

A Baranya megyei ipari parkok közlekedési adottságai és fejlesztési problémái

LUX GÁBOR

1. A Baranya megyei üzleti környezet fejlődése

Baranya megye iparfejlődését az elmúlt két évtizedben a látványos külsőségeket mellőző, de folyamatos periferizáció határozta meg. A megye, mint a Dél-dunántúli régió egésze, fokozatosan kiszakadt a dunántúli térből, és a kelet-magyarországi megyék csoportjához sodródott. A működőtőke csekély beáramlása csak részben őrizte meg a piacképes feldolgozóipari tradíciókat; helyettük a bányászat (nagyreszt indokolt) megszűnésével és az iparvesztéssel egy elsősorban szolgáltatásokra alapozott fejlődési pálya bontakozott ki. 1995 és 2003 között az ipari teljesítmény dinamikája az ország lemaradó részeihez sorolta a megyét, 2001-ben pedig már Baranyában volt a legalacsonyabb az egy főre eső ipari termelési érték (HRUBI, L. 2006, RÁ CZ, SZ. 2008). 2010-ben csak Zala és Békés megyét tudta megelőzni, de alkalmazottanként 16,2 millió forinttal alig haladta meg az országos átlag 40%-át: a fejlődésben konzerválódott a lemaradás (a megye egyes statisztikai mutatóit lásd az *I. táblázatban*).

Bár a szerkezetváltás az ágazati átalakulás mértékében radikális volt, valójában nem következett be megújulás, új húzóágazatok sem jelentek meg. A megmaradt ipar ágazati struktúrájában elszórt gépipari tradíciókon túl nem fedezhető fel különösebb belső szervezettség (klaszterképződés) vagy térségi specializáció; az elektronikai ipar jellemzően betanított munkát használ, alacsony tudásszintű tevékenységeket végez. Bár Pécs innovációs képességéről kedvező vélemények is születtek (RECHNITZER, J. 2005), ez a potenciál kihasználatlan, és mind a képzett szakmunkások, mind a műszaki és természettudományos felsőoktatásban részesülők aránya kedvezőtlen képet mutat (PAIS, E. R. 2009); hiányzik az újraiparosításhoz szükséges tudásbázis és nagyrészt ennek intézményi háttere is. A szolgáltatásokra és kultúrára alapozott, részben tudatos, részben spontán szerkezetváltás inkább útfüggő jelenségként és sodródásként, mint irányított stratégiaként értékelhető.

1. táblázat: Baranya megye gazdaságának és közlekedésének néhány kiválasztott mutatója

Mutató	Érték	Területi koncentráció (M.o.=100)
Terület (km ²)	4429	4,8
Népesség (1000 fő)	391	3,9
GDP/fő (2009, milliárd Ft)	699	2,7
Bruttó hozzáadott érték (2009, milliárd Ft)	591	2,7
ebből mezőgazdaság (%)	6,7	5,3
ebből ipar és építőipar (%)	27,0	2,5
ebből szolgáltatások (%)	66,3	2,7
Közutak hossza (km)	1717	5,5
ebből autópálya és autópálya (%)	3,0	4,0
ebből főút (%)	15,0	3,9
ebből egyéb országos közút (%)	82,0	5,9
Vasútvonalak hossza (km)	381	5,0
ebből villamosított fővonal (%)	22	3,7
A szállítás és raktározás területén aktív vállalkozások száma	1205	3,1
Tehergépkocsik száma	15534	3,7

Forrás: Területi Statisztikai Évkönyv 2010 adatai alapján a szerző szerkesztése

A műszaki és természettudományos képzés valamint az ipar és innováció kapcsolatára számos munka (köztük HORVÁTH GY. 1998 és ERDŐS K. – VARGA A. 2010) felhívta a figyelmet; az egyetemen azonban ezek a karok gyengék, s a helyi gazdasággal nem építettek ki erős kapcsolatokat, az innovációtranszfer elmarad az elégséges szinttől. Az MTA RKK 2010–2012 közötti, K81789 jelű OTKA-kutatása (SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. 2012) keretében feltártuk, hogy a Pécsi Tudományegyetem sem diszciplináris szervezete, sem szervezeti zártsága miatt nem alkalmas hatékony innovációtranszferre; a gazdasági szféra és a felsőoktatás közötti stratégiai együttműködési kapcsolatok jelentősen elmaradnak Győr, és különösen Miskolc teljesítményétől (LUX G. 2012).

