

- KISS É. 2010. *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 224 p.
- KISS É. 2011. A válság területi konzekvenciái az iparban. *Területi Statisztika*. 14 (51). 2. pp. 161–181.
- KISS, É. 2012. The impacts of the economic crisis on the spatial organization of Hungarian industry. *European Urban and Regional Studies*. 19. 1. pp. 62–76.
- KISS, É.–TINER, T. 2012. Depending on motorways – transport connections of Hungarian industrial parks and their enterprises. *Hungarian Geographical Bulletin*. 61. 2. pp. 131–154.
- LŐCSEI H. 2012. A gazdasági világválság hatása a munkanélküliség területi egyenlőtlenségeire. In: FAZEKAS K.–MOLNÁR GY. (szerk.). *Középkép: A válság munkapiaci hatásai*. Munkaerőpiaci tükör. MTA Közgazdaságtudományi Intézet – Országos Foglalkoztatási Közalapítvány, Budapest. pp. 126–141.
- LUX G. 2012. Fejlesztési problémák és területi együttműködési kapcsolatok magyar nagyvárosi agglomerációkban. In: SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (szerk.). *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos feltételei – A közigazgatási struktúrán innen és túl*. Publikon Kiadó, Pécs. pp. 162–192.
- MAUREL, M.-C. – PÓLA, P. 2007. *Local system and spatial change – The case of Bóly in South Transdanubia*. Discussion Papers. No 57. Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, Pécs. 40 p. <http://discussionpapers.rkk.hu>
- NÉMETH N. 2009. *Fejlesztési tengelyek az új térszerkezetben. Az autópálya-hálózat szerepe a regionális tagoltságban*. Regionális Tudományi Tanulmányok. 15. Budapest, ELTE Regionális Tudományi Tanszék, 162 p.
- PAIS E. R. 2009. A műszaki képzés változásának kihívásai. In: Fodor I. (szerk.). *A régiók újraiparosítása. A Dél-Dunántúl esélyei*. MTA RKK, Pécs. pp. 35–44.
- PÓLA P. 2009. Az újraiparosítás intézményi feltételei. In: Fodor I. (szerk.) *A régiók újraiparosítása. A Dél-Dunántúl esélyei*. MTA RKK, Pécs. pp. 69–78.
- RÁCZ SZ. 2008. Egy regionális központ modernizációs problémái – Pécs példája. In: BUDAY-SÁNTHA A. – BARTHA J. – RÁCZ SZ. (szerk.) *Évkönyv 2008*. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs. pp. 233–246.
- RECHNITZER J. 2005. A magyar városhálózat innovációs potenciálja. In: GROSZ A. – RECHNITZER J. (szerk.). *Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon*. MTA RKK, Pécs–Győr. pp. 147–181.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (szerk.). 2012. *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos feltételei – A közigazgatási struktúrán innen és túl*. Publikon Kiadó, Pécs. 252 p.
- SUVÁK A. 2012. Az egy térségben való gondolkodás vizsgálata a tervezési gyakorlat és a központi városhoz kötődés néhány szempontján keresztül Magyarország három agglomerációjában. In: SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (szerk.). *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos feltételei – A közigazgatási struktúrán innen és túl*. Publikon Kiadó, Pécs. pp. 193–213.

6.2. A Békés megyei ipari parkok, különös tekintettel a közlekedési adottságokra

Nagy Gábor

6.2.1. A telephelyválasztás főbb tényezői Békésben

A megye telepítő tényezői közül a földrajzi és közlekedési helyzet kívánkozik legelőre. Az ország „éléskamrájaként” emlegetett Dél-alföldi régió részeként földrajzi helyzete nem sokat javult az elmúlt évtizedekben. Még *ma is igen kedvezőtlen a földrajzi fekvése*, bár a határ átjárhatóságának fokozódása valamelyest javított ezen. A fővárostól azonban még mindig „távol van”. A legfontosabb irányító centrum (Budapest) az átlagosnál nehezebben közelíthető meg, legalábbis közúton. A vasúti feltártság kedvezőbb, forgalom szempontjából a Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lőkösháza vonal a legjelentősebb, s az a megyét északnyugat-délkeleti tengely mentén tárja fel. Az ország egyetlen számottevő repülőtere (Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér) a megye szempontjából a „jó oldalon” helyezkedik el, Budapest délkeleti előterében. Megközelítése azonban így sem egyszerű a megye települései számára. Az alternatívaként szóba jöhető regionális nemzetközi repülőterek közül a határ magyar oldalán Debrecen a kiépültebb, de személyforgalmát többnyire csak charter gépek alkotják. Bár a megye északkeleti negyede számára elvben elérhető volna, valódi alternatívát mégsem kínál. A román oldalon Temesvár repülőtere valódi nemzetközi légikikötő, személy- és áruforgalma jelentős, de távolsága miatt legfeljebb Dél-Békés számára szolgál valós lehetőségként. A Békéscsaba–Gyula térségében megépült repülőtér egyelőre semmilyen érdemi szállítási szerepet nem játszik. Mindezeknek kétségtelen megvannak a (máig ható) gazdasági vonatkozásai is (KASZA S. 1999).

A kedvezőtlen földrajzi fekvés, különösen a rendszerváltozás után, az 1990-es években hatott nagyon negatívan, amikor a földrajzi fekvés felértékelődött a poszt-szocialista országokban. A leginkább a nyugati határ menti elhelyezkedés jelentősége nőtt meg (ENYEDI GY. 2004; IAN HAMILTON, F. E. 1995). Békés megye viszont az ország keleti határa mentén helyezkedik el, ezért – többek között emiatt is – kimaradt az 1990-es években tapasztalt gyors gazdasági, ipari fellendülésből, melyet a vidéki terekben döntően a külföldi tőke alapozott meg. Az is jól ismert tény, hogy a külföldi tőke az ezredforduló után kezdte átlépni a Duna vonalát, s „merészkedett” távolabb a nyugati országgrésznél, ahol eleinte a biztonságot kereste (KISS É. 2007; LENNER T. 2012). Békés megyében nemcsak az 1990-es években, hanem még napjainkban is jóval kevesebb a külföldi érdekltségű vállalkozás, mint az észak-dunántúli megyékben. Ráadásul az ezredforduló óta csökkent is a számuk 246-ról 182-re, miközben Fejér, Komárom vagy Győr-Moson-Sopron megyében nőtt. Még drasztikusabb a lemaradása az egy lakosra jutó külföldi tőke mennyiségében, 2009-ben a fejlettebb megyékre jutó összegnek csak 5–13%-a jutott Békésre.

A piacgazdaságra való áttérés idején *Békés megye előnytelen pozíciót foglalt el*. A szocializmusból örökölt indulási hátrányának központi elemét képezte az, hogy azelőtt sem tartozott a fejlettebb területei közé az országnak. Egyes térségei kifejezetten elmaradottnak minősültek (LACKÓ L. 1975; KUGLER J. 2009). Az alacsonyabb társadalmi, gazdasági fejlettsége – a már említettekén kívül – számos okra (fejletlen infrastruktúra, kevésbé képzett munkaerő, kedvezőtlen demográfiai jellemzők, határmenti fekvés, határváltozások és általában a társadalmi, gazdasági kapcsolatok feldarabolódása, nem vonzó épített környezet stb.)

vezethető vissza, amelyek gyökerei alapvetően a történelmi múltban erednek. Ennél fogva nem véletlen, hogy a legtöbb mutatója elmaradt az országos értékektől. Békésben például a diplomások aránya a 7 éves és idősebb népesség 6,4%-át tette ki, miközben az országos átlag 9,4% volt 2001-ben. A megye fejlettségbeli elmaradását, a gazdasági teljesítőképesség szerényebb voltát szembevetően jelzi a GDP egy főre jutó értékének változása is. 1995-ben a 11. helyet foglalta el a megyék rangsorában 413 ezer Ft/fő értékkel. Mostanra jelentősen romlott a pozíciója, 2009-re már a 18. helyre csúszott le (NAGY G. 2009a). De más mutatói alapján is a megyék között inkább az utolsó harmadban kereshetjük (6.2.1. táblázat).

