbecsülve a reálisan várható gazdaságösztönző hatásokat. A legjobb hazai példa erre az M8-as autópálya esetleges megépülésének hatásait elemzi. A *Vörös-Polányiné* [2001] tanulmány több – komoly fenntartásokkal kezelendő – módszertani lépés során arra a megállapításra jut, hogy az autópálya megépülte önmagában bizonyos kistérségekben akár 30 százalékkal is megnövelheti a gazdasági teljesítmény – autópálya nélkül is várhatóan bekövetkező – értékét, ami már erős túlzásnak tűnik, és a szerzők sem győznek meg bennünket az állítás helyességéről.

Végül léteznek olyan elemzések is, amelyek nem az autópályák területfejlesztő hatásait kívánják mérni, hanem például azt mutatják ki, hogy az autópályák menti térségek gazdasági előnye ténylegesen a sztráda menti fekvésből, a jó elérhetőségből adódik-e, vagy más – például településszerkezeti – tényezők állnak a háttérben. A kérdés jogosságát az igazolja, hogy az autópálya-hálózat elsősorban a nagyvárosokat köt össze Budapesttel, mégpedig lehetőség szerint érintve a közties rész átlagnál urbanizáltabb térségeit is. Az viszont már több oldalról bizonyított tény, hogy gazdasági téren ma Magyarországon sokkal jobb helyzetben vannak a nagyobb lélekszámú települések, mint a kisebbek. Felmerült tehát annak lehetősége, hogy az autópályák menti területek jobb általános helyzete egyszerűen az érintett városok egyébként is jobb gazdasági pozícióinak tudható be.

Az elvégzett számítások valóban igen fontosnak találták a településszerkezeti tényezőt, ám az eredmények – elsősorban az autópályához legközelebb fekvő településsávban – fontosabbnak ítélték a sztráda közvetlen hatásait (*Nemes Nagy-Jakobi-Németh* [2001], *Tóth* [2003]). Pusztán közlekedésszervezési szempontok területfejlesztési hatásait is hangsúlyozhatjuk azonban a gyorsforgalmi úthálózat bővítésével kapcsolatban. Itt a fő kérdés az, hogy miként lehetne „feltárni”, elérhetőbbé tenni a még forgalmi árnyékban lévő, igen nehezen és hosszadalmasan megközelíthető területeket. E vizsgálatokban különösen nagy jelentőséget tulajdonítunk az elérhetőségnek mint a helyi gazdaság fejlődési lehetőségeket alapvetően befolyásoló tényezőnek. E témakörből elsősorban Szalkai Gábor munkáit emelhetjük ki, aki a hazai út- és vasúthálózat területi differenciáit, valamint az



3. ábra  
Magyarország közúti elérhetőségi egyenlőtlenségei, illetve a déli autópálya (DAP)  
megvalósításának várható hatásai



Forrás: Szalkai [2001] 8. o.

egy- egyes szárnyvonal-megszüntetések, illetve új beruházások elérhetőségmódosító hatásait modellezte. Eredményei közül két térképet mutatunk be, amelyek közül az első kiválóan szemlélteti az autópályák forgalomsegítő, időbeli távolságot csökkentő, ám igen centralizált rendszerét, a másik pedig egy tervezett, ám a megvalósítási napirendről időközben lekerült fejlesztés, a déli autópálya (DAP) várható hálózati hatásait tárja elénk (3. ábra).

2004 nyarán mi is végeztünk interjúkon, kérdőíveken alapuló terepmunkát az autópályák várható hatásaival és társadalmi megítélésével kapcsolatban. Hosszas tárgyalások és előkészítő munka után idén végre komoly ütemben megindult az M7-es autópálya országhatárig való kiépítése. Forgalmi jelentőségét igazolja, hogy e szakasz is része az úgynevezett helsinki folyosók rendszerének, vagyis nemzetközi prioritásként is kezelt beruházásról van szó. Somogy megye határ menti és eddig forgalmi árnyékban lévő területei számára nem is kétséges, hogy mekkora jelentősége van a sztráda megépítésének.

Várakozásaink szerint azonban sokkal differenciáltabb képet kapunk, ha a Balaton parti települések és idegenforgalmi vállalatok vezetőit kérdezzük a témáról. Mintegy húsz Balaton parti polgármestert és több igen jelentős vállalat vezetőjét kérdeztük meg többek között arról, hogy mit várnak az M7-es teljes hosszban való kiépítésétől. A válaszok túlnyomó többsége pozitív volt a tekintetben, hogy igenis szükség van a sztrádára, meg kell építeni az utat, nem szabad leállítani a beruházást, hiszen végre a teljes déli part közlekedési rendszere komoly fejlődésen megy keresztül e beruházás által. Ám e pozitív felhangot követően szinte minden interjúalany fenntartásait is hangoztatta: félelmeik szerint az autópálya nemcsak a Balatonhoz való eljutást segíti elő és gyorsítja fel, hanem horvátországi és szlovéniai kapcsolódásán keresztül a potenciális balatoni nyaralóvendégek jelentős részét is arra fogja ösztönözni, hogy inkább az Adriát válassza a Balaton helyett. Lényegesen lerövidül ugyanis a tenger Budapesttől való távolsága; gyakorlatilag végig autópályán haladva néhány óra alatt el lehet majd jutni a partra. Ugyanaz az

autópálya tehát, amely bizonyos szempontból érzékelhetően növeli a fejlődési lehetőségeket a balatoni települések számára (a felsorolt általános hatások szerint), a teljesen egyoldalú, idegenforgalomra alapozott gazdasági szerkezetet alapjaiban bonthatja meg, gyökeres társadalmi-gazdasági változásokat indukálva a régióban. És visszas helyzetet okoz az is, hogy kormányzati körökből több szakértő is mint „balatoni területfejlesztési támogatást” értelmezi a sztrádaépítést, ami egyrészt szakmailag megengedhetetlen ferdítés a várható hatások tisztázatlansága miatt, másrészt indokul szolgálhat más, ténylegesen a Balaton fejlesztését szolgáló források, pénzeszközök elvonására, visszatartására, mondván, hogy a régió már így is kapott egy hatalmas összeget.

## 2. Az autópályák szerepe Magyarország térbeli tagoltságában

Mint láttuk, az autópályák gazdaságfejlesztő hatásainak egyik vizsgálati alappillére az elérhetőség, valamint annak változása. Megközelítésünk szerint akkor van egyáltalán értelme az autópályá-hálózat bármiféle területi hatásairól beszélni, ha igazolni tudjuk, hogy a sztrádák egyenlőtlen esélyű elérése, megközelíthetősége az ország különböző pontjairól országos szinten hatással van a főbb regionális gazdasági (területi fejlettségi) indikátorok térbeli egyenlőtlenségeire. Hazai kutatások az elmúlt években már többször is bizonyították, hogy a piacgazdasági átmenetet követően az ország regionális egyenlőtlenségeinek meghatározó elemeivé a jövedelmek és a foglalkoztatás differenciái váltak (Enyedi [1996], Nemes Nagy [2001], Jakobi [2002]).

A hazai társadalmi-gazdasági térszerkezet alapvetően háromféle egyenlőtlenségi viszonyrendszerrel jellemezhető: a Budapest-vidék kettősséggel, a városok (nagyobb lélekszámú települések) falvakkal (kisebb lélekszámú településekkel) szembeni előnyösebb helyzetével, valamint a nyugat-kelet irányú regionális tagoltsággal, amely mögött alapvetően az Észak-Dunántúl és a főváros körüli agglomeráció viszonylagosan jó gazdasági helyzete és modern társadalmi-gazdasági arculata áll. Korábbi tanulmányainkban már bizonyítottuk, hogy a foglalkoztatás és a lakossági jövedelmek megoszlásában mutatkozó regionális különbségeket – önmagukban is jelentős hatóerővel – a térparaméterek közül kiemelten az egyes térségek, települések osztrák–magyar határszéltől való elérhetőségében mutatkozó differenciák, a társadalmi tényezők közül pedig a lakosság iskolázottságában meglévő különbségek okozzák (Nemes Nagy–Németh [2003]). E kötet a regionális tagoltság tényezőiről szóló tanulmányában már vizsgáltuk az autópályától való távolság szerepét a lakossági jövedelmek és a munkanélküliség területi egyenlőtlenségeinek alakításában. Ott azt találtuk, hogy a többi fontos tényező hatásának kiszűrése mellett kistérségi szinten a gyorsforgalmi úthálózat elérhetősége önmagában szignifikáns tényezője a munkanélküliség regionális differenciáltságának, míg a lakossági jövedelmek vizsgálata esetén ilyen összefüggést nem tudtunk kimutatni.

### *Az autópályák elérhetőségének térbeli differenciáló szerepe*

E tanulmány azonban elsősorban települési egyenlőtlenségekről, az autópályák menti települések országon belüli helyzetéről szól, így a kistérségi eredmények mellett a települési szintű összefüggéseket is fel kell tárunk. Ez már csak azért is lényeges kérdésfelvetés, mivel a hazai szakirodalom sokrétűen elemzi az ország (kis)térségi differenciáit, ám igen kevés figyelmet szentel a települési különbségeknek. Vizsgálatainkban az autópályák közötti elérési idején kívül mindössze a

nyugati határtól való távolság, illetve az átlagosan elvégzett osztályszám mutatóját használjuk a lakossági jövedelmek és a munkanélküliség települési differenciáinak becslésére. Ennek egyik oka, hogy itt most nem a regionális tagoltság hátterében álló tényezők minél szélesebb körének azonosítása a célunk, másrészt pedig eddigi kutatásaink során azt tapasztaltuk, hogy pusztán e két utóbbi változóval a jövedelmi és munkanélküliségi egyenlőtlenségek igen nagy hányadát meg tudjuk magyarázni (*Nemes Nagy–Németh [2003]*). Minden további elemzés előtt célszerű tisztázni, hogy az ország térszerkezetére jellemző nyugat–kelet tagoltság, illetve a lakosság képzettségi szintjében fennálló területi különbségek mellett az autópályától való távolság egyáltalán szerepet tud-e játszani a regionális egyenlőtlenségek alakításában. Vizsgálatainkat az 1998–2002 közötti öt évre helyeztük, mivel elérhetőségi mutatóink ezt az időszakot reprezentálják. OLS-becsléseinket backward-eliminációval végeztük el, minden változó esetén annak tízes alapú logaritmusát vonva be az egyenletbe.

A hazai területi egyenlőtlenségek legfőbb elemeiként számon tartott foglalkoztatást és jövedelmeket egyrészt a munkaügyi központok által regisztrált munkanélküliek éves átlagának az adott évi adózókra vetített arányával, másrészt pedig az egy állandó lakosra jutó adóköteles jövedelemmel mértük. A regisztrált munkanélküliek számát az Országos Munkaügyi Központ adatbázisából nyertük, az állandó népesség és az adózók számát a bevallott jövedelmi értékekkel együtt pedig a KSH T-STAR adatbázisából emeltük ki. A további mutatószámok közül a közúti elérhetőségi adatsorokat a Terra Stúdió Kft. bocsátotta rendelkezésünkre a 2001. év viszonyaira normalizáltan, míg az iskolázottság mutatóját (átlagosan elvégzett osztályszám) a 2001. évi népszámlálás adattábláiból állítottuk elő.