Korábbi kutatások eredményeit is felhasználva az OTKA-projekt azt a megállapítást is megerősítette, hogy Pécsen jelentős intézményi deficit mutatható ki a térségi gazdaságfejlesztésben és az újraiparosításban. A városi önkormányzat nem lát el valós gazdaságfejlesztő szerepkört. A döntéshozók nem voltak képesek a stratégiai beavatkozásra; a helyi és regionális intézményrendszer gyenge, és nem alakult ki sikeres fejlesztési koalíció. A helyi gazdasági érdekképviselők kísérletei a helyzet feloldására, így a Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara hálózatfejlesztése (PÓLA P. 2009) nem hozták meg a várt áttörést.

Mindennek köszönhetően a megkérdezett pécsi vállalkozók rendkívül kedvezőtlenül értékelték a városi üzleti környezetet, különösen a helyi adópolitikát és a hatósági gyakorlatot, az egyetem nyújtotta szolgáltatásokat és a szakképzést; relatíve kedvezőbb értékelést az üzleti szolgáltatások mellett csak kiegészítő versenylőnyként értelmezhető szoft tényezők, így a természeti környezet és a kulturális kínálat kaptak. A vizsgált három városból Pécs környezetében volt a legmagasabb a megkérdezett vállalatok telephelyváltási hajlandósága. Pécs környezetében nem csupán a minőségi telephelyi adottságok, hanem az azok hosszabb távú javítására alkalmas fejlesztő és innovációs rendszer állapota is lemaradást mutat.

2. Az ipari parkok általános adottságai

A megyében végbemenő szerkezetátalakulási folyamatok mellett ki kell emelnem néhány, az ipari parkok fejlődését általánosan érintő kérdéskört. Ezek között legfontosabb a munkaerőpiac elégtelen kínálata és kiváltképp a szakképzett munkaerő hiánya, amely az újraiparosodás legfontosabb akadálya. Ezen felül tárgyalom az ipari parkokban letelepült vállalatok, vállalkozások nemzetközi kapcsolatrendszerét, valamint a válság hatásait, ami számottevő leépítésekkel és beruházások elodázásával, de egyes vállalkozásoknál a versenyképességüket erősítő reakciókkal is járt.

A szakmunkások kínálatában komoly mennyiségi és minőségi hiányosságok tapasztalhatók. A Baranya megyei munkaerőpiac nem képes befektetők számára kellő mennyiségű, adott képesítéssel rendelkező szakmunkást (pl. villanyszerelőt, CNC esztergályost, szerszámgyártót) kínálni vagy kiközvetíteni; egy befektető számára már néhány tucat képzett alkalmazott megszerzése is komoly problémát jelent. Ez – ellentétben pl. Győr térségével – nem egy magasan fejlett munkaerőpiac kedvező kihasználtságával, hanem a több évtizedes dezindusztrializáció és képességvesztés következményeivel magyarázható. Több ipari park és betelepült vállalat beruházása, bővítése hiúsult vagy nehezült meg a szakmunkáshiánynak köszönhetően; még akkor is, ha a terjeszkedésre vagy ipartelepítésre egyébként lett volna piaci lehetőségük.

A jelenleg regionális szintű kormányhivatalként működő munkaügyi központ kínálata az ELCOTEQ felbomlásával ideiglenesen képes a megyében keresett elektronikai szakmunkások biztosítására, de a kínálati oldalt tartós szerkezeti problémák jellemzik. Aránytalanul magas a munkaerő kínálatában a szakképzetlenek aránya; a szabad munkaerő színvo-

nala és összetétele nem megfelelő. Gondot jelent a munkavállalók körében az elégtelen nyelvtudás. A tapasztalatok szerint a munkaügyi központok által közvetítettek kb. 70%-a „problémás emberanyag” – képességbeli, motivációs vagy morális okok csökkentik használati értékét. Míg korábban a munkaerőpiacról kiszoruló körében gyakori volt a leszázalékolás, a rokkantosítás az utóbbi években gyakorlatilag megszűnt és jelentős visszaminősítésekre került sor, de ezt nem követte a megfelelő számú munkahely létrehozása.