6.2.1. táblázat:

Békés megye néhány mutatója és szerepe az ország gazdaságában, 2010

Megnevezés	2010	Részedés az országos értékből (%)
Terület (km ²)	5 630	6,1
Népesség száma	366 556	3,6
Bruttó hazai termék, GDP (millió Ft)	530 211*	2,0
Egy főre jutó GDP (ezer Ft)	1 437*	56
Egy főre jutó bruttó hozzáadott érték (ezer Ft)	1 207*	55,7
Alkalmazásban állók száma	90 150	2,8
ebből: mezőgazdaságban	6 623	7,2
iparban	20 198	2,8
szolgáltatásban	63 329	2,6
15–74 éves népesség gazdasági aktivitása (%)	52,6	94,9
Munkanélküliségi ráta (%)	12,5	111,6
Regisztrált társas vállalkozások száma	9 704	1,6
ebből: mezőgazdaságban	619	4,6
iparban	1 138	2,2
szolgáltatásban	7 947	1,5
Külföldi érdekeltségű vállalkozások száma	182*	0,6
Külföldi tőkebefektetés (milliárd Ft)	65,2	0,4
Egy főre jutó beruházás összege (Ft)	196 881	100,6
Ipari termelés (milliárd Ft)	285,9	6,1
Egy lakosra jutó ipari termelés (ezer Ft)	785	38

* 2009. évi adat.

Forrás: *Területi Statisztikai Évkönyv, 2010.*
Megyei Statisztikai Évkönyv, 2010.

Egészében véve a már felsorolt kedvezőtlen társadalmi, gazdasági vonások együttesen azt eredményezték, hogy a piacgazdaságra való áttérés az átlagosnál jobban sújtotta Békés megyét (KASZA S. 1999). *Az új körülményekhez, a megváltozott üzleti környezethez nehezen alkalmazkodó és több évtizedes társadalmi, gazdasági és területi periferezációval küszködő térség nem tudott lépést tartani az új kihívásokkal.* A hátrányát a mai napig nem

sikerült leküzdenie, sőt a lemaradás jónéhány esetben fokozódott is. A társadalmi, gazdasági elmaradottság, a periféria helyzet magasabb szinten ugyan, de újratermelődött. A megye gazdaságföldrajzi pozíciója nem sokat javult. Mindezek pedig a jövőre, legalább is a közeli jövőre nézve nem adnak okot a túlzott optimizmusra.

6.2.2. A megye ipara 1989 után

A rendszerváltozás óta Békés megye gazdaságában is jelentős átalakulások mentek végbe, bár az ország fejlettebb térségeihez viszonyítva lassabban és kicsit megkésve. A fő trend a mezőgazdaság drasztikusabb és az ipar szerényebb mértékű „súlyvesztése”, valamint a szolgáltató szektor előretörése (NAGY G. 2009b). Ez tükröződik a vállalkozások és a foglalkoztatottak számában is. 2009-ben a bruttó hozzáadott értéknek is a legnagyobb hányadát (63%) a szolgáltatások tették ki, de ez még így is alacsonyabb volt az országos értéknél (67%). Ugyanakkor a mezőgazdaság részesedése (13%) közel négyszeresét képezte az országos átlagnak, ami agrárjellegének – a korábbiakhoz képest halványabb – megőrzését sejteti.

A nagy múlttal rendelkező békési mezőgazdaság (szántóföldi növénytermesztés, azon belül is említést érdemel a vetőmagtermesztés, állattenyésztés) a kedvező természeti adottságoknak köszönhetően jó hírnek örvendett és megalapozta az élelmiszeripart (malomipar, húsipar, cukoripar, tejipar, konzervipar stb.). *1989 után az agrárium társadalmi, gazdasági feltételei megváltoztak.* A szervezeti, tulajdoni átrendeződések, a tőkehiány, a belföldi és külföldi kereslet csökkenése, az infrastrukturális fejletlenség, a gazdasági válság kiteljesedése stb. és az utóbbi időben az egyre kevésbé kiszámítható időjárás okozta problémák nagymértékben belejártak a pozícióvesztésébe. Ez kiváltképp az ipart, azon belül is az élelmiszeripart érintette nagyon érzékenyen. Egyebek mellett azért is, mert egyre kevesebb állati nyersanyag (pl. sertés) áll a feldolgozóipar rendelkezésére. Amíg 1992-ben még a feldolgozóipari termelés közel felét tette ki az élelmiszeripar, addig 2010-ben már csak 28%-át (6.2.1. ábra).

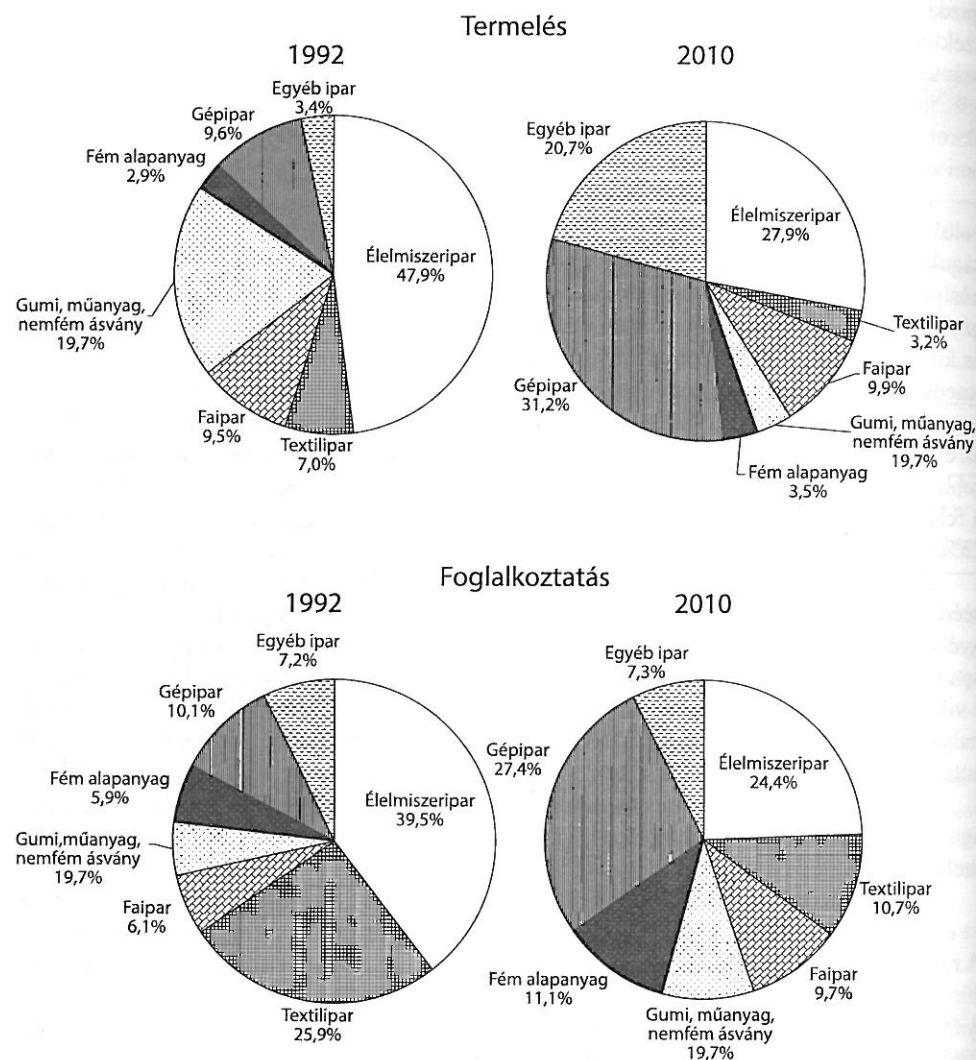
Jelenleg is küzd a megye, főleg Gyula városa a világhírű Gyulai Húsüzem megmentéséért. Végleg letűnt azonban a palettáról a cukoripar, amelynek két gyára is volt Békés megyében: az egyik Mezőhegyesen, a másik Sarkadon. Egyébként az élelmiszeripar valamelyik ága mindegyik békési városban jelen van. Mindenképp említést érdemel, hogy Szarvason a világ legnagyobb vetőmagüzeme (Pioneer) működik, de ismert még az 1989-ben alapított pulykafeldolgozója (Gallicoop) is. Békéscsabán az élelmiszeripari multik közül a Bonduelle vetette meg a lábát (NAGY G. 2009c).

Szintén visszaszorulóban van a textil-, ruházati ipar, amely a tradicionális, hanyatló ágazatok egyike világviszonylatban is (DICKEN, P. 1999). Ma már a bérmunkában való termelés sem jellemző.