Eredményeink az iskolázottsági-képzettségi differenciák meghatározó súlyára utalnak mind a munkanélküliség, mind pedig a lakossági jövedelmek regionális különbségeinek okaként (*1. táblázat*). Ez utóbbi esetben magyarázóereje messze felülmúlja a másik két változóét, amelyek közel azonos súllyal képesek hozzájárulni a függő változó települési heterogenitásának magyarázatához. A jövedelmi differenciáltságban tehát szinte ugyanolyan fontos a települések autópálya-hálózathoz képest való elhelyezkedése, mint a nyugati határtól való távolságuk. Már utaltunk rá, hogy más vizsgálatainkban kistérségi szinten ilyen összefüggést nem tudtunk feltárni. E jelenség véleményünk szerint arra utal, hogy az autópályák csak a közvetlen környezetükben tudnak önmagukban jövedelemnövelő hatást kiváltani, ám néhány tíz kilométerrel a csomópontoktól ez a hatás már elvész, beleolvad az országos trendbe. A kistérségek viszont sok tíz kilométeres sávokat ölelnek fel, ami azzal jár, hogy a kistérségi átlagok mögül már nem tűnik ki a közvetlenül autópálya menti települések kedvezőbb helyzete. A lakossági jövedelmi különbségek – egyébként igen mozaikos – kistérségi területi képe mögött országosan nem fedezhetünk fel semmiféle autópálya-hatást. A munkanélküliség magyarázatában is szignifikáns mindhárom független változó hatóereje, ám itt az erőssorrend már sokkal inkább egyértelmű: az iskolázottság differenciáló szerepe mögött határozott különbség van a két elérhetőségi mutató között. Ez utóbbiak hatásának iránya megegyezik mindkét modellben: a tőlük való távolság növe-

1. táblázat

Az autópályától való távolság szerepe a munkanélküliség és a lakossági jövedelmek regionális heterogenitásában a települések szintjén

Változó	1998	1999	2000	2001	2002
Függő változó: egy lakosra jutó jövedelem					
KONSTANS					
t-érték	-11,707 (0,000)	-12,322 (0,000)	-10,295 (0,000)	-10,158 (0,000)	-9,724 (0,000)
ISKOLÁZOTTSÁG					
t-érték	0,697 66,380 (0,000)	0,708 68,444 (0,000)	0,698 68,787 (0,000)	0,719 73,508 (0,000)	0,718 69,785 (0,000)
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA					
t-érték	-0,202 -19,189 (0,000)	-0,192 -18,475 (0,000)	-0,213 -20,904 (0,000)	-0,189 -19,203 (0,000)	-0,181 -17,512 (0,000)
AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA					
t-érték	-0,121 -11,110 (0,000)	-0,121 -11,255 (0,000)	-0,127 -12,039 (0,000)	-0,132 -13,032 (0,000)	-0,117 -10,916 (0,000)
F-érték	2732,2 (0,000)	2845,2 (0,000)	2993,1 (0,000)	3292,3 (0,000)	2879,3 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,724	0,732	0,741	0,759	0,734
VIF maximuma	1,345	1,345	1,343	1,343	1,343
Elemszám	3131	3131	3135	3135	3135
Függő változó: becsült munkanélküliségi ráta					
KONSTANS					
t-érték	41,338 (0,000)	44,288 (0,000)	43,838 (0,000)	44,953 (0,000)	43,073 (0,000)
ISKOLÁZOTTSÁG					
t-érték	-0,480 -39,721 (0,000)	-0,501 -43,374 (0,000)	-0,497 -44,426 (0,000)	-0,509 -45,930 (0,000)	-0,512 -44,020 (0,000)
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA					
t-érték	0,394 32,471 (0,000)	0,383 33,016 (0,000)	0,400 35,543 (0,000)	0,388 34,842 (0,000)	0,370 31,606 (0,000)
AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA					
t-érték	0,142 11,284 (0,000)	0,157 13,119 (0,000)	0,164 14,124 (0,000)	0,167 14,534 (0,000)	0,156 12,873 (0,000)
F-érték	1805,7 (0,000)	2078,4 (0,000)	2282,5 (0,000)	2341,5 (0,000)	2030,5 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,634	0,666	0,686	0,692	0,660
VIF maximuma*	1,344	1,345	1,344	1,345	1,346
Elemszám	3125	3128	3131	3131	3131

\* VIF a varianciainflációs tényező (*variance inflation factor*), a következőképpen definiáljuk:  $VIF(\beta_j) = \frac{1}{1 - R_j^2}$ , ahol  $R_j^2$  az  $x_j$  és a többi magyarázó változó közötti többszörös korrelációs együttható négyzete.

Megjegyzés: zárójelben a szignifikanciaértékek.

kedése általában csökkenő lakossági jövedelmekkel és növekvő munkanélküliséggel jár együtt.

Vizsgálataink legfontosabb konklúziója tehát, hogy a települések térbeli tagoltságában a már több szerző által is kimutatott nyugat–kelet lejtő megléte mellett határozottan létezik egy, az autópálya-hálózat futásához köthető egyenlőtlenségi rendszer is. Alapkérdésünket tehát megválaszoltuk: igen, az autópálya-hálózat elérhetősége fontos, karakteres szerepet játszik az ország regionális tagoltságának alakításában. Végül felhívjuk a figyelmet modelljeink illeszkedésére: mindössze három változó segítségével megmagyarázható az ország települési szintű jövedelmi és munkanélküliségi differenciáinak mintegy kétharmada.

### *Autópálya-hatás a Dunántúlon és az Alföldön*

Vajon az ország egészében ugyanazt jelenti-e az autópályától való távolság a regionális egyenlőtlenségek megértésének szempontjából, vagy pedig más-más jellegű differenciáló hatás köthető a nyugati, illetve a keleti országrész sztrádáihoz? Nem lehetséges-e az, hogy – ismerve az országban lezajlott térszerkezeti változásokat, a szinte minden társadalmi-gazdasági jelenséget meghatározó nyugat–kelet kettősséget – nem ugyanúgy viszonyul a vizsgált egyenlőtlenségekhez a Dunántúl két autópályája, mint az egyébként is sokkal rövidebb, ráadásul a nagyobb gazdasági gondokkal küzdő keleti országrészben húzódó másik két autópálya? E kérdéseket igyekszünk megválaszolni a következőkben. Vizsgálataink első lépéseként ketté osztottuk az országot egy „kvázi-Dunántúlra” és egy „kvázi-Alföldre”. Azért nem használjuk határozottan e két földrajzi fogalmat, mivel a települések besorolásához a KSH Budapest-origójú, minden település helyét kilométerben megadó koordináta-rendszerét használtuk, így a két csoport pontos leírása a következő: települések a főváros vonalától nyugatra, illetve települések a főváros vonalától keletre. Az ily módon létrehozott „Dunántúlra” és „Alföldre” is elvégeztük a fentiekhez hasonló regressziós vizsgálatainkat, amelyek eredményeit a 2. és 3. táblázat tartalmazza.

A „Dunántúl” esetében az országos településkörnél kapott eredményekhez nagyon hasonló értékeket kaptunk (2. táblázat). Itt is magas a többváltozós regressziós modellek magyarázóereje, minden modellünk szignifikáns részt magyaráz meg a függő változó szóródásából, és mindhárom változónk esetében hasonló irányú és nagyságú a regressziós béta-paraméterek értéke is, mint országos szinten. Talán annyi különbséget érdemes megemlíteni, hogy ez esetben a jövedelmek becslésekor még közelebb van egymáshoz a két elérhetőségi változó magyarázóereje, mint ahogy azt országos szinten tapasztaltuk. A Dunántúlon tehát, ha csak az M1-es és az M7-es autópályák hatásait elemezzük, azt látjuk, hogy nagyon fontos önálló szerepet játszanak a fő közlekedési utak a települési szintű egyenlőtlenségek alakításában.

Az „Alföld” esetében viszont egészen más a helyzet. Modelljeink minden esetben szignifikánsak, de mint az 3. táblázatunkból kiolvasható, minden olyan esetben, amikor mindhárom független változó szignifikánsan hozzá tudott járulni

2. táblázat

Az autópályától való távolság szerepe a munkanélküliség és a lakossági jövedelmek regionális heterogenitásában a települések szintjén a Dunántúlon

Változó	1998	1999	2000	2001	2002
Függő változó: egy lakosra jutó jövedelem					
KONSTANS					
t-érték	-6,699 (0,000)	-6,826 (0,000)	-4,892 (0,000)	-5,476 (0,000)	-4,806 (0,000)
ISKOLÁZOTTSÁG					
t-érték	0,680 46,276 (0,000)	0,687 47,959 (0,000)	0,675 47,778 (0,000)	0,699 51,881 (0,000)	0,699 48,771 (0,000)
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA					
t-érték	-0,186 -12,692 (0,000)	-0,186 -13,021 (0,000)	-0,208 -14,711 (0,000)	-0,171 -12,708 (0,000)	-0,188 -13,110 (0,000)
AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA					
t-érték	-0,134 -8,771 (0,000)	-0,137 -9,200 (0,000)	-0,145 -9,870 (0,000)	-0,168 -12,001 (0,000)	-0,116 -7,818 (0,000)
F-érték	1289,2 (0,000)	1384,4 (0,000)	1435,8 (0,000)	1643,1 (0,000)	1381,0 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,682	0,697	0,704	0,732	0,696
VIF maximuma	1,321	1,321	1,318	1,318	1,318
Elemszám	1806	1806	1807	1807	1807
Függő változó: becsült munkanélküliségi ráta					
KONSTANS					
t-érték	29,502 (0,000)	32,569 (0,000)	32,021 (0,000)	33,222 (0,000)	31,280 (0,000)
ISKOLÁZOTTSÁG					
t-érték	-0,472 -27,524 (0,000)	-0,507 -30,816 (0,000)	-0,499 -31,239 (0,000)	-0,509 -33,154 (0,000)	-0,505 -31,138 (0,000)
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA					
t-érték	0,359 20,942 (0,000)	0,343 20,923 (0,000)	0,362 22,717 (0,000)	0,367 23,925 (0,000)	0,369 22,750 (0,000)
AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA					
t-érték	0,143 8,003 (0,000)	0,150 8,787 (0,000)	0,162 9,745 (0,000)	0,169 10,595 (0,000)	0,133 7,885 (0,000)
F-érték	785,5 (0,000)	911,2 (0,000)	997,3 (0,000)	1123,8 (0,000)	946,1 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,566	0,603	0,624	0,651	0,611
VIF maximuma	1,321	1,321	1,319	1,320	1,321
Elemszám	1802	1801	1804	1805	1804

az adott függő változó magyarázatához, olyan mértékű multikollinearitás lépett fel, ami lehetetlenné teszi az eredmények értékelését.