A megyei közép- és felsőfokú képzés kibocsátásában nem elégséges a megyei vállalatok körében keresett (mikro-)elektronikai vagy gépész hallgatók mennyisége; a PTE Pollock Mihály Műszaki Kara is elsősorban építészmérnököket képez, más területeken mennyiségi és minőségi problémákkal küzd. A meglévő, vagy frissen kiképzett szakmunkások körében gyakori a nyugatra vándorlás; elsősorban a német munkaerőpiacra, ahol a megfelelő nyelvtudással és gyakorlattal rendelkező szakemberek a hazainál lényegesen jobb kereseti feltételeket találnak. A képzettségvesztés problémája a megyében működő vállalkozásoknál régi keletű probléma, amely korábban, illetve az ehhez a kutatáshoz kapcsolódó interjúkban is előtérbe került; az Ipari Parkok Egyesületének Dél-dunántúli divíziójának munkamegbeszélésén szintén kitüntetett téma volt.

A Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara, az iparvállalatok és az ipari parkok folyamatos nyomása, egyeztetései ellenére még nem valósult meg a megye képzési rendszerének átalakítása, bár kedvezően értékelhetők az országos változások, a német mintájú duális képzésre helyezett új hangsúly és a TISZK (Térségi Integrált Szakképző Központ) szervezet létrehozása. Baranya megyében a 2008-ban alapított PANNON Szakképzés Szervezési Társulás látja el ezt a feladatot; alapítói Pécs és Baranya megye önkormányzatai mellett Bóly, Sásd és Siklós városok voltak (Komló csatlakozására később került sor). A társuláshoz nem önkormányzati fenntartóként csatlakozott a Pécsi Tudományegyetem, a Dél-Dunántúli Regionális Forrásközpont Szolgáltató Nonprofit Kft., a Sellyei Kistérségi Többcélú Társulás, valamint 17 megyei szakképző intézmény, mintegy 9000 fős tanulói létszámmal. A képzési rendszer legígéretesebb új eleme a kamara jogköre a képzési keretszámok megállapítására, amely hozzájárulhat a kereslethez és anticipált szükségletekhez jobban illeszkedő munkaerő-ellátás biztosításához, a hiányszakmák problémájának csökkenéséhez. Ennek érdekében a kamara külön felmentéssel eltérhet az OKJ-s követelményektől, és a bennük megállapítottnál magasabb képesítést nyújtó képzések indítását kezdeményezheti. Ugyanakkor továbbra is égető probléma, hogy a központi elképzelések a megyében nem a versenyképes gazdaság igényeihez illeszkedő, hanem gyakorlatilag a

további jövőbeli leszakadást előkészítő szakmákat – pl. betegápolókat, szociális gondozókat – preferálják a szakmasztruktúra alakításában.

Az ipari parkokban letelepült vállalatok legfontosabb *nemzetközi kapcsolatait* a német és az osztrák piac jelenti; innen származik a külföldi befektetések nagy hányada is. Ezek mellett azonban megtalálható egy szétszórtabb nyugat-európai vevőkör is Franciaországon és Olaszországon át a skandináv országokig, néhány esetben Nagy-Britanniáig. Kevésbé vannak jelen az ipari parkokban működő vállalkozások a visegrádi országok piacain, és csak nagyon kevesen építettek sikeres kapcsolatokat keleti irányban, Románia és Ukrajna felé. A Nyugat-Balkán országai szinte teljes mértékben hiányoznak ebből a kapcsolatrendszerből, még a szomszéd Horvátország is – aláhúzva azt a Baranyában tapasztalható problémát, hogy a megye nem összekötő kapocs, hanem a szomszéd országbeli perifériával határos periféria. A szélesebb világpiacra csak néhány külföldi tulajdonú, egyedi termékeket gyártó cég jutott el; ezek viszont valóban globális megjelenésűek, így légi úton is szállítanak. Fennálló kettősség, hogy az exportáló vállalatok egy része folyamatos terjeszkedéssel, a hazai piaci jelenlét megerősödése után fordult a kivitel felé, egyesek viszont olyan termékeket – jellemzően speciális gépeket, berendezéseket és részegységeket – állítanak elő, amelyek teljes mértékben a külső piacokra irányulnak, és a hazai értékesítés vagy nem létezik, vagy irreleváns.