A szocializmus évtizedeiben Békés megye iparában jelentősebb szerepet töltött be az élelmiszeripar mellett még az üvegipar, a tégl- és cserépipar, a nyomdaipar és a gépipar. A rendszerváltozás után ezek az ágazatok is hasonlóan az országos trendekhez markáns (pl. szervezeti, tulajdonosi) változásokon mentek át (KISS É. 2010). *A korábbi hagyományokra építve újjászerveződtek és többnyire megerősödtek ezek az ágazatok.* Orosházán, a közelében bányászott földgázra települt a város üvegipara még az 1960-as években. Az amerikai Guardian Industries Corp. az 1980-as évek végén kezdett érdeklődni az akkori Üvegipari Művek iránt. A privatizálása után az ország legmodernebb és Európa egyik legnagyobb üzemét építette fel.

Az építőanyag-gyártás nagy kapacitású üzemai Békéscsabán működnek. A tégl- és cserépgyár osztrák tulajdonba került, akik új egységeket is létrehoztak, amelyekben térburkoló- és falazó-elemeket gyártanak. A megyében nagy múlttal rendelkező nyomdaipart is több üzem képviseli, elsősorban Békéscsabán és Gyulán. A 2000-es évek elején még a COFINEC Nyomda (hajdani Kner nyomda Rt.) volt Békéscsaba legnagyobb foglalkoztatója (V. É. 2001).

6.2.1. ábra:
Békés megye iparszerkezete a termelés volumene és a foglalkoztatottak száma szerint, 1992, 2010



Forrás: Békés megye Statisztikai Évkönyve, 1992, 2010.

A rendszerváltozás után eleinte nagyon *lassan változott az ipar szerkezete*. Az ezredforduló óta azonban felgyorsult ez a folyamat. Különösen a gépipar előretörése látványos. Az *autóalkatrész-gyártás, a híradástechnikai termékek gyártásának megjelenése* a térség versenyképességét is erősítette. Előmozdította a globális gazdaságba, a vállalati hálózatokba való bekapcsolódását. Az új gépipari üzemek az autóipar beszállítóiként különféle alkatrészeket gyártanak. Legnevesebb képviselőjük a Linamar Hungary Kft, amely mintegy 300 főt foglalkoztatott indulásakor (RÁKÓCZI G. 2004). A vállalkozás központja Orosháza, ahol a Linamar legnagyobb magyarországi gyártóegysége található, míg Békéscsabán telephelyet tartanak fenn autóipari megrendelések teljesítésére. A Szarvasi Vas- és Fémipari Szövetkezet termékei (pl. csillár) ma is keresettek. A megye gépipara elsősorban exportra termel, ezzel ellentétben az élelmiszeripara a belföldi piacok keresletére támaszkodik (NAGY G. 2009c).

A *háztartási vegyi anyag-gyártás, mint új ágazat tűnt fel* a megye iparában az 1990-es évek elején. A Henkel, német háztartási vegyipari cég ugyanis Körösladányban telepedett meg egy akkor már használaton kívüli tsz-melléküzemág területén, ahol speciális vegyiparhoz kapcsolódó termelő tevékenység folyt. A Henkel, azóta a telephelyet teljes mértékben átalakította, s a hazai négy egység közül a második számú termelőbázissá fejlesztette fel. A fejlődése során a Henkel két másik vállalkozás letelepülését is előmozdította, mert azok számára igen fontos beszállítónak bizonyultak: az egyik egy műanyag csomagolóanyagokat (PET-palack típusú) gyártó üzem, a másik pedig a csomagolásokra a címkéket előállító nyomdaipari vállalkozás. Az előbbit térben mindössze egy fal választja el a Henkel üzemegységétől, de az utóbbi is hozzá közeli telephelyen működik.

Az ipari termelés a leginkább a megye népesebb településeire, Békés megye északi (Szarvas, Körösladány) és nyugati felébe (Orosháza) koncentrálódik a megyeszékhelyen kívül. Ez valószínűleg a jobb közlekedési kapcsolatoknak is betudható. Ezzel szemben a déli-délkeleti, periférikus, határmenti területek kevésbé preferáltak a rossz megközelíthetőség miatt is. Gyulán is inkább a gyógyvízre alapozott idegenforgalom fejlesztésére fókuszálnak.

Az ipari park alapítási hullám lényegében minden gazdasági centrumot elért a megyében, de a kiépültségük, a feltöltöttségük és az általuk nyújtott szolgáltatások köre igen heterogén. A többségük nem eredményezett markáns változást sem a megye, sem a lokális ipar szerkezetében. Összefügg ez azzal is, hogy jónéhány a meglévő iparterületek bevonásával került kialakításra. Komoly változások mentek végbe a kisvárosok hagyományos (zömmel az 1960-as évektől indult vidéki iparosítás keretében zajlott fejlesztésekhez kötődő), barnamezős ipari területeinek megújulása terén is. (Néhány városban ez az oka az ipari parkok gyengébb mutatóinak, pl. a betelepültség mértékét tekintve.) A helyi gazdaság egyes képviselőinek leépülése szintén szabadított fel ipari, építőipari, raktározási célra kis ráfordítással alkalmassá tehető telephelyeket, ezek hasznosítása a kezdeti lépéseknél tart.

6.2.3. A megye közlekedésföldrajzi adottságai

A 19. század közepén Békés megye földrajzi fekvésének köszönhetően, hogy már a vasútépítés korai szakaszában két fontos vonalat kapott. 1858-ban átadták a Szolnok-Békéscsaba-Arad vonalat, majd 1871-ben a Nagyvárad-Békéscsaba-Szeged-Fiume vonalat. Az előbbi ÉNy-DK-i irányban, az utóbbi a megye keleti, déli felén húzódott. Közben számos vasúti mellékvonal épült és a megye szinte valamennyi népesebb települése elérhetővé vált

vasúton, ami kedvezően hatott a fejlődésükre is. Békéscsaba pedig vasúti csomópont lett (KASZA S. 1999).

Az I. világháború utáni határváltozások és a közúthálózat kiépülése folytán egyrészt megszűnt a Nagyvárad–Fiume közötti vasút és a megmaradt szakasz helyi jelentőségű lett, másrészt több mellékvonalat is bezártak. A vasútvonalak felszámolása még az elmúlt évtizedben is folytatódott. Főleg a csekély forgalmú, kevésbé kihasznált szárnyvonalakat szüntették meg. Erre a sorsra jutott a Murony–Békés közötti szakasz, de 2006-ban napirendre került a Vésztő–Körösnagyharsány és a Kisszénás–Kondoros közötti vonalak bezárása is (BAJMÓCZY P. 2009). Ezáltal a megye vasútsűrűsége ma már elmarad az országos átlagtól, holott a 20. század elején, sőt még a közepén is felülmúlta azt (6.2.2. táblázat).

6.2.2. táblázat:

Békés megye közlekedési adottságainak fontosabb adatai, 1990–2010

Megnevezés	1990	2000	2010
Közutak hossza összesen (km)	1 419	1 447	1 465
ebből: autópálya, autótút	-	-	-
elsőrendű főút	-	78	80
másodrendű főút	225	156	185
Kiépített út összesen (km)	1 393	1 430	1 465
ebből: aszfalt burkolatú	1 271	1 336	1 373
Személygépkocsik száma	66 606	75 166	95 802
Személygépkocsik ezer lakosra jutó száma	163	192	261
Tehergépkocsik száma	11 595	1 778	12 900
Vasútvonalak hossza (km)	445

.. nincs adat.

Forrás: Területi Statisztikai Évkönyv, 1990, 2000, 2010.
Megyei Statisztikai Évkönyv, 1990, 2000, 2010.