A lakossági jövedelem vizsgálatakor az iskolázottság magyarázóereje nagyon magasán felette van a másik két változó regressziós bétáinak, amelyek közül az autópályától való távolság szerepe bizonyul fontosabbnak. A nagymértékű multikollinearitás világosan jelzi: a két elérhetőségi mérőszám túl szoros kapcsolatban van egymással, a regressziókon belül nagyon nagy részt egymást magyaráz-

3. táblázat

Az autópályától való távolság szerepe a munkanélküliség és a lakossági jövedelmek regionális heterogenitásában a települések szintjén az Alföldön

Változó	1998	1999	2000	2001	2002
Függő változó: egy lakosra jutó jövedelem					
KONSTANS					
t-érték	-7,043 (0,000)	-7,551 (0,000)	-6,971 (0,000)	-13,248 (0,000)	-6,385 (0,000)
ISKOLÁZOTTSÁG					
t-érték	0,755 (0,000)	0,766 (0,000)	0,764 (0,000)	0,790 (0,000)	0,769 (0,000)
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA					
t-érték	-0,085 (0,000)	-0,077 (0,000)	-0,088 (0,000)	-	-0,074 (0,000)
AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA					
t-érték	-0,120 (0,000)	-0,112 (0,000)	-0,115 (0,000)	-0,171 (0,000)	-0,121 (0,000)
F-érték	1251,3 (0,000)	1268,5 (0,000)	1344,9 (0,000)	2139,9 (0,000)	1342,1 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,739	0,742	0,752	0,763	0,752
VIF maximuma	5,607	5,607	5,607	1,197	5,607
Elemszám	1324	1324	1327	1327	1327
Függő változó: becsült munkanélküliségi ráta					
KONSTANS					
t-érték	19,304 (0,000)	18,555 (0,000)	14,997 (0,000)	18,720 (0,000)	18,109 (0,000)
ISKOLÁZOTTSÁG					
t-érték	-0,538 (0,000)	-0,534 (0,000)	-0,539 (0,000)	-0,546 (0,000)	-0,546 (0,000)
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA					
t-érték	0,394 (0,000)	0,431 (0,000)	0,496 (0,000)	0,417 (0,000)	0,412 (0,000)
AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA					
t-érték	-	-	-0,059 (0,000)	-	-
F-érték	1133,8 (0,000)	1374,2 (0,000)	1016,2 (0,000)	1364,5 (0,000)	1322,0 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,632	0,675	0,697	0,673	0,666
VIF maximuma	1,244	1,243	5,604	1,243	1,243
Elemszám	1322	1326	1326	1325	1326

zák. (A két változó közötti Pearson-féle lineáris korrelációs együttható értéke 0,96!) Hogy mégis nagyon fontos tényezőkről van szó, azt a 2001. évi vizsgálat világosan jelzi: ez évben a nyugati határtól való távolság szerepe nem volt szignifikáns, ám a benn maradt két változó így is a jövedelmek szóródásának 76 százalékát meg tudta magyarázni, igaz, nagyrészt az iskolázottság, és nem az autópályától való távolság magyarázóerejének köszönhetően.

Hogy a munkanélküliség mennyire más térbeli mintázattal rendelkezik a kele-



ti országrészben, mint a lakossági jövedelmek egyenlőtlenségi rendszere, azt jól mutatja, hogy e becsléseknél a nyugati határtól való távolság szerepe minden évben szignifikáns, ám az autópálya távolsága csak egy évben tud érdemben hozzájárulni a modellek felépítéséhez. Ebben az évben fel is lép a jövedelmek vizsgálatánál már említett káros mértékű multikollinearitás. A munkanélküliség és a lakossági jövedelmek eltérő térbeli mintázata ellenére lényegében mind a nyugati határtól való távolság, mind az autópályától való távolság ugyanazt jelenti a keleti országrészben, ugyanazt a szerepet töltik be a regionális egyenlőtlenségek alakításában. *A keleti országrészben tehát az autópályák közelsége egyben a nyugati határszél viszonylagos közelségét is jelenti a települések számára, aminek fő oka az ország erősen centralizált közlekedési rendszere, a kevés Duna-híd, illetve a meglévők közötti feltáratlansága.* A két elérhetőségi mérőszám e nagyfokú összefüggését sem országos szinten, sem a Dunántúl egyenlőtlenségeinek vizsgálatánál nem tapasztaltuk. Mindez azt jelenti, hogy egészen más szerepet tölt be a két dunántúli autópálya a regionális differenciák alakításában, mint a két keleti sztráda. A Dunántúlon a jövedelmek eloszlása és a munkanélküliség térbeli mintázata nemcsak az autópályák futásával függ össze, hanem maga a nyugati határszél elérhetősége is önálló karakterrel bír. A lezajlott társadalmi-gazdasági folyamatok nagy része tehát erőteljesen kötődik a gyorsforgalmi úthálózathoz, annak előnyös hatásaihoz, de van e folyamatoknak egy autópályák lététől szignifikánsan független része is, ami a nyugati határszél elérhetőségét emeli ki. A keleti országrészben azonban a nyugati határszél, a nyugati exportpiacok közelsége egyértelműen az autópályák elérhetőségén keresztül értelmezendő, ahol e gyorsforgalmi utak fő funkciója közelebb hozni a települések számára először is a fővárost, majd lényegében a nyugati határátkelőket.

### *Az autópályák elérhetőségének áttételes hatásai*

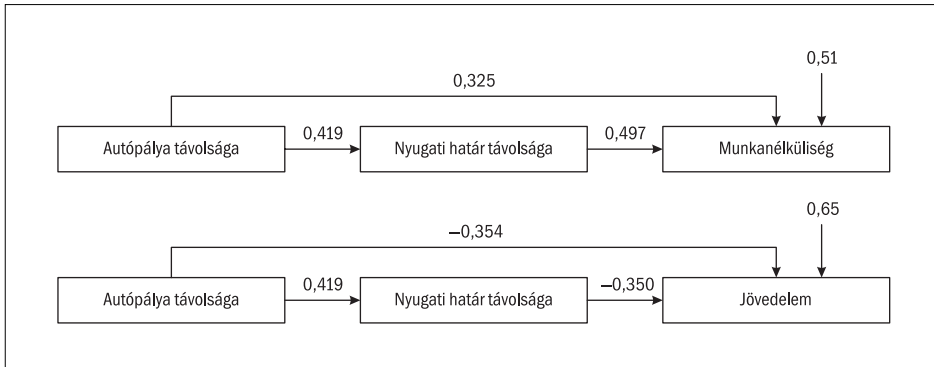
Az Alföld esetében tapasztalt összefüggések sarkalltak arra, hogy meg is vizsgáljuk: országos szinten mennyiben igaz az, hogy az autópályák egyenlőtlenségekre gyakorolt hatása elsősorban oly módon érvényesül, hogy a maguk forgalomkönnyítő, elérhetőségjavító tulajdonságaikon keresztül időben közelebb hozzák az ország különböző vidékeit az ország nyugati határaihoz. A kérdést két útmodell segítségével válaszoljuk meg, amelyekben egyrészt a munkanélküliségre, másrészt a lakossági jövedelmekre vonatkozóan vizsgáljuk meg feltevésünk helyességét.

Az útmodellekben valójában nem teszünk mást, mint a független változó (ez esetben az autópályától való távolság) és a függő változó közti nulladrendű Pearson-féle lineáris korrelációs együtthatót bontjuk két részre. Az egyik ebből az a hatásrész, amelyet a független változó közvetlenül fejt ki a függő változóra, a másik pedig az, amelyet más változón (változókon) keresztül tud realizálni. (A nulladrendű korrelációs együttható értéke a munkanélküliség esetén 0,534, míg a lakossági jövedelmek esetén -0,500.) Eredményeinket a 4. ábra szemlélteti.

Mindkét útmodellben minden regressziós kapcsolat szignifikánsnak bizonyult 99 százalékos szignifikanciaszinten. A munkanélküliség regionális egyenlőtlen-

#### 4. ábra

Az autópályától való távolság munkanélküliségi rátákra és a lakossági jövedelmekre gyakorolt áttételes hatása, 2000



ségeit magyarázva az autópályától való távolság önálló hatása is igen fontosnak bizonyult: a hozzá tartozó béta-érték (0,325) az eredeti (nulladrendű) korrelációs kapcsolat 60 százalékát éri el. Mégis a nyugati határtól való távolság szerepe a fontosabb, vagyis a szignifikáns kapcsolatok arról árulkodnak, hogy ez esetben az autópálya-hálózat elérhetősége oly módon hat a munkanélküliség területi differenciáira, hogy időben közelebb hozza a nyugati határátkelőket.

Eredményeink szerint a nyugati határszél időbeli távolságának csökkentésén keresztül érvényesülő mechanizmusok jelentős szerepet játszanak az autópályák elérhetőségének érvényesülésében a lakossági jövedelmek esetén is. Itt azonban már más a független változók erősorrendje, mint a munkanélküliség becslésénél. Az ábrán feltüntetett béta-értékek szerint a lakossági jövedelmek települési egyenlőtlenségei némileg jobban köthetők az autópályák elhelyezkedéséhez, mint az osztrák–magyar határszél elérhetőségéhez. A gyorsforgalmi utak magyarázóerejét jelentő béta-érték (-0,354) már meghaladja a nulladrendű korrelációs együttható 70 százalékát. Ez utóbbi eredmény némileg alátámasztja az autópálya-hálózat általános gazdaságfejlesztő hatásaival kapcsolatos várakozásokat, bár a kapott értékek közötti különbségek olyan csekélyek, hogy belőlük nem lehet messzemenő következtetéseket levonni. Már csak azért sem, mert a munkanélküliség területi különbségeit a nyugat–kelet viszonyrendszerben elfoglalt pozíció alakítja erősebben, amiben persze szerepet játszik az is, hogy a legsúlyosabb foglalkoztatási válságban lévő területek többnyire messze fekszenek a sztrádáktól. E vizsgálatokkal tovább tudtuk árnyalni egyik alapkérdésünkre adandó válaszukat: eredményeink szerint az autópálya-hálózat fontos önálló hatással alakítja az ország települési szintű egyenlőtlenségeit.

### 3. Az autópályák menti települések

Az országos szintű összefüggések azt sugallják, hogy az autópályák közvetlen közelében fekvő települések az átlagnál jobb jövedelmi és foglalkoztatottsági jellemzőket tudnak felmutatni. Hogy ez valójában így van-e, és ha igen, akkor milyen mértékben igaz ez az állítás, és mind a négy autópálya környezetére igaz-e, azt vizsgáljuk meg a következőkben.

Az eddig lefolytatott vizsgálatok általában úgy találták, hogy az autópályák környezetük 20-25 kilométeres sávjában fejtik ki leginkább közvetlen gazdaság-ösztönző hatásukat. Nem időbeli elérhetőség szerint kategorizálnak tehát, hanem a fizikai (közúti) távolságot veszik alapul. Ennél a gondolatmenetnél maradva mi is a települések legközelebbi autópálya-csomóponttól való legrövidebb közúti távolsága alapján határoltuk le kutatási területünket. Ez teljes mértékben önálló munka volt, amelyet autóatlaszok adatai alapján végeztünk el, meglévő adatbázis tehát nem segítette munkánkat. Elfogadva a szakirodalom állításait, munkánk során mi is elsősorban azokra a települési csoportokra koncentráltunk, amelyek az autópályák menti 30 kilométeres sávon belül fekszenek, ám a kérdéseinkre adandó válaszok megbízhatóságának növelése érdekében az első 50 kilométeres sáv egészét bevontuk vizsgálatainkba. Ezzel egyrészt igazolni akarjuk, hogy valóban fenntartható az állítás: minél közelebb fekszik egy település valamely autópálya csomópontjához, lehajtójához, ott valószínűleg – a település egyéb társadalmi alapjellemtől függően – annál erősebben érződik az út helyi gazdasági folyamatokra gyakorolt hatása. Másrészt azt vizsgáljuk, hogy az autópályák mentén valahol a 20-30 kilométeres átlagos sávon belül ténylegesen húzódik-e egyfajta „fejlettségi” lépcső, és ennek karaktere, határozottan érzékelhető mivolta, illetve az úttól való átlagos távolsága mennyiben függ attól, hogy melyik autópályáról beszélünk éppen, azaz milyen mértékben regionalizált a hazai autópályák térsége.