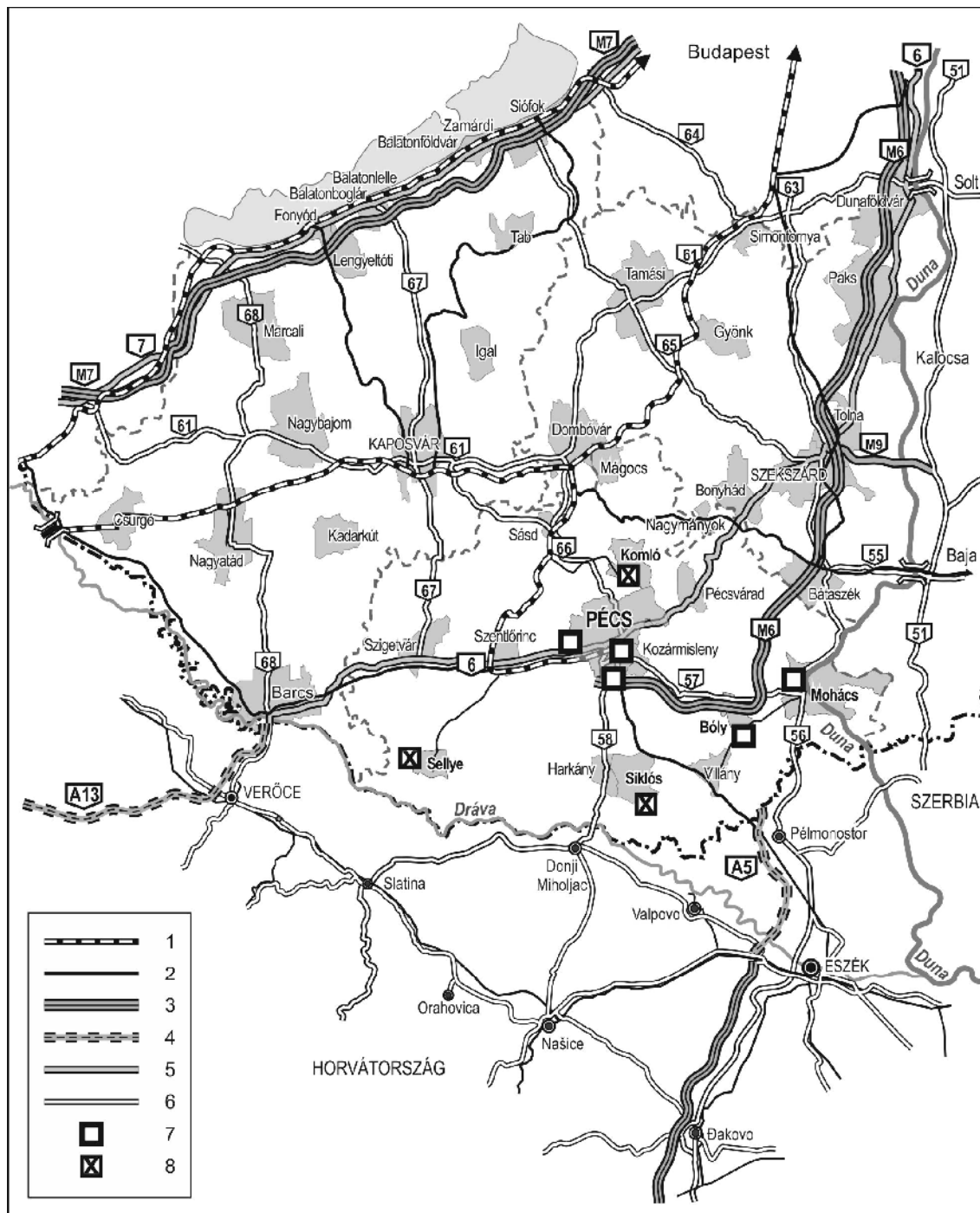
A *válság által okozott visszaesés* a működő iparvállalatok jelentős hányadát érintette; mint Közép-Európában általában, elsősorban az európai és globális ellátási láncokba integrálódott vállalkozások érezték meg a forgalom radikális csökkenését (LÖCSEI H. 2010; KISS É. 2012). Ez a visszaesés kedvezőtlenebb esetekben az 50%-ot is elérte. A válságjelenségek 2009-ben voltak a legsúlyosabbak, amit a vállalkozások korlátozott leépítésekkel, költségeik csökkentésével és új piacok felé fordulással próbáltak átvészelni. Az elbocsátások jelentősebbek voltak a rugalmas létszámmal dolgozó külföldi tulajdonú vállalatoknál (amelyek saját külhoni kapacitásaikat kímélték), míg a hazai vállalkozók inkább a nehezen megszerzett és szűkös szakképzett munkaerő hosszú távú megtartására törekedtek. 2009 után a német és osztrák piac által is húzott regeneráció indult meg, egyes vállalkozásoknál kifejezetten jó exporteredményeket értek el.