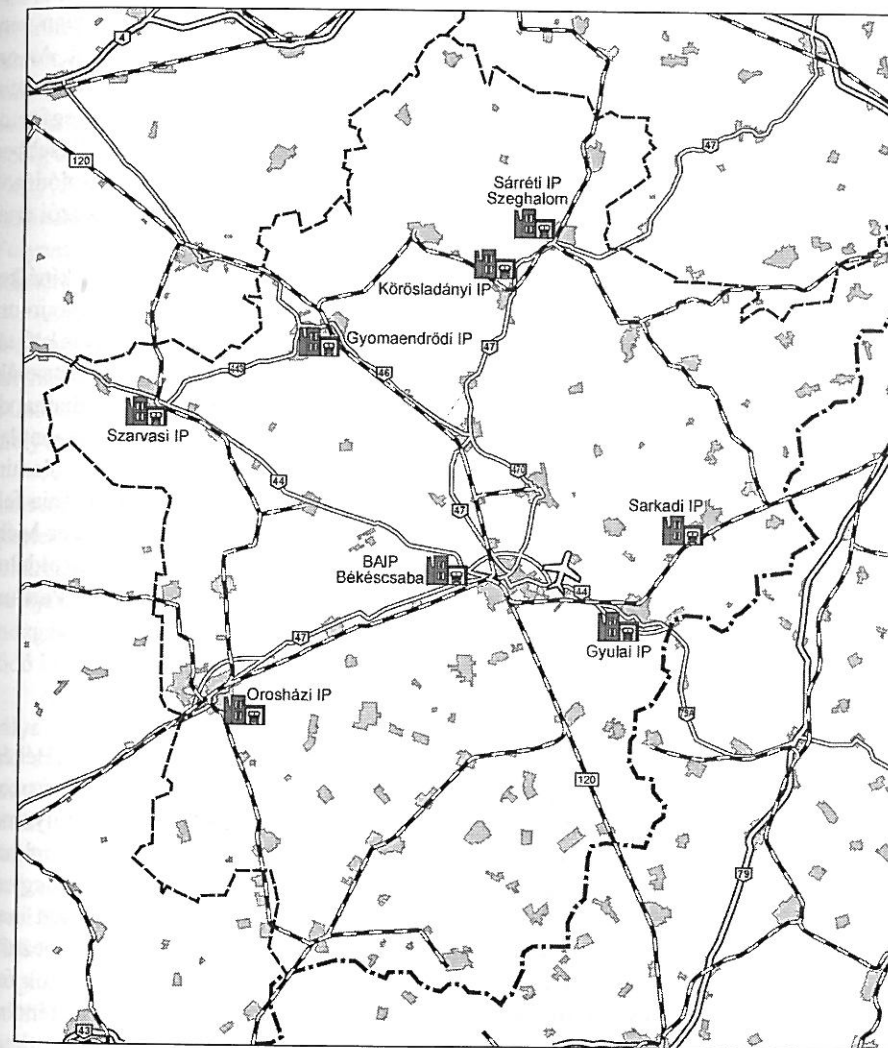
A vasúthálózaton belül a Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza közötti, 1970-es években villamosított vonal bonyolítja le a legnagyobb forgalmat, amely a TEN-T hálózatban a Helsinki IV. korridor részét is képezi egyben. A vasútvonal felújítása, fejlesztése folyamatban van. Egyrészt a még szakaszosan hiányzó második vágánypárt építik, másrészt az alépítmények, a biztonsági és irányító berendezések cseréje zajlik, melynek révén 160/120 km-es óránkénti sebességre lesznek képesek a vasúti szerelvények. A vasútvonalak fejlesztése, korszerűsítése más szakaszokon is szükséges, továbbá a szolgáltatások színvonalát is emelni kell. Sok helyütt a hosszú menetidő és a ritka vonatközlekedés okoz gondot. Így hiába van viszonylag sok vasútállomás a településszerkezetből fakadóan, a kedvezőtlen szolgáltatási színvonal mégis a közútra tereli az áru- és személyforgalmat egyaránt.

A közúthálózat fejlesztése még napjainkban is tart Békés megyében, mivel sem a sűrűsége, sem a minősége nem megfelelő. A rendszerváltozás óta a megye közúthálózatának hossza 46 km-rel gyarapodott, ennek ellenére a megyei útsűrűség értéke (26 km/km²) még így is csak kb. háromnegyede az országos átlagnak. Szintén kedvezőtlen az úthálózat minősége. Autópálya vagy autótút nincs a megyében és elsőrendű főutak is csak az 1990-es

években „jelentek meg”. A megyén belül a Gyula–Békéscsaba–Szarvas–Kecskemét közötti 44-es főút M5-ös autópályával való összekapcsolása fejlesztés alatt áll. Az előzetes tervek szerint az M44-es megépülésével a megye területének tekintélyes hányada a 15–30 perces vonzáskörzeti zónába fog tartozni, jelentősen javítva a térség közlekedési kapcsolatait (KTI, 2011). A fontosabb közutak közé sorolhatjuk továbbá a megyét észak-déli irányban „átszelő” Szeghalom–Orosháza–Szeged közötti 47-es főút, valamint a Mezőberény–Törökszentmiklós közötti 46-os főút megyei szakaszát (6.2.2. ábra).

6.2.2. ábra:

Békés megye ipari parkjai és főbb közútjai



Forrás: Békés megye településeinek atlasza, 2006 alapján saját szerkesztés.

A jelenlegi főút fejlesztésében belátható időtávban (2016-ig) is lesz előrelépés, bár a Kondoros–Tiszaug szakaszon az új, településeket elkerülő nyomvonal egyrészt gyorsíthatja a forgalmat, másrészt a települési átvezető szakaszokról (elsősorban Szarvas) leveheti a tranzit forgalom terhelését. A békéscsabai északi, illetve a gyulai déli elkerülő révén a Partium középső és déli része jól elérhető (sőt, a román oldali fejlesztés révén a Szatmárnémeti–Temesvár tengely egészen kifejezetten jó az útminőség), az orosházi elkerülő megépítésével pedig Szeged elérhetősége vált könnyebbé. 2016-ig várható a Mezőberény déli elkerülő befejezése (jelenleg tart záró fázisánál a Békéscsaba–Mezőberényt összekötő új 47-es nyomvonal 11,5 t tengelyterhelésűvé erősítése), ami az Almáskerti Ipari Park számára a megye északi hamadát is jobban elérhetővé teszi (a 47-es és 46-os főutak nyomvonala mentén).

Békés megyében nem jelentős a vízi közlekedés. A Tisza-vízgyűjtőjéhez tartozó Körösök vízrendszere, mint vízi út potenciálja és kihasználtsága szerény, s ez várhatóan nem is változik, hiszen hiányoznak a fejlesztéshez szükséges nemzetközi egyezmények. Az ország többi megyéjével, földrajzi nagytájával a kapcsolódási pontok száma érdemben nem bővült, legfeljebb korszerűsítési munkálatok zajlottak az utóbbi évtized során. Megfontolandó, egyfelől több kompáktuló kiváltása híddal, hogy az átmenő forgalom erőteljesebben kihasználhassa azokat, másfelől a rávezető úthálózati elemek fejlesztése. E kapcsolódások a nagyobb térségi hálózatok kiépülése és megerősödése, valamint a megye vállalkozói értékesítési horizontjának bővülése szempontjából látszanak fontosnak.

A légi közlekedésre egyetlen lehetőségeként a Békéscsabai Regionális Reptér kínálik a megyében, amely elsősorban kisgépes üzleti forgalom lebonyolítására vagy maximum kisebb 50–60 férőhelyes utasszállító gépek fogadására alkalmas. 1 300 m-es betonos kifutópályával és korlátozott határnyitási lehetőséggel rendelkezik. Ma még kevésbé kihasznál. Valós forgalmat a gyulai turizmushoz kapcsolódó charter járatok fogadása generálhatja, de egyelőre a nyugati vendégkör utaztatása túlnyomórészt autóbuszokon történik. Viszonylag közel van a szintén korlátozott forgalomra megnyitott aradi repülőtér (kb. 100 km), valamint a temesvári nemzetközi légitikötő (kb. 140 km). A legközelebbi határátkelő Románia felé Gyulánál van (1973-ban nyitották meg), de a személyforgalom számára Battonya és Méhkerék is gyors, egyponyos ellenőrzésű átlépést biztosít a nap 24 órájában. A román oldalon a nemrég felújított Szatmárnémeti–Temesvár tengely elérése egyszerű, miáltal a Partium piaca elvben jól „teríthető” a megyei cégek számára.

6.2.4. Az ipari parkok közlekedési kapcsolatai

Békés megyében az első ipari parkok 1998 (Gyula, Szeghalom) és 1999 folyamán (Békéscsaba, Gyomaendrőd, Mezőhegyes, Sarkad) jöttek létre. Ezekhez 2000-ben csatlakozott a Szarvasi és az Orosházi, majd 2007-ben a Körösladányi Ipari Park. Azóta a folyamat megállt, új parkok kialakítására nem került sor. A kilenc ipari parkból azonban napjainkban már csak nyolc működik, mivel az egykori cukorgyár területén szerveződött, *Mezőhegyesi Ipari Park* visszaadta az ipari park címet. A másik, szintén hajdani cukorgyárból lett ipari park, a *Sarkadi Ipari Park* fejlődését kedvezőtlen közlekedéscsoporthoz adottságai nehezítik. A jövőre nézve érdemes átgondolni a Nagyvárad felé mutató közlekedési kapcsolatok fejlesztését, akár közútról, akár vasútról legyen szó, hiszen az egész térség számára történelmi vonzás-centrumként a Partium-i nagyváros jelenik meg. A mintegy 160 hektáros területen mindössze húsz, többnyire kisebb vállalkozás működik.