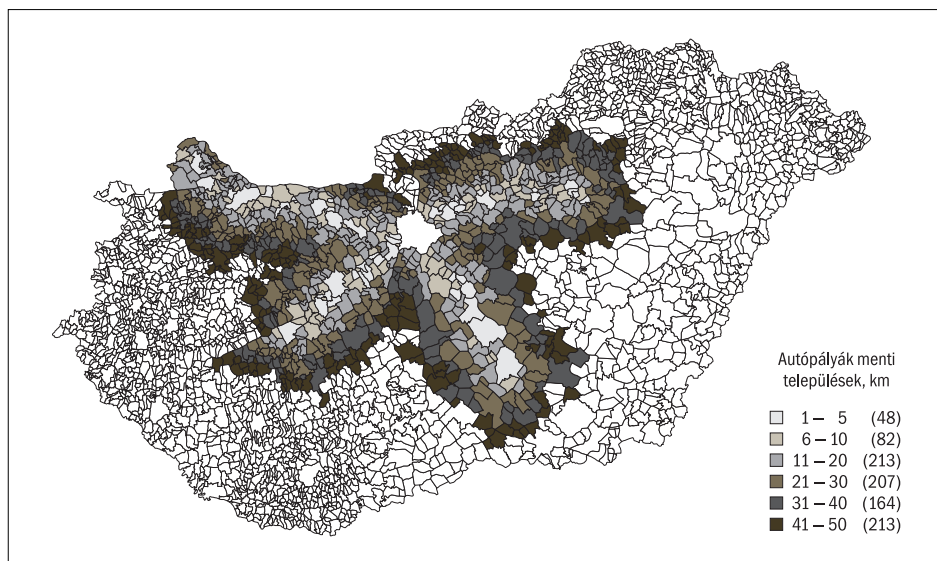
Kutatási területünket, azaz az autópályák menti első 50 kilométeres sávot a 5. *ábra* szemlélteti.

Mint látható, Budapestet kihagytuk vizsgálatainkból, amit a főváros országon belüli extrém gazdasági súlya és fejlettségi szintje indokol. E jellemzők következtében a főváros egymagában olyan jelentősen módosítaná eredményeinket, hogy azokat már nem lehetne értékelni. A kutatási területre vonatkozó 2002. évi alaphelyzetet az 5. *táblázat* tartalmazza.

Magyarország településeinek mintegy 30 százaléka az autópályáktól közúton számított 50 kilométeres sávon belülre esik, a gyorsforgalmi úthálózat legfontosabb elemei tehát a hazai településhálózat igen jelentős részét felfűzik. E terület népességi súlya azonban ennél nagyobb: kutatási területünkön él a vidéki lakosság mintegy 40 százaléka. Ebből következően – mint az 5. *táblázat* is jelzi – itt jóval

5. ábra

Az autópálya-csomópontoktól maximum 50 kilométerre lévő települések



5. táblázat

A kutatási terület településeinek főbb jellemzői, 2002

Terület	Települések száma	Teljes népesség (ezer fő)	Átlagos település-nagyság (fő)	Városok száma 2001-ben	Ebből megye-székhely	Városok átlagos nagysága (fő)
<b>50 kilométeres sáv jellemzői</b>						
Teljes terület	927	3461,9	3735	98	6	19 438
M1	280	856,5	3059	19	2	24 556
M3	279	893,2	3202	24	1	16 934
M5	154	887,1	5761	28	1	19 035
M7	214	825,1	3856	27	2	18 481
<b>Ebből az első 30 kilométeres sáv jellemzői</b>						
Teljes terület	576	2555,7	4437	65	6	22 166
M1	189	666,5	3526	14	2	26 105
M3	163	681,2	4179	19	1	18 165
M5	88	604,5	6869	17	1	21 831
M7	136	603,5	4438	15	2	23 936
Országos értékek (Budapest nélkül)	3134	8487,5	2708	251	18	19 501

nagyobb az átlagos településnagyság, mint az országosan jellemző érték. Fokozottan igaz ez a szűkebb, az autópályák 30 kilométeres sávjában található településekre, aminek egyik fő oka, hogy mind a hat megyeszékhely, ami az 50 kilométeres sávon belül fekszik, egyben a 30 kilométeres sávnak is része. A sztrádák tervezésekor egyik fő szempont volt, hogy azok minél népesebb településeket, területeket érje-

nek el, fűzzenek fel. Nyomvonaluk ezért halad el a szóba jöhető megyeszékhelyek közvetlen közelében. A négy autópálya között nincsenek jelentős különbségek a táblázatban felsorolt kategóriák egyikében sem. A városállománynak is mintegy 40 százaléka fekszik a vizsgált területen; mindössze e településkör átlagos nagyságában mutatkozik karakteres, ám nem túl jelentős differencia. Ennek oka, hogy elsősorban az M3-as autópálya kisvárosok egész sorát fűzi fel tágabb környezetében, és Eger egymagában nem elegendő az átlag jelentős emeléséhez, míg az M1-es mentén Győr és Tatabánya népességi súlya igen meghatározónak bizonyul. (Megyeszékhelyek nélkül számolva mind a négy autópálya környezetében szinte tökéletesen egyformának adódik a városok átlagos nagysága.)

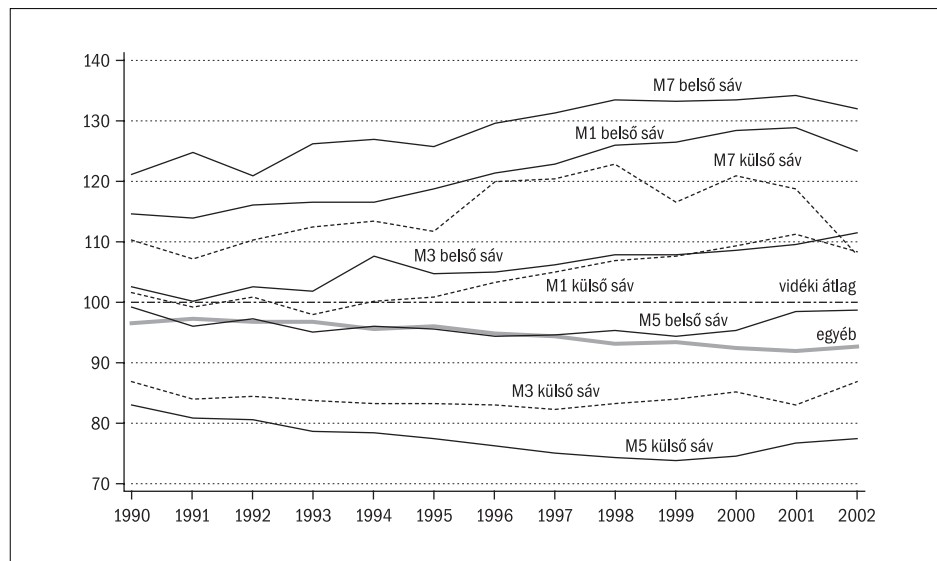
## 4. Foglalkoztatottsági és jövedelmi előny autópályáink mentén

A fenti összefüggések szerint általában minél közelebb van egy település vagy térség valamely autópályához, ott várhatóan annál magasabbak a lakossági jövedelmek, és annál alacsonyabb a munkanélküliség. Ezekből az eredményekből kiindulva, röviden azt tekintjük át, hogy az autópályák menti települések jövedelmi és becsült munkanélküliségi átlagai hogyan viszonyulnak a Budapest nélkül számolt országos („vidéki”) átlaghoz. A települési aggregációk során kétféle csoportosítást végeztünk: egyrészt külön kezeljük a négy autópálya környezetét (mindent települést ahhoz a sztrádához számítva, amelyhez fizikailag legközelebb fekszik), másrészt külön választottuk a csomópontoktól való távolság alapján az első 30 kilométeres, illetve a 31–50 kilométeres sávot („belső”, illetve „külső” sáv). (Ez utóbbi kategorizálást az 5. ábra már világosan jelzi.) Kapott eredményeinket a 6. és a 7. ábrán szemléltetjük, amelyeken az autópályák környezetéhez nem sorolt települések átlagértékeit is szerepeltetjük „egyéb” néven.

A jövedelmeket tekintve az M7-es környezete van kiemelkedően a legjobb helyzetben. E sztráda esetében nemcsak az első 30 kilométeres sáv, de a 31–50 kilométer közé eső települések lakossági jövedelmi átlagai is messze meghaladják a vidé-

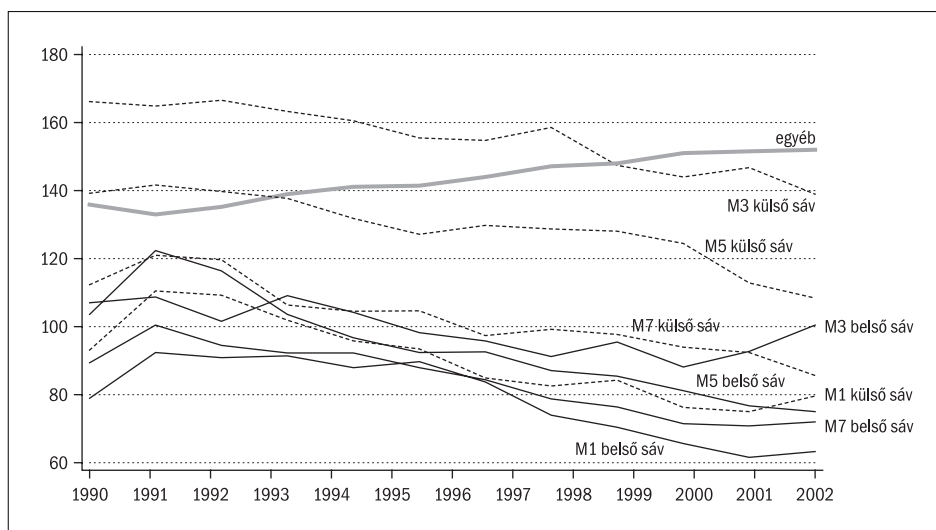
6. ábra

Az autópálya menti településcsoportok relatív jövedelmi helyzete, 1990–2002



7. ábra

Az autópálya menti településcsoportok relatív munkanélküliségi helyzete, 1990–2002