Ugyanakkor az elbocsátások, különösen a Pécsi Ipari Parkban működő ELCOTEQ anyavállalatának összeomlása még mindig érezteti hatását; az elveszített 1300 (de egy évvel korábban még 2000 körüli) munkahelynek csak egy részét sikerült visszaszerezni, és azt is részletekben: az ELCOTEQ helyére érkezett az amerikai érdekeltségű Jabil Circuit

Magyarország Kft. (Pécsi Ipari Park, 400 fő, 800 főre tervezik bővíteni) és a Flextronics (Pannova Ipari Park, 500 fő, 800-ra tervezik bővíteni), amely a Huawei részére végzi elektronikai, távközlési termékek összeszerelését. Mint arra egy ipari park vezetője felhívta a figyelmet, az ELCOTEQ a megye teljes munkaerőpiacáról toborozta alkalmazottait, és keresletét több alvállalkozó szolgálta ki, ezért bezárása rendkívül széles tovagyűrűző hatásokat kelt Baranyában. Hozzá kell tennem: az elektronika napjai meg vannak számolva a megyében, ugyanis a nagy arányban képzetlen munkaerőt foglalkoztató, műszaki vagy folyamatinnovációs kapacitásokkal nem rendelkező iparág nem volt képes megtalálni a feljebb lépés útját, az erősödő költségalapú verseny feltételei között pedig évtizedes távlatban felmorzsolódása biztosnak látszik.

3. Az ipari parkok közlekedési adottságai és szállítási tevékenysége

Baranya gazdasági fejlődésében hosszú ideig jelentős korlátot jelentett a megye periférikus elhelyezkedése és a közlekedési hálózat fejletlensége, különösen a túlterhelt, lassú haladási sebességet kínáló és kiemelkedően balesetveszélyes 6-os út problémája. A Dél-Dunántúl közlekedési hálózatáról és kapcsolatairól az *1. ábra* ad áttekintést. A délszláv válság tartós hatásai mellett az autópálya-összeköttetés hiánya és a közlekedési hálózatokon belüli relatív izoláció is szerepet játszott abban, hogy a rendszerváltás első évtizedében a külföldi tőke elkerülte a megyét, és csak néhány nagyobb beruházás valósult meg. A megye közúthálózata népességarányon felüli, de ez a mutató csak a számos település felfűzését megkövetelő aprófalvas térszerkezet összefüggésében értelmezhető (ERDŐSI F. 2006). A másodrendű hálózat jelentős minőségi problémákkal küzd, és a tömegközlekedés (autóbuszjáratok járatgyakorisága, szolgáltatási színvonala) kapcsán jelentős fejlesztési várakozások fogalmazódtak meg a pécsi agglomerációban (SUVÁK A. 2012). Mint ERDŐSI F. – GÁL Z. – GIPP, C. – VARJÚ V. (2007) megállapítja, a gazdag agrobiológiai adottságokkal rendelkező dél-dunántúli tér exporttevékenysége miatt a teherszállítás áramlásai alacsony intenzitásúak. Mivel a fejlett gazdasági tevékenységek elsősorban a központi városhoz kötődnek, a fragmentált, aprófalvas településszerkezet közlekedési adottságai különösen kedvezőtlenek, és a városoktól távoli (határmenti) területek földrajzi periférián belüli társadalmi-gazdasági perifériát alkotnak.