A békési ipari parkok betelepülése sem azonos színvonalú. Sok egyéb adottságukban is különböznek, ami a közlekedési kapcsolataikban is megnyilvánul. Ezeket a sajátosságokat foglalkoztatjuk össze az alábbiakban, az ipari tevékenységet végző parkokat előtérbe helyezve.

A *Gyulai Ipari Parkot* a 44-es főúthoz közel, a régi ipari övezet folytatásában hozták létre, közel 23 hektáros területen, amelyben 12 cég működik. A betelepülés az 1998–1999-es években volt a legintenzívebb, s 2006 óta csak egy céggel gazdagodott a park. A bérlői mix igen változatos, a termelő cégek túlsúlyával. A várost elkerüli a IV. Helsinki korridor, arra a rákötés Békéscsabán, egy vasúti mellékvonallal (Békéscsaba–Gyula–Salonta, Románia), vagy a 2×2 sávra bővített 44-es úton (nagyobb részén 110 km/h-s engedélyezett sebességgel lehet rajta haladni) a megyeszékhely felé a legegyszerűbb (13 km). Elvben Lökösháza vagy Kétegyháza állomásoknál is van lehetőség a vasúti fővonalra való csatlakozásra, de az állomások ottani kiépítettségével az árufelrakodást, betárazást nem támogatja. Román oldalon Kürtösnél alakítottak ki kisebb ipari parkot, de a nehézkes közúti elérhetőség miatt ez nem nyújt reális lehetőséget a gyulai ipari park vállalkozásai számára. Ipari vágány kiépítése nem történt meg az ipari parkban, a szállítást alapvetően közúton oldják meg. A Gyulai Ipari Park cégei számára a közúti árumozgatás fő irányát pedig a Békéscsaba–Keckemét–főváros, illetve alárendelten a román viszonylat (Kisjenő, Arad, Nagyvárad) jelenti. Kedvező a parkban levő vállalkozások számára, hogy van egy közúti teher szállítással foglalkozó egyéni vállalkozás is közöttük, ami segít az anyag- és árumozgatásban. Folyami szállításra nincs mód, a légi közlekedés pedig jelentéktelen a cégek életében, annak ellenére, hogy több kisebb légitikötő (Békéscsaba, Arad) is elérhető a városból.

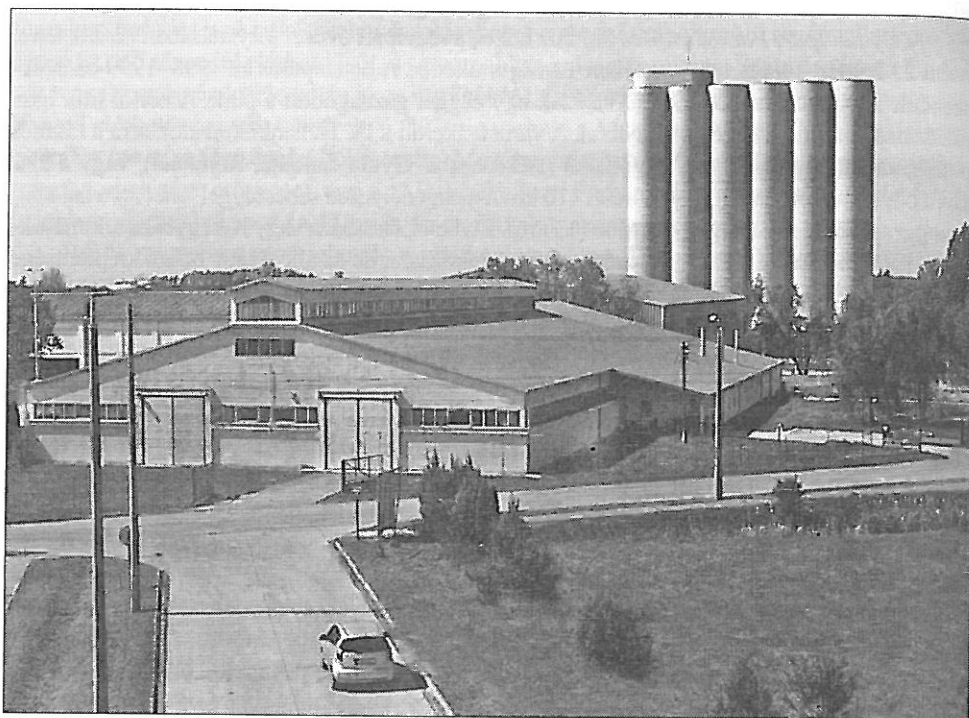
A szeghalmi *Sárrét Ipari Parkban* megtelepedett 10 cég mind ipari, mind szolgáltatói tevékenységet végez, ami a hosszú távú fennmaradás esélyét hordozza. A húzónevek közül kiemelhető a Billerbeck, a Helvécia Protein, a Hungaropacking, míg térben közel terül el a Csaba Metál szeghalmi gyára, ahol autóbuszgyártás folyik (volt IKARUS-PHOENIX Kft., melyet egy békéscsabai cég vásárolt meg és működtet a hagyományos profillal tovább).

Az ipari park városos belüli fekvése kedvező, mert a korábbi déli iparterület bővítéseként alakították ki zöldmezős beruházás keretében. Elérhetőségét segítette, hogy a korábbi iparterület infrastruktúrája jól kiépült volt, mind a közműhálózatok, mind a közlekedési feltártság tekintetében. Jól megközelíthető nem csupán helyi, hanem helyközi és távolsági buszjáratokkal is, ami a munkaerő beígázását zökkenőmentesebbé teszi. Szintén fontos mozgási lehetőséget biztosít az ipari park dolgozói számára a város egyes részeihez kapcsolódó kerékpárút hálózat (6.2.1. kép).

Az előnyökhöz sorolható még a 47-es főúti felhajtó közelsége, hátrány viszont az autópálya hiánya, illetve a villamosított vasútvonal nehézkes elérhetősége a város környezetében. Bár a város csak vasúti mellékvonallal rendelkezik, az ipari parkban kiépített iparvágány fut. Szeghalomról a legkedvezőbb Debrecen megközelítése a Békés megyei ipari parkok közül, az M35 autópálya felhajtója 80 km-en belül található. A román határ eléggé távol van (mehkeréki határátkelő a kamionok elől elzárta, az ártándi átkelő távolsága több mint 50 km), ezért a 47-es főút kiváltásának a túloldalon kiépült főútvonallal nincs realitása. A Sárréti Ipari Park számára az is kedvező, hogy két nagy szállítványozási vállalkozás (Rapidped, Hidi-Sped) helyben elérhető. Közreműködésükkel a szállítási feladatok problémamentesen megoldhatók. A helybeni tájékozódás tapasztalatai szerint az ipari parkban működő cégek szállításait döntő mértékben közúton, kamionok segítségével bonyolítják le. Néhány esetben (pl. a Layer Kft. acélszerkezeteinek szállítására) speciális szállítási mód szükséges a túlméretes szállítványok mozgatására.

6.2.1. kép:

A kiváló minőségű ágyneműket gyártó Billerbeck a Sárréti Ipari Parkban



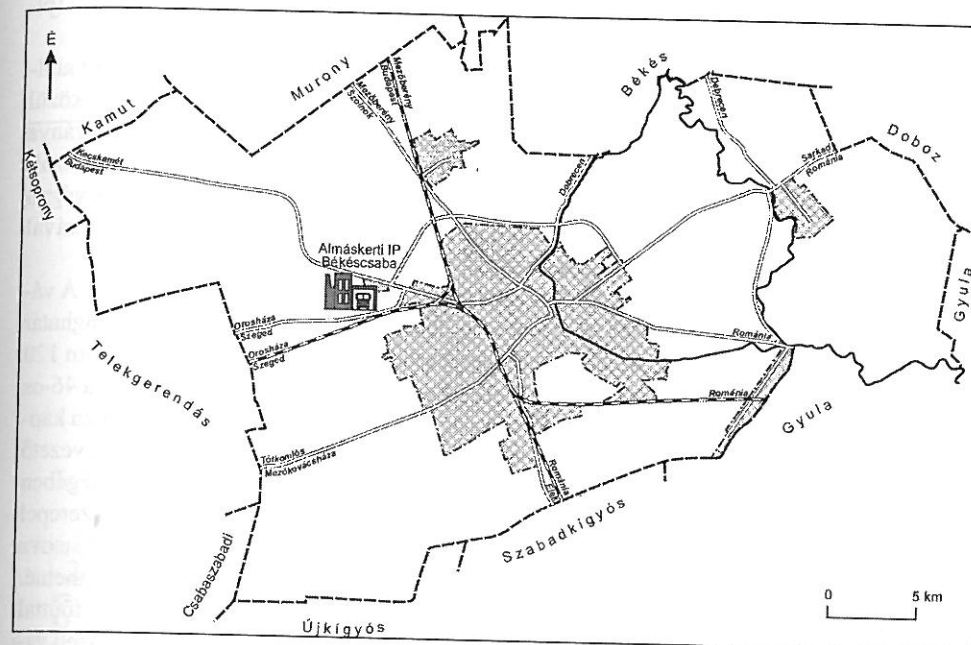
Forrás: a szerző felvétele.