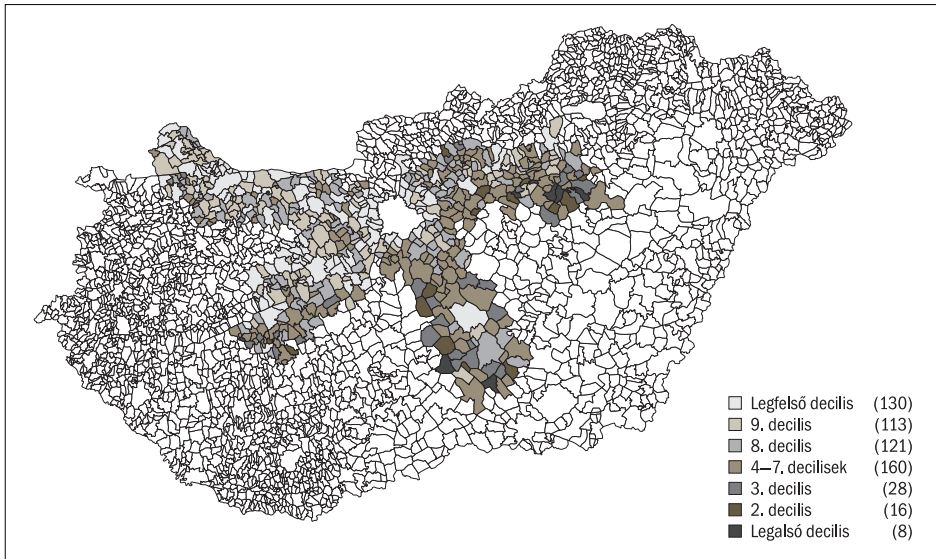
ki átlagot (6. ábra). E két településcsoporttal egyedül az M1-es belső sávjához tartozó települések átlaga vehető össze, míg az M3 belső sáv és az M1 külső sáv átlagai mintegy tíz százalékponttal elmaradnak e szinttől. Ami igazán érdekes számunkra, az az, hogy az M5-ös menti települések átlagai egyik sávban sem érik el egy évben sem a vidéki átlagot, sőt a külső sáv igen jelentős mértékben alulmúlja azt, hasonlóan az M3-as autópálya külső sávjához. Tehát míg a két dunántúli sztráda esetében egészen 50 kilométerig távolodva jelentős jövedelmi előnyt mérhetünk, addig a keleti autópályák korántsem tudják hozni ezt a szintet: egyedül az M3-as belső sávja ér el átlag fölötti értékeket.

A vidéki átlaghoz való viszonyt tekintve a munkanélküliség esetében már sokkal egységesebb a kép: minden autópálya menti településcsoport jobb, sőt többségében lényegesen jobb helyzetben van e tekintetben, mint a sztrádáktól nagyon távoli települések (7. ábra). Hosszú távon a vidéki átlagtól mindössze a két keleti autópálya külső sávja marad el, míg most nem az M7-es, hanem az M1-es tág környezete mutatja a legkedvezőbb értékeket. Az M7-es menti települések súlyozott jövedelmi átlagai tehát úgy mutatnak relatív előnyt, hogy közben a súlyozott munkanélküliségi ráták tekintetében relatív hátrányt szenvednek az M1-es környezetéhez képest. Ez véleményünk szerint bizonyos gazdaság szerkezeti differenciák meglétére utal.

Az egyes út menti régiók átlagos értékeinek elemzése mellett az is kiemelten fontos szempont lehet számunkra, hogy vajon milyen települési szintű területi differenciáltság áll az egyes autópályákhoz tartozó átlagok fent bemutatott különbségei mögött. A 8. és 9. ábra azt szemlélteti, hogy ha a lakossági jövedelmek,

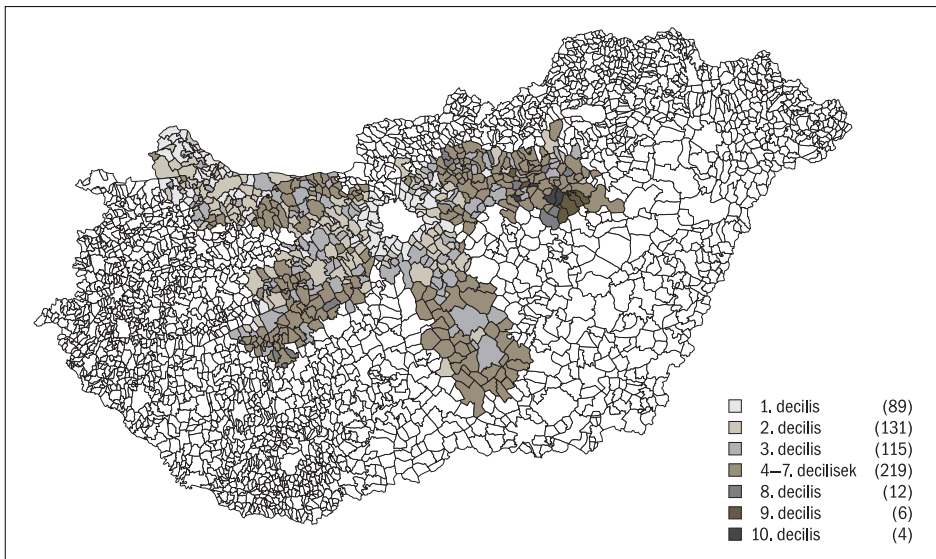
8. ábra

Az autópályák 30 kilométeres környezetéhez tartozó települések országos belüli átlagos relatív jövedelmi pozíciója, 1998–2002



9. ábra

Az autópályák 30 kilométeres környezetéhez tartozó települések országos belüli átlagos relatív pozíciója a munkanélküliség terén, 1998–2002





illetve a munkanélküliségi ráta szerint decilisekbe soroljuk az ország településeit, akkor az autópályák 30 kilométeres körzetében lévők 1998–2002 között átlagosan mely kategóriába kerülnek. A jövedelmek igen nagy arányú eltolódást mutatnak a legjobb relatív helyzetet jelző kategóriák felé: a vizsgált 576 település egy-egyede a legmagasabb jövedelmi osztályba került, de a felső három decilis együttes részesedése már a 60 százalékot is meghaladja. Emellett a legalsó három decilis részesedése elenyésző, mindössze 9 százalék. Alig találunk tehát olyan településeket e régióban – azokat is zömmel az M5-ös és az M3-as keleti része mentén –, amelyek az ország legkedvezőtlenebb jövedelmi helyzetű települései közé tartoznának.

A munkanélküliség terén is hasonló jellemzőket kapunk: a legalacsonyabb munkanélküliséget jelző decilisbe a vizsgált települések közel negyede tartozik, míg a három legkedvezőbb kategória együttes részesedése mintegy 58 százalék. Emellett – és szinte csak az M3-as mentén – találunk a legkedvezőtlenebb decilisbe tartozó településeket is; a három legmagasabb munkanélküliséggel jellemezhető kategória az autópályák menti települések mindössze 4 százalékát foglalja magába.

## 5. Az autópálya menti területek versenyképessége

Tanulmányunk következő szakaszában azt vizsgáljuk meg, hogy mely konkrét tényezők állnak e viszonylag kedvező gazdasági helyzet és az egyes autópályák mentén meglévő jelentős különbségek hátterében.

Első lépésként a regionális versenyképesség fogalmának értelmezési kérdéseiről és mérési lehetőségeiről napjainkban megjelent figyelemreméltó tanulmányok eredményeit használjuk fel, amelyek bemutatják, miként lehet számszerűleg is jól megfogható és világos tartalmú társadalmi-gazdasági tényezők szorzatára bontani a relatív lakossági jövedelmeket (*Lengyel [2000]*, *Nemes Nagy [2004]*). Némi matematikai átalakítás után (az értékek logaritmusát kell venni) a szorzat átalakul egy sokkal könnyebben kezelhető összeggé, a következő formula szerint:

$$\log(\text{Jövedelem}/\text{Népesség}) = \log(\text{Jövedelem}/\text{Foglalkoztatottak}) + \log(\text{Foglalkoztatottak}/\text{Aktív korúak}) + \log(\text{Aktív korúak}/\text{Népesség}).$$

Mivel méréseinket a települések szintjéről kiindulva végezzük el, a jövedelem ez esetben sem lehet más, mint az adott évi bevallott adóköteles jövedelem, a foglalkoztatottak száma az adott évi adózók számával közelíthető, aktív korúaknak egységesen a 18–59 éves populációt vesszük, míg népesség alatt az állandó lakosok számát értjük. Az adózókra jutó jövedelmek lényegében az egyes út menti régiók gazdaságának termelékenységét közelítik, az adózók aktív korú populáción belüli aránya a foglalkoztatottságra ad elfogadható becslést, míg az aktív korúak népességen belüli aránya egyfajta korszerkezeti mérőszámként pozitív regionális erőforrásnak tekinti a minél fiatalosabb demográfiai arculatot.

E tényezőkre bontás számunkra azért különösen előnyös, mert egyszerű módszerek segítségével ad világos és könnyen értelmezhető képet a relatív területi jövedelmi differenciáltság hátteréről, mégpedig úgy, hogy a három alapváltozó között a foglalkoztatottság is szerepel, aminek következtében párhuzamot tudunk vonni az eddig elsőrendűen vizsgált két jellemző, a lakossági jövedelmek és a munkanélküliség területi képe között. E vázolt tényezőkre bontást mi most mindössze térségtipizálásra alkalmazzuk, elfogadva Nemes Nagy József eredményeit, miszerint a jövedelmi különbségeket elsősorban a termelékenység alakítja, miközben a korszerkezeti tényező hatása igen csekély (*Nemes Nagy [2004]*). Tipizálásunk alapja az egyes út menti régiók értékeinek vidéki átlaghoz való viszonya a lakossági jövedelmek, valamint az ezt felbontó három tényező esetén. Átvéve *Nemes Nagy [2004]* technikai megoldásait, a 6. táblázatban mi is 1-essel jelöltük a vidéki átlag feletti, 0-ával pedig az átlag alatti tényezőket. (Az első számérték mindig a lakossági jövedelmeket szimbolizálja, míg a második a termelékenységet, a harmadik a foglalkoztatottságot, a negyedik pedig a korszerkezeti tényezőt.) A versenyképess-

ség fogalmánál maradva, versenyelőnyösnek tekintjük az átlag feletti lakossági jövedelmű térségeket, míg versenyhátrányosnak az átlag alattiakat. Ezen belül komplex versenyelőnyt állapítunk meg, ha az adott térség a lakossági jövedelmek mindhárom összetevőjében átlag feletti értékekkel rendelkezik, míg több-, illetve egytényezős a versenyelőny, ha kettő vagy mindössze egy tényező esetében teljesül ez a feltétel. A versenyhátrány mibenlétét ennek analógiájára értelmezzük.

6. táblázat  
A relatív jövedelmi helyzet tényezői a magyarországi autópályák mentén

	1990	1993	1996	1999	2002
M1	1111	1111	1111	1111	1111
M3	0010	0100	0100	1100	1100
M5	0001	0001	0001	0001	0000
M7	1111	1111	1111	1111	1111
M1 belső sáv	1111	1111	1111	1111	1111
M3 belső sáv	1111	1101	1111	1111	1110
M5 belső sáv	0101	0001	0001	0001	0001
M7 belső sáv	1111	1111	1111	1111	1111
M1 külső sáv	1010	0010	1010	1110	1110
M3 külső sáv	0000	0000	0000	0000	0000
M5 külső sáv	0000	0000	0000	0000	0000
M7 külső sáv	1111	1111	1111	1111	1011
Egyéb	0000	0000	0000	0000	0000

Megjegyzés: az 1. számérték a lakossági jövedelmeket, a 2. a termelékenységet, a 3. a foglalkoztatottságot, a 4. pedig a korszerkezeti tényezőt mutatja.