1. ábra: A Dél-Dunántúl közlekedési kapcsolatai és a baranyai ipari parkok elhelyezkedése. – 1 = villamosított vasúti fővonal; 2 = egyéb vasútvonal; 3 = autópálya; 4 = tervezett vagy megépült autópálya; 5 = elsőrendű főút; 6 = másodrendű főút; 7 = működő ipari park; 8 = megszűnt vagy inaktív ipari park.

Forrás: A szerző szerkesztése

Az M6-os autópálya jelentős késéssel épült meg, és jelenleg – már a dezindustrializáció által kedvezőtlenül érintett iparszerkezet egyik következményeként –

rendkívül alacsony kihasználtságú. Az autópálya-építés egy alacsony növekedési potenciált kínáló periférikus térségben valósult meg, és az utolsó, M60-as pécsi pályaszakasz megnyitására már a globális válság elmélyülését hozó 2010-es évben került sor. Egyes tervek szerint a 2020-as évekig nem következhet be az út Szentlőrinc, majd Barcs határátkelő felé történő meghosszabbítása. A gyorsforgalmi- és főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről szóló *1222/2011. Kormányhatározat* pedig az M6-os Bóly és az országhatár közötti autót út jellegű folytatását a 2025–2027 közötti IV. programciklus idejére halasztotta. Ezzel párhuzamosan hosszas huzavona után 2012 júniusában a határ túlsó oldalán, Horvátországban is leállították a tervezett A13-as autópálya építését; így a horvát autópálya-hálózat elérésére vagy Mohácson át az V/c. páneurópai korridort követő hosszabb A5-ös, vagy Letenyén át az A4-es szakaszon át adódik lehetőség.

Az ipari parkok közlekedési kapcsolataiban *a közúti, kamionos szállítási mód abszolút túlsúlyt élvez*. A megyében letelepült iparvállalatok többsége specializált piaci szegmensekben működő kis- és középvállalat, amelyek számára elsődleges fontosságú a kereslethez történő rugalmas alkalmazkodás és a gyors, ütemezett kiszállítás, amire a szoros határidők mellett általában csak néhány nap áll rendelkezésre. Ez elsősorban door-to-door szállítást ír elő; csak speciális esetekben kerül sor átrakódásra vagy köztes raktározásra; a szállítási költségek és szállítási idők leszorítása rendkívül fontos az ipari parkokban működő vállalkozások számára. A közút dominanciájában szerepet játszik az is, hogy az ipari parkokban letelepült vállalatok többnyire nem nagy tömegű, még kevésbé ömlesztett árukra szakosodtak. A néhány kivétel – nehézgépgyártó középvállalatok – szintén úton szállítanak, úgy is, hogy ez korlátokat jelent a legyártható berendezések méretére (terjedelmére) nézve.¹ A közút előnyben részesítése igaz az ipari parkokon kívül működő, nagy szállítási igényű cégek többségére is: még a mezőgazdasági tömegáru szállításában is visszaszorult a vasút, és alig jelenik meg a folyami szállítás.