A békéscsabai *Almáskerti Ipari Park* lényegében az egyetlen, amelyik megtelt. Összesen 18 jelentős méretű vállalkozás telepedett meg a 19 hektáros területen, amely, ha szükséges a 44-es úton kifelé zöldmezős formában is bővíthető új betelepülési igény esetén. A termelő tevékenységeket jellemzően kis- és közepes méretű vállalkozások alkotják gépipari (ezen belül hangsúlyosan elektronikai részegység-gyártás) és élelmiszeripari karakterrel. Az ipari park településen belüli elhelyezkedése kedvező, a Szarvas-Kecskemét felé vezető főközlekedési út (44-es) külterületi szakaszán alakították ki, a Szarvasi úti ipari zóna természetes folytatásában (6.2.3. ábra).

Békéscsabán a villamosított vasútvonal, a kiépült helyi közlekedés, a helyi repülőtér gyors elérhetősége egyértelmű előny, korlátozott forgalma miatt ez utóbbi azonban inkább csak potenciál. Az ipari parkba vasúti vágány nem vezet, de beszállítás után a helyben működő konténerterminálon a termékek berakása, kirakása és szállítmányozása könnyen és gyorsan megoldható. A tömegközlekedést segítette egyrészt, hogy a Szarvasi út mentén a Linamar üzeméig már korábban is volt helyi buszjárat, aminek a nyomvonalát csak meg kellett hosszabbítani az ipari parkig. Másrészt, hogy a helyközi járatok szintén rendelkeztek már kiépített megállóval az Almáskertek tanyái miatt, a célforgalmuk viszont átalakult, mert az ott dolgozók veszik döntő mértékben igénybe.

6.2.3. ábra:

A békéscsabai Almáskert Ipari Park településen belüli elhelyezkedése



Forrás: Békés megye településeinek atlasza, 2006 alapján saját szerkesztés.

A betelepülő cégek 90%-a számára a közúti közlekedési kapcsolat megléte volt elsődrendű fontosságú a betelepüléskor, mert a termékszállítást alapvetően közúton, kamionokkal végzik. Az igények, illetve a park által kínált szállítási lehetőségek minden cég esetében összhangban vannak egymással. Az ipari park belső közlekedési rendszerét a tulajdonos önkormányzat előre fejlesztette a későbbi bérlők igényeinek megfelelően, ezért a cégek zöme nem kellett, hogy fejlesszen. A legnagyobb beruházások a kamionok ráparkolási lehetőségeinek kialakításához kapcsolódtak. Az általuk igényelt jövőbeli fejlesztési lépések közül magasan az autópálya megépítése vezet, ezt a megkérdezett cégek bő háromnegyede igényelné. A parkon belül nem merült fel sem raktározási, sem logisztikai, sem közlekedési fejlesztési igény. A logisztikai feladatokat jellemzően cégen belül, saját részleg kialakításával oldják meg, részben saját járműparkkal, részben bérelt szállítmányozó cég bevonásával.

A termelés szállítás-igényessége csak néhány termelő vállalkozás esetén jelentős (ötös skálán 3–4-es értékek), havi szinten 25–100 tonna input és nagyjából hasonló nagyságrendű output mozgások zajlanak, ami kamion-egyenértékre átszámítva egy-négy teherjarművet jelent. A beszállítás forrásterületei a cégek egy része esetében az Alföldet, egy kisebb részük esetében Magyarország egész területét, nagyjából 2–3 vállalkozás esetében még Romániát is lefedik. Bár elvben elérhető volna a helyi vasúti konténerterminál, az ipari park cégei ezt a lehetőséget – részben a szállítás havi nagyságrendje miatt – nem veszik igénybe. Légi és vízi szállítás egyáltalán nincs, lévén ezek racionálisan és gazdaságosan nem érhetőek el.

Az infokommunikációs hálózatok kiépültségét és elérhetőségét kiválóra, vagy jóra értékelik az ipari park cégei, a közlekedési és informatikai lehetőségek együttes értékelése zömmel jó, néhány esetben közepes az autópálya hiánya miatt. A logisztikai kiszolgálás színvonalát a cégek háromnegyede kiválóra, többen jó színvonalúra értékelték, akad azonban (pl. autószaalon tulajdonos), aki csak „közepesre” minősíti a szolgáltatás általános szintjét.

A Gyomaendrődi Ipari Park a két városrész (Gyoma és Endrőd) között, korábban alulhasznosított területen jött létre. A 36 hektáron 14 céget lehetett azonosítani, melyek közül négynek a cégközpontja nem helyben volt. A sokféle bérlő között a termelő cégek aránya alacsony (faipar, papíripar, a helyi hagyományokat képviselő cipőipar, építőipar), több a szolgáltató vállalkozás (raktározás, kereskedelem, logisztika, valamint közszolgáltatást végző önkormányzati társaság). Komolyabb áruforgalmat csak a raktározással és logisztikával foglalkozó kft., valamint a cipőipari üzem bonyolít le.

A város és az ipari park előnye a villamosított vasútvonal jó megközelíthetősége. A várost már elérte a 120-as számú vasúti törzsvonal Szolnok-Békéscsaba-Lőkösháza országhatár közötti szakaszát érintő rekonstrukció, így a vonatok már nagyobb sebességre (minimum 120 km/h) képesek Budapest felé kettős villamosított vágányon. A városon ugyan áthalad a 46-os főút, ám a minősége rossz, ami akadályozza az ipari park jelentősebb fejlődését. Elvben kapcsolódási pontot jelent Mezőtúr–Törökszentmiklóson (48 km) keresztül (településen átvezető szakaszokkal) a 4-es számú elsőrendű főút irányába, dél felé pedig Mezőberény térségében át lehet kötni a 47-es főútvonalra (21 km). A megyei úthálózat fejlesztési tervekben szerepel a Gyomaendrődöt délről elkerülő főúti szakasz megépítése új Körös-híddal (BÉKÉS MEGYE Tr.T, 2010). Ennek megvalósítása az ipari park megközelítését jelentősen megkönnyíthetné. Gyomaendrőd a 443-as úttal Szarvas felé közvetlen közúti kapcsolatban van a 44-es főúttal (21 km) is, amit inkább a tranzit forgalom használ, s kevésbé az ipari park cégei. A közeli városokkal (Körösladány, Dévaványa, Mezőtúr, Túrkeve) összeköttetést biztosító alsóbbrendű utak kritikán aluli minőségük és teherforgalomra alig alkalmasak a helyi cégek vezetőinek értékelése alapján (6.2.4. ábra).