Legfeltűnőbb eredményünk az, hogy az autópályák 50 kilométeres környezetét „kivéve”, az ország települései közül a maradék több mint 2000 település együttesen minden vizsgált évben komplex versenyhátrányos térségnek bizonyul, egyetlen esetben sem tudja egyik tényező sem meghaladni a vidéki átlagot („egyéb” kategória). Ez természetesen nem azt jelenti, hogy e hatalmas területen nincsenek jó helyzetben lévő, versenyképes (kis)térségek, városkörzetek, ám elgondolkodtató, hogy a viszonyítási alapként használt vidéki átlag kialakításában milyen óriási súlya van e településkörnek, ennek ellenére egyetlen momentumban sem képes meghaladni azt. (Míg az ország településállományának mindössze 30 százaléka található az autópályák 50 kilométeres környezetében, addig a Budapest nélkül számolt hazai népesség 41 százaléka él itt, amely lakosság 2002-ben a „vidéken” bevallott jövedelmek 45 százalékát állította elő.)

Az autópályák közül viszont mind az M1-es, mind az M7-es teljes (50 kilométeres) környezete komplex versenyelőnyös térségnek bizonyult minden évben. E komplexitás az M7-es esetében a sávokra bontás után is megmaradt, tehát nemcsak a legközelebbi, hanem a 30 kilométeren kívüli települések átlagai is meghaladták a vidéki átlagot minden évben és minden tényező esetén. (Egyetlen apró kivétel van e tekintetben: 2002-ben a termelékenység – ugyan csak 0,6 százalékponttal, de – elmaradt a vidéki átlagtól.) Az M1-es esetében már differenciáltabb a kép: a belső sáv – még mielőtt a kilencvenes évek elején megépítették volna a sztrá-

da osztrák határszélig hiányzó utolsó szakaszát is, amivel minden vizsgált településünk valóban autópálya mentivé vált – már komplex versenyelőnyös térségnek számított, teret engedve nagyszámú és nagy értékű külföldi tőkeinvestíciónak. A külső sáv a maga belső perifériális mikrotérségeivel azonban már közel sem járt be ilyen egyértelmű utat. Itt a lakossági jövedelmek egészen 1996-ig a vidéki átlag körül ingadoztak, míg a termelékenység mindössze 1999-ben tudta meghaladni e szintet. Azóta viszont a gazdasági tényezők tekintetében – egy 2002-es visszaesésig – fokozatosan növekvő előnyt mérhettünk, ami a produktív, versenyképes gazdaság autópályától távolodó térhódításának jele.

Az M3-as környezete mutatja e számítások terén a leghektikusabb képet. A teljes, 50 kilométeres út menti sáv jövedelmi jellemzői 1998 óta kedvezőbbek, mint a vidéki átlag, besorolásunk szerint tehát országos viszonylatban versenyképesnek számít e térség. 1990-ben, amikor még az itteni települések jó része nem is számított autópálya mentinek, a foglalkoztatottsági és a korszerkezeti tényező mutatott átlag feletti értékeket, később viszont – 1992-től – a termelékenység területén bizonyult relatíve versenyképesnek. (Azonban a két másik tényező tekintetében sem vesztett sokat relatíve jó pozíciójából; annyi történt, hogy az értékek mindössze néhány tized százalékponttal múlták alul a vidéki átlagot.)

Az M3-as mentén mérhetjük a legnagyobb különbséget a belső és a külső sáv között. Az, hogy e területen a fent ismertetettek szerint a teljes út menti környezet versenyképesnek bizonyult, egyértelműen a belső sáv – főleg a termelékenység területén mutatott – kedvező értékeinek köszönhető. E 163 település – a foglalkoztatottság kilencvenes évek eleji viszonylag alacsony mivolta mellett – tulajdonképpen az egész vizsgált időszakban komplex versenyképes területnek minősíthető, míg a külső sáv 116 települése a komplex versenyhátrány tipikus példája. Itt a lakossági jövedelmek a maximális esetben sem érik el egészen a vidéki átlag 86 százalékát, a termelékenység pedig minden évben a vidéki átlag 95 százaléka alatt marad. Az M3-as gazdaságfejlesztő hatása tehát vélhetően már nemigen érvényesül ebben a távolságban.

Az M5-ös az egyetlen olyan autópálya, amelynek környezetében az érintett települések átlagait tekintve pusztán a relatív elmaradottság jeleit tapasztaljuk. Egyedül a belső sáv korszerkezeti tényezője múlja felül a vidéki átlagot, míg e települések esetében a többi tényező – ha csak néhány százalékponttal is, de – elmarad e szinttől. A külső sáv átlagosan ennél sokkal rosszabb helyzetben van: a lakossági jövedelmek el sem érik, míg a termelékenység értékei alig haladják meg a vidéki átlag 80 százalékát. Egészen már társadalmi-gazdasági karaktert mutat tehát az M5-ös környéke, mint amit a másik három autópálya mentén tapasztaltunk. Ezen eredmények alapján egyértelmű, hogy Magyarországon nem lehet egységesen kezelni az autópályákat a tőlük várt térszerkezet-alakító hatás szempontjából.

## 6. Külföldi működőtőke az autópályák mentén

Az autópályákkal kapcsolatos egyik általános követelmény, hogy azok pusztán lé-tükkel az érintett térségekbe vonzzák a befektetőket, akik ott munkahelyeket te-remtenek, elfogadható béreket fizetnek, egyszóval gazdasági fejlődést indukálnak. Mi tanulmányunk e záró fejezetében tényszerűen foglalkozunk a problémával, felvillantva néhány fontos és látványos összefüggést. Mindezt egy olyan adatbázis segítségével tesszük meg, amely a társasági adóbevallás alapján különböző kate-góriákba foglalva tartalmazza az ország összes társas vállalkozásának főbb gazda-sági adatait. Ez tehát nem települési szintű adatbázis, s ez erős módszertani kor-látok közé szorítja kutatómunkánkat. Adataink két évre, 2000-re és 2002-re áll-nak rendelkezésünkre.

Először is arra hívjuk fel a figyelmet, hogy a 10 százaléknál nagyobb arányú külföldi tulajdonban lévő vállalatok több mint 60 százalékanak Budapesten van a székhelye, míg autópályáink 50 kilométeres környezetét mindössze mintegy 17 százalékkuk választotta székhelyül. A jegyzett tőkét, illetve a külföldi kézben lévő jegyzett tőkét tekintve is hasonló eltéréseket tapasztalunk a főváros 50 százalék feletti, az autópályák menti térségek 16 százalék körüli részesedésével. Szó sincs tehát arról, hogy az országban befektetett külföldi működőtőke elsődleges telep-helyei a gyorsforgalmi úthálózathoz kötődjenek. Az elsődleges célpont a főváros volt, a maga európai viszonylatban is számottevő népességével, jelentős méretű agglomerációjával, hatalmi intézményeivel, bankjaival, repülőterével stb. Ráadá-sul a tömeges befektetések ideje elmúlt, az állami vagyon túlnyomó hányadát pri-vatizálták, így a külföldi működőtőke térszerkezete várhatóan nemigen módosul a közeljövőben.

Egy rövid elemzés keretében – a fentiekben már látottakhoz hasonló módon – ez esetben is megvizsgáltuk, hogy az autópálya-hálózat elérhetősége milyen szere-pet játszik a külföldi befektetések területi eloszlásában. OLS-becsléseink magya-rázó változóit ezúttal is az iskolázottság mérőszáma (átlagosan elvégzett osztály-szám, 2001), az osztrák–magyar határátkelők átlagos közúti elérési ideje, valamint a legközelebbi autópálya-csomópont átlagos közúti elérési ideje adja. Becslésein-ket kistérségi szinten végeztük el. A külföldi működőtőke térbeli megjelenését háromféle mérőszámmal is megvizsgáltuk. Az első ezek közül, amikor az egyes kistérségekben bejegyzett összes tőkén belül megnézzük, hogy mekkora a külföl-di kézben lévő tőke aránya. E kötet a regionális tagoltság tényezőiről írott tanul-mányában már foglalkoztunk e változó szerepével, tulajdonságaival. Láttuk, hogy az ezredforduló éveiben nem túl jelentős, de határozottan kimutatható szerepet játszik a lakossági jövedelmek, illetve a munkanélküliség regionális egyenlőtlen-ségeinek alakításában. Azt is megmutattuk, hogy területi eloszlását milyen sajá-

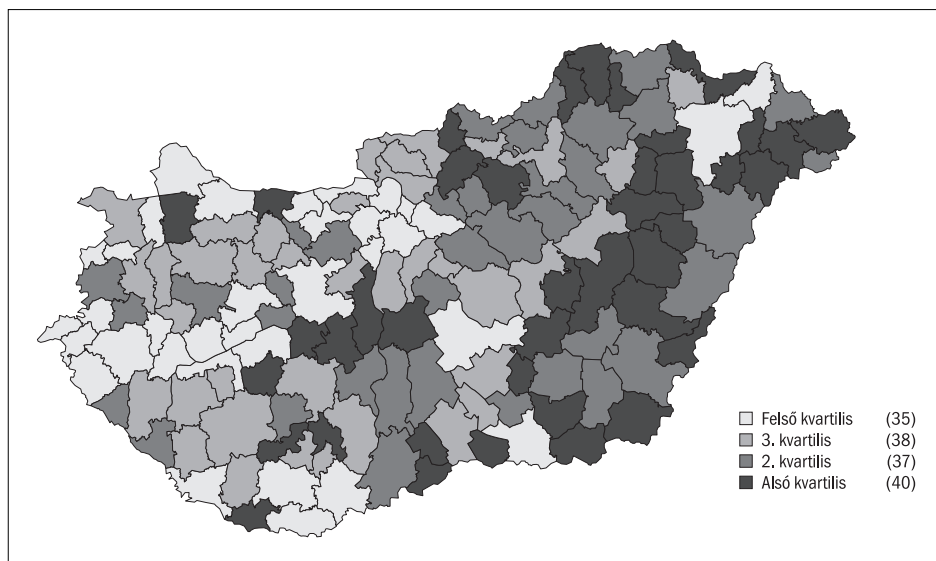
tosságok jellemzik. E sajátosságok legfontosabb tanulsága számunkra, hogy az autópálya-hálózat elérhetősége semmiféle szerepet nem játszik a változó területi eloszlásának alakításában (7. táblázat). Regresszióink magyarázóereje viszonylag gyenge, meg sem közelíti azt a mértéket, amit a lakossági jövedelmek és a munkanélküliség becslésénél tapasztaltunk.