A közúti szállítás igénybevételének formájában különbségek figyelhetők meg a hazai és külföldi iparvállalatok között, bár ez részben a vállalati mérettel függ össze. A nagyobb vállalatok önálló (gyakran Baranyán kívülről irányított) logisztikai részleget működtetnek, saját tulajdonú kamionparkkal rendelkeznek vagy nagyobb, a térségen kívüli központtal rendelkező szállító társaságokkal állnak szerződésben. A hazai vállalkozásoknál gyakoribb a bérfuvaroztatás, amelyre sokkal inkább helyi vagy térségi fuvarozó vállalkozásokat vesznek igénybe. Ezek egy része kifejezetten egy-egy ipari park és környezete kiszolgálására

¹ Ez az engedélyköteles túlméretes (pl. 2,5 m szélességet meghaladó) szállítmányokra is érvényes.

specializálódott. Legtisztabban Bólyban alakult ki ez a forma, ahol a kis- és középvállalkozások közösen vesznek igénybe kamionos szállítást, és a fuvarokat is együttműködésben szervezik meg. A helyi fuvarozók mellett szól a kialakult üzleti kapcsolat és a megbízhatóság, de az áruismeret is – tudják, milyen árukhoz hogyan kell nyúlni. A kisvállalkozások a helyi piacokra irányuló vagy nem túl nagy hatósugarú szállításokat általában saját tulajdonú eszközökkel (teherautókkal) végzik. Bizonyos esetekben a szállítási távolságtól függ, hogy igénybe vesznek-e külső fuvarozót.

Az autópálya-építés hatása változó megítélésű az ipari parkok menedzsment-szervezetei és a megyei vállalkozások körében, és ennek okai mögött egy fontos összefüggés mutatkozik. Megfigyelhető, hogy *az új autópálya kedvező hatásait elsősorban az eleve versenyképes vállalkozások voltak képesek kihasználni*, míg a gyengébbek működésében nem jelentett áttörést. Az autópálya nyomvonalának hatása is ambivalens: Pécs és Baranya fővárosi összeköttetését javítja, a nyugati és keleti felvevőpiacok elérésében viszont nem optimális nyomvonalú, hiányzik az Ausztria és Észak-Olaszország/Horvátország felé irányuló kapcsolat. Mindaddig nem tapasztalható az autópálya tőkevonzásra gyakorolt konkrét pozitív hatása sem (ez összefügg NÉMETH N. 2009 eredményeivel), bár itt figyelembe kell venni a beruházási döntések fokozatosságát és a válság hatásait is. Ami a válaszokban megjelent, az arra mutat rá, hogy külső beruházók számára az autópálya jelenléte „első körös” kérdés, vagyis a beruházásokhoz vezető további tárgyalások első előfeltétele; potenciális befektetők pozitívan értékelték jelenlétét. Hozzájárul továbbá a felsővezetők és üzletfelek közlekedési feltételeinek javulásához, ami kedvező szoft tényező. A tapasztalatokat összegezve: az autópálya szükséges, de önmagában nem elégséges feltétel az ipartelepítés szempontrendszerében.

A vasúti és folyami szállítási módok elvi szinten sem jelennek meg a vállalatok szállítási döntéseiben. *A vasúti szállítás problémái lényegében még ott is kizárják a szolgáltatás igénybevételét, ahol kiépített iparvágány áll rendelkezésre*. A vasút szervezeti és infrastrukturális okokból sem képes teljesíteni a megrendelők elvárásait.

Maga a hálózat csak a Pécs–Szentlőrinc–Dombóvár fővonalon villamosított (ez a hálózat 22%-a), többi részét még a törzshálózati vonalakon is csak dízelvontatással lehet elérni. A pályák műszaki állapota egyöntetűen rossz, ami csak lassú haladási sebességet tesz lehetővé, és gyakoriak a késések. További költségeket jelent a be- és átrakodás, amelyet a kiszállítás végpontja előtt az esetek többségében meg kellene ismételni. Ez mindkét végpontban további közúti fuvar költségekkel járna, ezek megszervezése és költségei pedig

indokolatlanul magas terheket jelentenek a vállalkozások számára, és csökkentik a rugalmas door-to-door kiszállításban elért előnyeiket. A vasúti szállítás ezen túl különálló biztosítási tételekkel terheli a szállítási és adminisztrációs költségeket.