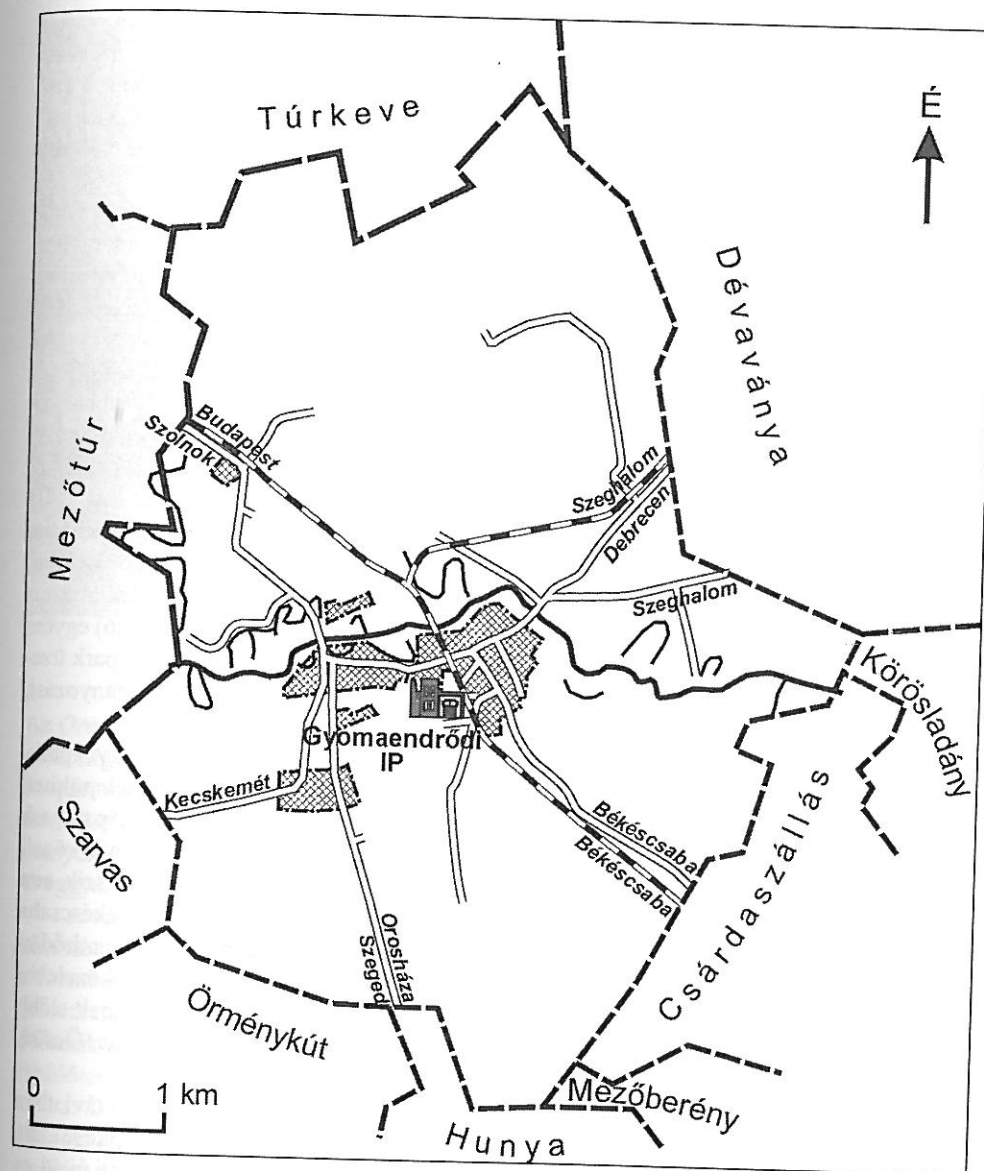
Habár Gyomán keresztül folyik a Hármas-Körös, a vízi szállításnak mégsem épült ki a legalapvetőbb infrastruktúrája sem. Arra a Csongrádi-vízlepcső megépítése előtt realisan nem is lehet számítani. A légi közlekedés a helyi ipari park cégei számára nem valós lehetőség.

A vállalkozások többségének a közlekedési tényezők szerepe közepesen fontos, néhányszor azonban kiemelkedő a jelentősége az ipari parkba való betelepülési döntés meghozatalakor. Szükséges volna számukra a külön-szintű vasúti átjáró megépítése, mert jelen állás szerint a két városrész között áthaladó vasút és a 46-os főút kereszteződésében jelzőlámpás forgalomirányítás működik, ami sok esetben jelentősen lassítja az árumozgást. Bár a 46-os főút minőségét nem tartják jónak, a főútvonal közelsége fontos telepítő tényező volt. Az ipari park közlekedési kapcsolatait ezen túlmenően nem érte kritika, a kapacitások elégségesek az ott működő cégek igényeinek kielégítésére. Ennek részlegesen ellentmond, hogy a nagyobb forgalmat bonyolító cégek útfejlesztéseket szeretnének (szélesítés, kamionforgalomra méretezett kanyarok, parkolóhelyek számának növelése), s ezt a fenntartó önkormányzattól várják. A tágabb térség kapcsán az elkerülő út megépítését szívesen előre támogatnák, s országos szintű ajánlasként a közutak „balkáni”, más megfogalmazásban „afrikai” minőségű paramétereinek sürgős javítását látják szükségesnek. Egyéb problé-

maként a közterületek hiányosan elvégzett karbantartása, a helyi adók, a közműhasználat stb. díjkezdvényeinek hiánya, továbbá az őrzés-védelem, mint közös szolgáltatás megoldatlansága jelentkezett több cégnél is.

6.2.4. ábra:

A Gyomaendrődi Ipari Park településen belüli elhelyezkedése



Forrás: Békés megye településeinek atlasza, 2006 alapján saját szerkesztés.

A saját szállítási költségeik csökkentését a kisebb anyagmozgatási igényű vállalkozások döntően saját áruszállító teherjárművek (zömmel kisteherautók, furgonok) beállításával érték el. A cégen belül erre a területre vagy önálló munkatársat alkalmaznak vagy saját logisztikai részleget alakítanak ki. Az ipari parkban kis méretéhez viszonyítva nagyon változatos szállítási módokat alkalmaznak: postai csomagküldés, futárszolgálatok igénybevétele, az ügyfelek saját járműveivel történő szállítása, a cég saját kisteherautójának használata, nagyteherautók használata, külső szállítványozó vállalkozás eseti megbízása, esetleg szerződött szállítványozó partner bevonása.

A beszállítások alapvetően hazai települések (főleg Budapest) felől érkeznek, ezzel szemben a kiszállítások kapcsán a kisebb cégeknél egy szűkebb térség (a város tágabb vonzásteré 6–8 településre kiterjedően), a megye nagyvárosai, alföldi nagyvárosok és a főváros jelentek meg.

A vasúti, a légitforgalmi vagy a folyami szállítványozás meg sem jelenik a cégvezetők gondolkodásában, még a nagyobb áruforgalmat bonyolítóknál sem. Egyetlen kisebb cég (havi 5 tonna input és 8–9 tonna output nagyságrenddel) jelezte, hogy áruforgalmuk volumene folytán a fenti szállítási módokhoz kötődő ki- és berakodás annyi többletenergiaival járna és olyan nagy idővesztéssel generálna, hogy nekik semmiképpen sem lenne célszerű a szállításaikat a közútról más szállítási forma felé terelni. De az az objektív ok is bejátszik, hogy sem kikötő, sem repülőtér nincs elérhető közelségben hozzájuk.

Az informatikai elérhetőséget jónak, a közlekedési és távközlési terület együttesét közepes-jónak ítélte a vállalkozások döntő többsége a Gyomaendrődi Ipari Parkban. Az üzemeltető cég logisztikai jellegű szolgáltatásaival kapcsolatban viszont erősebben megosztottak a vélemények: egy részük kiválónak, a zömük ellenben csak közepes színvonalúnak minősítette a kiszolgálást.

A Szarvasi Ipari Park eredeti területének zöme volt ipari területen került kialakításra, amihez a 11 ha-os bővítést már zöldmezős formában csatolták. A megye vállalkozásokban leggazdagabb ipari parkja, ahol még mindig van kb. 20% szabad terület. A 41 vállalkozás zömében kis területet bérlő, kevés alkalmazottat foglalkoztató (akár önfoglalkoztató) egyéni vállalkozás. Magas az agrártevékenységet folytatók száma is körükben. Az ipari park üzemeltetője nyújt ugyan szolgáltatásokat a cégek felé, de azok a szállítási-szállítványozási, valamint a logisztikai feladatokat kivétel nélkül maguk oldják meg (6.2.2. kép).

A város legfőbb előnye az M5 autópálya relatív közelsége (a többi Békés megyei parkhoz viszonyítva), ellenben gyenge pontja a villamosított vasútvonal hiánya. A településen csak a Szarvast Orosházával összekötő vasúti mellékvonal halad keresztül, ám az ipari park felé ebből ipari vágányt nem ágaztattak le. A 44-es és 443-ös főutak csomópontjához közeli fekvés szintén előnyös, viszont minden légiközlekedési lehetőségtől elég messze fekszik, ami inkább hátrány a további fejlődést tekintve. Előbbi főút Kecskemét (72 km) és Békéscsaba (48 km), valamint a román határ (63 km) felé teremt kapcsolatot, utóbbi Gyomaendrődön keresztül a 46-os főút, majd tovább a 4-es számú elsőrendű főút irányába. A legközelebbi autópálya felhajtó (Kecskemét-Dél 77 km) elérését nehezíti, hogy a szállított árunak előbb át kell haladnia a városon, azután pedig több kisebb település (Békésszentandrás, Öcsöd, Cserkeszlő) is lassítja a forgalmat.