7. táblázat  
Az autópályák szerepe a külföldi működőtőke területi eloszlásában, 2000–2002

Függő változók	Külföldi tőke aránya az összes jegyzett tőkén belül		Külföldi cégek lakosságra vetített száma		Külföldi cégek aránya az összes cégen belül	
	2000	2002	2000	2002	2000	2002
KONSTANS						
t-érték	-3,067 (0,003)	-2,892 (0,004)	-5,525 (0,000)	-5,010 (0,000)	12,132 (0,000)	11,089 (0,000)
ISKOLÁZOTTSÁG						
t-érték	0,361 4,515 (0,000)	0,327 3,938 (0,000)	0,480 6,499 (0,000)	0,432 5,963 (0,000)	– – –	– – –
A NYUGATI HATÁR TÁVOLSÁGA						
t-érték	-0,192 -2,400 (0,018)	-0,139 -1,670 (0,097)	-0,328 -4,364 (0,000)	-0,281 -3,877 (0,000)	-0,631 -8,300 (0,000)	-0,603 -7,753 (0,000)
AZ AUTÓPÁLYA TÁVOLSÁGA						
t-érték	– – –	– – –	0,127 1,686 (0,094)	– – –	0,205 2,699 (0,008)	0,218 2,799 (0,006)
F-érték	21,113 (0,000)	14,276 (0,000)	31,665 (0,000)	41,925 (0,000)	35,091 (0,000)	30,336 (0,000)
Kiigazított R <sup>2</sup>	0,214	0,152	0,383	0,356	0,315	0,284
VIF maximuma	1,204	1,204	1,357	1,204	1,251	1,251
Elemzészám	150	150	150	150	150	150

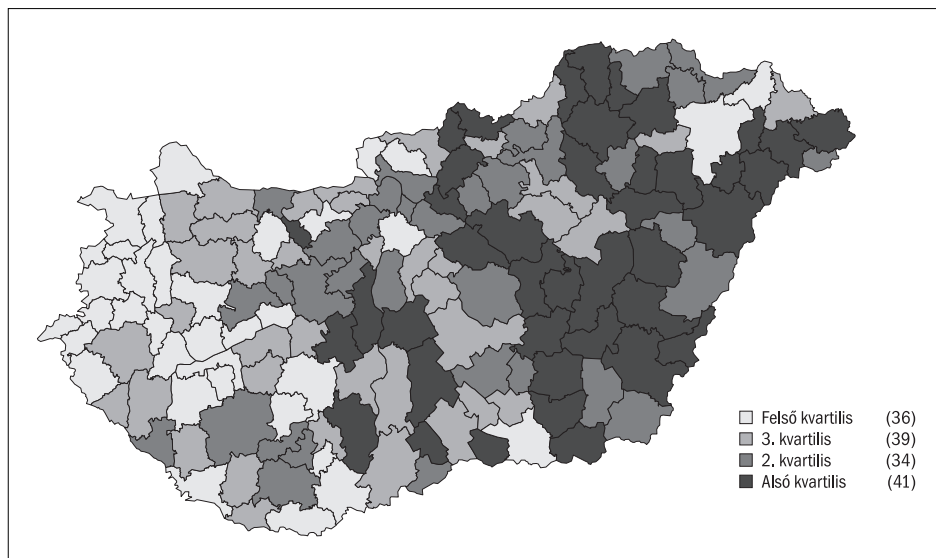
Ami analóg *Az átmeneti és az új térszerkezet tagoló tényezői* című rész eredményeivel, az az, hogy a külföldi tőke térségen belüli aránynövekedése is egyértelmű kapcsolatban áll a helyi lakosság iskolázottságával, tehát többnyire ott ér el magas értékeket, ahol az átlagosnál képzetesebb lakosság él. Másrészt e jelenségnek is van egy határozott nyugat–kelet megoszlása, „lejtése”. A külföldi cégek sűrűségéről, azaz a helyi lakosságra vetített számáról hasonlókat tudunk elmondani. Regresszióink magyarázóereje ezúttal már magasabb, megközelíti a 40 százalékot, vagyis igen fontos magyarázó változónak bizonyul e tekintetben is az iskolázottság, illetve a nyugat–kelet pozíció. Az autópályától való távolság mérőszáma mindössze 2000-ben szignifikáns, akkor is az alsó határon mozgó szignifikanciaszinten, ami lényegében nem jelent mást, mint hogy ez a gazdasági jelenség is – legalább részben – az autópályáktól függetlenül szerveződik a térben. A 10. ábra szemlélteti is e jelenséget. A magas értékek szembeütően a nagyvárosi terekhez, a nyugati határszélhez, illetve a két dunántúli autópálya vonalához kapcsolódnak. *E tekintetben sem kezelhető tehát egységesen az ország négy sztrádája: míg a két nyugati jelentős számban vonzotta a külföldi cégeket, addig a két keletinél ez csak lokálisan, nagyvárosokhoz köthetően volt jellemző.*

10. ábra  
A külföldi cégek sűrűsége, 2002 (darab/ezer fő)



Forrása: KSH.

11. ábra  
Külföldi cégek aránya az összes gazdaságit társaságon belül, 2002 (százalék)



Végül, megvizsgáltuk az autópályák elérhetőségének szerepét abban is, hogy az egyes térségekben bejegyzett vállalatokon belül mekkora arányban fordulnak elő külföldiek. Igaz, e változó elrejthet bizonyos térségi jellemzőket: alacsony értékei mellett is elképzelhető, hogy nagy arányban van jelen külföldi tőke az adott régióban, csakhogy az egy-egy nagyvállalatban tömörül, így a külföldi cégek összes vállalaton belüli aránya alacsony marad. E mérőszám térszerkezetét a *11. ábrán* szemléltetjük.

Mint látható, a külföldi cégek relatíve magas aránya ez esetben még inkább a nyugati határszélhez, illetve egyes nagyvárosi terekhez köthető: itt fordulnak elő tömegesen külföldi vállalatok. Regressziós eredményeink világosan jelzik e nyugat-kelet kettősséget. A jelenség sajátos lokalizáltságát továbbá azon is lemérhetjük, hogy ez az eddigi egyetlen olyan vizsgálatunk, ahol méréseink szerint az iskolázottságnak nincs szerepe a regionális egyenlőtlenségek alakításában. Annál inkább az autópályá-hálózatnak, amely önálló hatóerővel alakítja a külföldi cégek arányának regionális eloszlását. Az autópályá-hálózat tehát valóban erőteljesen segítette az elmúlt években a külföldi cégek letelepedését, ám ezek eredményeink szerint zömmel kis- és középvállalkozások voltak, a nagy befektetések más logika alapján szóródnak a térben. Ha tehát sikerül a jövőben befektetéseket ösztönözni az új autópályá-szakaszok nyomvonalá mentén is, azok várhatóan zömmel kisebb volumenű beruházások lesznek, ebből következően cégek tömeges letelepítésére lesz szükség ahhoz, hogy az új utak hatásai a lakosság jövedelmi és foglalkoztatottsági viszonyaiban is érzékelhetően megjelenjenek.



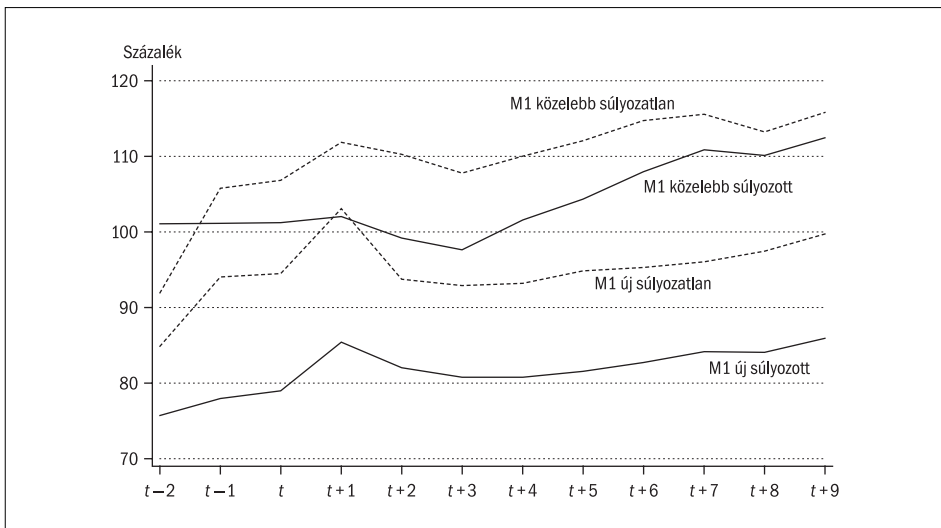
## 7. Gazdasági változások az új autópálya-szakaszok mentén

Fenti megállapításainkat támasztják alá azok a számítások is, amelyek egy-egy autópálya-szakasz mentén mérték a fő gazdasági jellemzők időbeli változását, kiemelve az autópálya megjelenésének időpontját. E vizsgálatokat kétféle megfontolásból végeztük el. Egyrészt a gyorsforgalmi úthálózat országos nyomvonalát úgy jelölték ki, hogy a sztrádák elsősorban Budapest és az ország többi nagyvárosa között húzódnak, ezáltal nagy arányban érintve a már eleve relatíve fejlettnak számító térségeket. E tény erősen megnehezíti az autópályák önálló területfejlesztő hatásainak kimutatását. Másrészt tudni akartuk, hogy az újonnan feltárt térségekben milyen változások indultak meg, milyen tényezők mentén érdemes tovább folytatni vizsgálatainkat.

E munkánk első lépéseként országos települési adatbázisunkon belül elkülönítettük azokat a településeket, amelyeket a kilencvenes évek sztrádafejlesztései érintettek. Ilyenek több ütemben történtek az M1-es, az M3-as és az M5-ös autópályák esetében. Következő lépésként e településkört is kettéosztottuk: mindhárom autópálya esetében különválasztottuk azokat a településeket, amelyek már az új szakasz átadása előtt is 50 kilométernél közelebb voltak az adott autópályá-

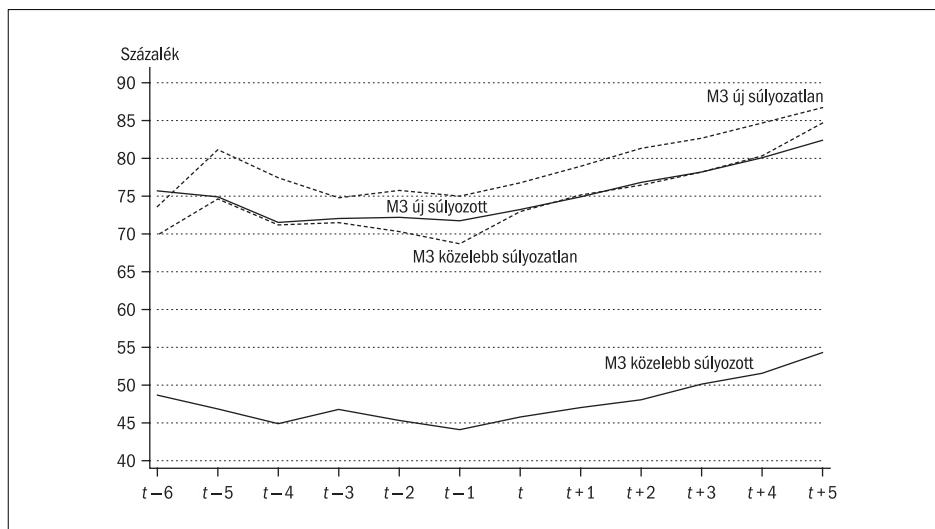
12. ábra

A cégsűrűség változása az M1-es autópálya Győr–országhatár szakasza által érintett települések esetében



13. ábra

A cégsűrűség változása az M3-as autópálya Gyöngyös–Füzesabony szakasza által érintett települések esetében



hoz („közelebb”), illetve azokat, amelyek az új szakasznak köszönhetően váltak autópálya mentivé („új”). A 12. és a 13. ábrán e két csoport lakosságának vállalkozási aktivitására vonatkozó eredményeinket tüntettük fel az M1-es és az M3-as esetében,  $t$ -vel jelölve az adott szakasz (Győr-országhatár, illetve Gyöngyös–Füzesabony) átadásának időpontját.