Elérhető jelentősebb forgalmú folyami kikötő nincs, erre legfeljebb nagyobb távlatban lehet számítani egy esetleges Csongrádi vízlépcső és a járulékos fejlesztések megépítése után. A közlekedési kapcsolatokat javíthatná a 2016-ra beígért Kondoros-Tiszaug közötti új 44-es nyomvonal kialakítása, mert a tranzitforgalom jelenleg a város tengelyen áramlik keresztül,

a megye legnagyobb településen belüli forgalmi terhelését generálva. A helyi és helyközi közlekedés az ipari parkot feltárja. Ráadásul a vasútállomás távolsága sem jelentős, bár az utóbbin érzékelhető ingaforgalom ma már nem történik.

6.2.2. kép:

Szarvasi Ipari Park madártávlatból



Forrás: Szarvasi Ipari Park honlapja

Az Orosházi Ipari Park 40 ha-os területe nagyrészt felhagyott ipari-közlekedési terület volt, míg a kisebb hányadát (16,7 ha) a város zöldmezős fejlesztéssel alakította ki és lerakta az ipari infrastruktúra alapjait is. A cégek többsége termelő tevékenységet folytat (öntödei, fémfeldolgozó és gépipar, műanyagipar, építőipar). Elmaradt a két jelentős szállító-szállítványozó vállalkozás betelepülése, amelyek közül az Uhrin-Trans a Guardian Glass öblös-üveggyár megrendeléseit is képes teljesíteni kamionflottájával.

A város elérhetősége jó: előnye a 47-es út menti fekvés, s ilyen formán Szeged és Békéscsaba könnyű elérhetősége (előbbinél rá lehet kötni az M5 és M43 autópályára). Kedvező a Szentés-Csongrád-Kiskunfélegyháza felé az M5-ös autópályára ráhordó út (405-ös számú másodrendű, ún. „üveggyári” út) városokat elkerülő nyomvonala is. Orosháza elvben rendelkezik saját repülőtérrel, de az csak sport célokra használatos, a legközelebbi regionális repülőterek (Szeged, Békéscsaba, Arad) pedig az áruszállítás szempontjából nem jönnek szóba. Gondot jelent a 135-ös számú (Békéscsaba-Szeged közötti) vasútvonal műszaki állapota is. A pálya nagy részén sebességkorlátozások vannak érvényben, melyek eredményeként a 90 km-es szakaszon az utazási idő közel két óra. Orosházáról Battonya felé érhető el legközelebb a román határ, s miután 2014-re magyar (M43) és román oldalon is kiépül

az autópálya, ez a kapcsolat felértékelődik, teljes körű kihasználása a román Schengeni csatlakozást követően várható.

A *Körösladányi Ipari Park* zöldmezős területen, a vasútvonal két oldalán kerül el, de évek óta gondot jelent a távolabbi parkterület feltárása, mert új vasúti átjáró nyitását a MÁV Zrt. nem engedélyezi a tulajdonos számára. A Henkel mellé az osztrák érdekeltségű műanyagfeldolgozó, az ALPLA Kft. települt csak be eddig.

Az ipari park telepítési tényezői között említendő a vasútvonal megléte (nem villamosított, egyvágányú), valamint a 47-es számú főútvonal jó elérhetősége (egy-két km-re van a felhajtó). A Henkel szállítmányai ezzel együtt nagyjából közúton, kamionon érkeznek be a központi raktárba, illetve a nagykereskedőkhöz, ami a 47-es út forgalmát, valamint a Körösladány–Gyomaendrőd mellékút terhelését teszi erősen próbára. Utóbbi útszakasz felújítására szakaszosan szinte folyamatosan szükség lenne, mert a nagy tengelyterhelés miatt a minősége a javításokat követő egy-két év során rendkívüli mértékben leromlik. Bár elvben elérhető volna a Körösökön (II. rendű folyami hajózási lehetőség) a Békési hajóki-kötő (28 km), ez a gyakorlatban nem jelent alternatívát, mert a folyón érdemi áruszállítás nem folyik. A legközelebbi autópálya/ gyorsforgalmi út Nagyváradnál, az M35 elkészültét követően Berettyóújfalu magasságában lesz elérhető, ami 60 km-en belülre hozná a legközelebbi autópálya felhajtót. Az országos és regionális jelentőségű repülőterek elérése 100 km-en belül nem megoldott, így a szállítmányozás szempontjából ez sem jöhet igazán szóba. A legközelebbi repülőtér, a békéscsabai is 45 km-re fekszik és csak további jelentős fejlesztések után lenne képes pl. a Henkel igényeinek kiszolgálására.

Összefoglalás

A rendszerváltozást követően Békés megye gazdaságában új trendek kezdtek érvényesülni, követve az országos tendenciákat. Gazdaságföldrajzi pozíciójának romlásához nagymértékben hozzájárult kedvezőtlen közlekedésföldrajzi helyzete. A periférikus fekvés és a többnyire rossz közlekedési kapcsolatok, főleg az autópálya hiánya az ipari parkok fejlődésében is tükröződik. Két fő csoportba oszthatók attól függően, hogy kedvezőtlenek vagy viszonylag kedvezők a közlekedési adottságaik. Az előbbi csoport tagjai (a Sarkadi és a Gyulai Ipari Park) a megye keleti felében találhatók és az utóbbiak, a nyugati és északi felében. Összeségében véve Békés megye közlekedési kapcsolataiban, adottságaiban markánsabb változás csak akkor várható, ha a folyamatban levő közúti, vasúti fejlesztések megvalósulnak. A folyami és a légi közlekedés fellendülése pedig még hosszabb távon sem várható.

Irodalom

- BAJMÓCY P. 2009. A Dél-Alföld közlekedése. In: NAGY G. (szerk.). *Dél-Alföld. A Kárpát-Medence Régiói 10.* MTA RKK – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. pp. 273–284.
- BÉKÉS MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE. 2010. Kézirat. Pestterv, Budapest. 224 p.
- DICKEN, P. 1999. *Global shift. Transformation the world economy.* Chapman, London. 496 p.
- ENYEDI GY. 2004. *Regionális folyamatok a poszt szocialista Magyarországon.* Vita Alapítvány, Budapest. 138 p.

- IAN HAMILTON, F. E. 1995. Re-evaluating space: Locational change and adjustment in Central and Eastern Europe. *Geographische Zeitschrift.* 83. 2. pp. 67–86.
- KASZA S. 1999. *Békés megye kézikönyve.* CEBA Kiadó, Szeged. 858 p.
- KISS, É. 2007. Foreign Direct Investment in Hungary. Industry and its spatial effects. *Eastern European Economics.* 45. 1. pp 6–29.
- KISS É. 2010. *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után.* Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 224 p.
- KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT. 2011. *Gyorsforgalmi úthálózat elérhetősége: 15 és 30 perces vonzaskörzetek 2015-ben.* www.kti.hu.
- KUGLER J. 2009. A Dél-Alföldi régió múltja, fejlődési pályája. In: NAGY G. (szerk.). *Dél-Alföld. A Kárpát-Medence Régiói 10.* MTA RKK – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. pp. 23–69.
- LACKÓ L. 1975. Az életkörülmények szerint elmaradott területek kutatásáról. *Földrajzi Közlemények.* 23(XCIX). 3–4. pp. 278–282.
- LENNER T. 2012. *A Vas megyei ipari parkok és közlekedési kapcsolataik térszerkezeti kihatásai.* Kézirat. NYME TTK Földrajz- és Környezettudományi Intézet, Szombathely. 29 p.
- NAGY G. 2009a: Általános gazdasági jellemzők. In: NAGY G. (szerk.). *Dél-Alföld. A Kárpát-Medence Régiói 10.* MTA RKK – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. pp. 162–178.
- NAGY G. 2009b: A régió gazdaságának ágazati szerkezete. In: NAGY G. (szerk.). *Dél-Alföld. A Kárpát-Medence Régiói 10.* MTA RKK – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. pp. 179–191.
- NAGY G. 2009c: A Dél-Alföld ipara. In: NAGY G. (szerk.). *Dél-Alföld. A Kárpát-Medence Régiói 10.* MTA RKK – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 2009. pp. 203–224.
- RÁKÓCI G. 2004. Dinamikus tervek Békéscsabán. *Világ gazdaság.* április 15. pp. 7.
- V. É. 2001. Békéscsabán átalakult az ipar szerkezete az elmúlt évtizedben. *Napi Gazdaság.* május 4. pp. 4.