Az autópálya feltételezett gazdaságélénkítő hatásainak érvényesülése esetén e két településkörben a gazdasági jellemzők relatív szintjének javulását kellene érzékelnünk az új szakasz átadását követően. E tanulmány megírásának időpontjáig a becsült munkanélküliségi ráta, a lakossági adóköteles jövedelmek, valamint a vállalkozási aktivitás alapmutatóit vizsgáltuk meg e szempontból. Már utaltunk rá, hogy cégek tömeges letelepítése, a (legális) vállalkozási aktivitás erőteljes növekedése lenne az alapvető feltétele annak, hogy az új szakaszok mentén a lakosság legális, mérhető foglalkoztatottsági, jövedelmi viszonyai is érzékelhetően javuljanak. Ez eddig mindössze az M1-es autópálya mentén következett be, ám előzetes számításaink szerint ebben sokkal inkább a kedvező földrajzi fekvés, Ausztria közelsége játszott szerepet, míg az új autópálya-szakasz csak fel-, illetve megerősítette a kedvező folyamatokat. A vállalkozási aktivitással (12. ábra) együtt a jövedelmi viszonyok is egyértelműen emelkedő trendet mutatnak, amiben az új szakasz átadásának időpontja ( $t$ : 1994) nem játszik kitüntetett szerepet.

Nem úgy az M3-as esetében, ahol az átadás ( $t$ : 1998) előtti évtől kezdve a vállalkozási aktivitás határozottan növekedő trendjét tapasztaljuk, e településkör tehát fokozatosan zárkózik fel az országos átlaghoz (13. ábra). (Igaz ez mind a súlyozott, mind a súlyozatlan átlagok vizsgálata esetén. Egy autópálya hatásait tekint-

ve gazdasági téren akkor sikeres, ha a kedvező folyamatok az érintett térség legtöbb településében érzékelhetők, nemcsak a központi városokban. Ezt alapvetően a fajlagos mutatók súlyozatlan átlagának számításával tudjuk ellenőrizni.) Ismerve a hazai regionális folyamatok természetét, e mögött már mindenképpen az autópálya kedvező gazdaságélénkítő hatásait érzékelhetjük. E hatások azonban egyelőre nem jelentek meg sem a helyi lakosság foglalkoztatottsági, sem jövedelmi viszonyaiban. Ennek biztos okát még nem tudjuk, további igen részletes számításokra lesz szükség a kérdés tisztázása érdekében. Az M5-ös autópálya Kecskemét–Kiskunfélegyháza szakasza mentén viszont már semmiféle pozitív, az országos átlaghoz viszonyított változást nem tudtunk mérni, aminek oka lehet egyrészt a térség társadalmi státusa, másrészt viszont az irreális útdíjak bevezetése és hosszú évek során történő fenntartása is.

## 8. Következtetések

Tanulmányunk eredményei felhívják a figyelmünket arra, hogy Magyarország esetében igen óvatosan kell kezelnünk az autópályák közvetlen területfejlesztő hatásaival kapcsolatos kijelentéseket. Kétségtelen tény, hogy az autópályák igen fontos *eszközök* egy-egy régió gazdaságának dinamizálásához, de korántsem *elégséges* feltételei az elérni kívánt növekedésnek. Egy autópálya depressziós környezetben, kedvezőtlen településstruktúra mentén, elnéptelenedő, aluliskolázott népesség által lakott régióban nem képes érdemben hozzájárulni a helyzet javulásához. Ahhoz, hogy a sztráda ki tudja fejteni gazdaságösztönző hatásait, *megfelelő kiinduló állapotok*, valamint más dinamizáló tényezők együttes megléte szükséges. Magyarországon ilyen tényező a nyugati határ elérhetősége, távolsága, ami Budapesttel együtt a külföldi tőkével megvalósított beruházások letelepítésében az egyik legfontosabb szempont volt. Ez a tőke egyelőre megállt Budapestnél és annak agglomerációjánál, csak nagyon kis mértékben haladt tovább dél és kelet felé, amit az M3-as és az M5-ös autópályák környezetének többé-kevésbé kedvezőtlen gazdasági jelzőszámai mutatnak.

Egyelőre nem következett be tehát jelentős mértékű növekedés e régiókban, hiába húzódik ott az autópálya. Véleményünk szerint egy teljesebb hálózat esetén, ha például készen lesznek legalább a *helsinki folyosók* szakaszai, az autópályák már képesek lesznek jobban kifejteni pozitív hatásukat, hiszen egységes hálózatként felgyorsítják és megkönnyítik a nemzetközi gazdasági kapcsolatok szorosabbá válását, ami várhatóan ösztönző hatással lesz az érintett területek gazdaságára.

## Irodalom

- ANTAL ISTVÁN–KONCZVALD GABRIELLA [2000]: A közúti közlekedési kapcsolatok és a forgalom előnyeit élvező és lemaradó térségek. Közlekedéstudományi Szemle, 11. sz. 427–433. o.
- BARTA GYÖRGYI [2003]: A magyar ipar területi folyamatai. Munkaerőpiaci Tükör 2003. MTA KTK–OFA, Budapest, 144–158. o.
- BARTHA ATTILA–KLAUBER MÁTYÁS [2000a]: Az M5 autópálya gazdasági hatásvizsgálata. Ipari Szemle, 4. sz. 20–22. o.
- BARTHA ATTILA–KLAUBER MÁTYÁS [2000b]: Az autópálya hatásai a kistérségek gazdasági fejlődésére. Egy empirikus adatelemzés-sorozat legfontosabb tapasztalatai az M5 autópálya példáján. Felzárkózás és EU-csatlakozás. A VII. Ipar- és Vállalatgazdasági Konferencia előadásai. MTA Ipar- és Vállalatgazdasági Bizottsága. Budapest, 251–259. o.
- ENYEDI GYÖRGY [1996]: Regionális folyamatok Magyarországon. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest.
- ERDŐSI FERENC [1992]: Magyarország közlekedésének területi problémái. Földrajzi Közlemények, 1–2. sz. 13–27. o.
- ERDŐSI FERENC [1996]: Magyarország kommunikációs tengelyeinek alakulása. Tér és Társadalom, 1. sz. 59–77. o.
- ERDŐSI FERENC [1998]: Európa közlekedési nagy szerkezetének orientációs változása. Földrajzi Értesítő, 4. sz. 539–576. o.
- ERDŐSI FERENC [2000]: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- HAMARNÉ SZABÓ MÁRIA [1999]: A kormány 2117/1999. (V.26.) Korm. határozata a gyorsforgalmi úthálózat tízéves fejlesztési programjának megvalósításáról. Falu–Város–Régió, 7. sz. 11–17. o.
- HORVÁTH GYULA [1998]: Európai regionális politika. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- JAKOBI ÁKOS [2002]: Traditional and new factors of regional inequalities in Hungary. Emerging Market Economies and European Economic Integration. Konferencia-előadás, Eksam, 2002. június.
- KÁLNOKI KIS SÁNDOR [1994]: A közlekedésfejlesztés időszerű feladatai a terület- és településfejlesztés tükrében. Falu Város Régió, 5. sz. 24–27. o.
- KULLMANN ÁDÁM [1999]: Kísérlet a Füzesabony–Polgár autópályaszakaszon területfejlesztő hatásának számszerűsítésére. Falu–Város–Régió, 7. sz. 18–20. o.
- LEGEZA ENIKŐ [1992]: Az európai integráció és a közlekedés. Közlekedéstudományi Szemle, 8.sz. 296–301. o.
- LENGYEL IMRE [2000]: A regionális versenyképességről. Közgazdasági Szemle, 12. sz. 962–987. o.
- MERÉTEI TAMÁS–PAÁR ISTVÁN [1998]: A közlekedés légszennyező hatásának alakulása, csökkentési lehetőségek, a hazai szabályozás és kapcsolata az EU-előírásokkal. Közlekedéstudományi Szemle, 12. sz. 450–458. o.
- MICHELBERGER PÁL [1994]: Közlekedés és környezet. A jövőkép két megengedhetetlen, lineáris extrapolációja. Magyar Tudomány, 6. sz. 699–702. o.
- MOLNÁR LÁSZLÓ [2000]: Budapest regionális közlekedési szerepköre és felelőssége. Falu–Város–Régió, 2. sz. 3–8. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2001]: New Regional Patterns in Hungary. Megjelent: *Meusburger, P.–Jöns, H.* (szerk.): Transformation in Hungary. Physica-Verlag, Heidelberg, 39–64. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF [2004]: Új kistérségek, új városok. Új versenyzők? Regionális Tudományi Tanulmányok, 9. sz. 5–42. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF–JAKOBI ÁKOS–NÉMETH NÁNDOR [2001]: A jövedelemegyenlőtlenségek térségi és településszerkezeti összetevői. Statisztikai Szemle, 10–11. sz. 862–884. o.
- NEMES NAGY JÓZSEF–NÉMETH NÁNDOR [2003]: A „hely” és a „fej”. A regionális tagoltság tényezői az ezredforduló Magyarországon. Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, 7.

- RUPPERT LÁSZLÓ [1995]: A közlekedés szerepe Magyarországon modernizálásában. Közlekedéstudományi Szemle, 9. sz. 305–310. o.
- SZALKAI GÁBOR [2001]: Elérhetőségi vizsgálatok Magyarországon. Falu–Város–Régió, 10. sz. 5–13. o.
- SZEGVÁRI PÉTER [1998]: Gondolatok a közlekedés- és területpolitika összefüggéseiről. A Falu, 3. sz. 15–26. o.
- TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ [1998]: A jövő közlekedési infrastruktúrája. Ezredforduló, 5. sz. 17–19. o.
- TÓTH GÉZA [2002]: Kísérlet autópályáink térségfejlesztő hatásának bemutatására. Területi Statisztika, 6. sz. 493–505. o.
- VÖRÖS ATTILA [1999]: A Magyarországon áthaladó, közúti páneurópai folyosók jövője a hazai fejlesztési lehetőségek tükrében. Közlekedéstudományi Szemle, 1. sz. 1–10. o.
- VÖRÖS ATTILA–POLÁNYINÉ CSÁNYI ÁGNES [2001]: Az M8 autópálya várható terület- és gazdaságfejlesztő hatásai. Közlekedéstudományi Szemle, 12. sz. 449–464. o.
- Nemzeti Fejlesztési Hivatal honlapja: <http://www.nfh.hu>.
- A Nemzeti Fejlesztési Terv megtalálható a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapján: <http://www.gm.hu/economy/szechenyi.htm>