Végül a vasút szervezeti okokból sem képes kiszolgálni a megyében jelentkező szállítási igényeket. Azok a vállalatok, amelyek próbálkoztak vasúti szállítás megszervezésével, a MÁV részéről rendkívüli rugalmatlanságot és a piaci szemlélet hiányát tapasztalták; ráadásul a helyi kirendeltségek nem is rendelkeztek azokkal a döntéshozatali kompetenciákkal, amelyek egy rendszeres üzleti kapcsolat megalapozásához és működtetéséhez hozzájárultak volna. Ezért a próbálkozások általában nem jutottak túl az ajánlatkérési fázison.

A *folyami szállítás* elsősorban fejlesztési elképzelésekben megjelenő óhaj, de igénybevétele minimális, és újrafelújításának nincs reális esélye az iparvállalatok szemszögéből. Térségi iparvállalat gabonaipari profilja keretén belül foglalkozik uszályberakók telepítésével, de ez nem jelent *de facto* saját szállítási tevékenységet. A folyami szállítás legnagyobb hátránya a vasútinál említett lassúság és rugalmatlanság; nincs olyan vállalat, amely releváns költségcsökkenést tudna elérni ezen az úton, annak ellenére, hogy többen legalább információszerezés szintjén, szállítmányozó cégen keresztül gondolkodtak a lehetőségben. A korábban működő kikötők leépültek (lásd Mohács esetét), nem szállítanak ipari termékeket.

A *légi közlekedés* igénybevétele korlátozott. Rendszeresen a világpiacra szállító vállalatoknál, illetve prompt alkatrészbeszerzés esetében kerül rá sor, meghatározóan Ferihegy repülőtéren, nagyon ritkán Zágrábban. A Pécs–Pogány repülőtér sem cargo terminálként, sem személyszállításban nem játszik szerepet. A repülőterek legnagyobb jelentőségét a közép- és felsővezetők személyforgalma adja, de itt a pécsi légikikötő rendszeres járatforgalmának megszűnése a potenciális versenyelőnyt átmenetileg ismét megszüntette. A budapesti autópálya-összeköttetés megkönnyítette az országos repülőtér elérését – ezen az útvonalon rendszeres iránytaxi-szolgáltatás is kialakult (Travel4You) – ám azzal is jár, hogy a regionális repülőtér feléléstése még kevésbé valószínű.

A belső szállítási infrastruktúra kiépítésében az ipari parkok jellemzően a telekhatárig végzik el a feltáró úthálózat kiépítését; a belső utak és az anyagmozgatás vállalati kompetencia (részleges kivételt jelent a sikeres csarnokbérleti rendszer, amelyet részletesen Bólynál ismertettek). A telephelyen belüli szállításban és anyagmozgatásban a letelepült vállalkozások saját eszközparkjukat használják; általában targoncákat, külső és csarnokdarukat.

4. Specifikus ipari parkok

A tanulmány második részében a megyében működő ipari parkok néhány képviselőjéről adok áttekintést. A vizsgált kör nem teljes: nem tárgyalom a Pécs keleti határában, az uránbánya-rekultiváció után kialakult barnamezős területen létesült Pannova Ipari Parkot; a logisztikai szolgáltatások nyújtására törekvő, de 2012-ben felszámolás alá került Siklói „Serena” Ipari Parkot, valamint a Sellyei Ipari Parkot. A kutatásban viszont így is szerepelnek erősen különböző léptékű és profilú ipari parkok, amelyek egyben életciklusuk más-más fázisaiban járnak, és a közös (Baranya megye környezetéből adódó) fejlődési adottságok ellenére erősen eltérő fejlődési pályát jártak be.

4.1. Pécsi Ipari Park (PIP)

Baranya megye legkorábban létesült, címét 1997-ben elnyert ipari parkja megszűnéséig a város legfontosabb iparvállalata, az ELCOTEQ Magyarország Elektronikai Kft. telephelye volt. A PIP területe a város átmeneti zónájában, a városközpontot átszelő 6-os főút és az M60-as autópálya között helyezkedik el. A terület rekultiváción átesett korábbi bányaterületekből és hozzájuk csatolt, nagy kiterjedésű zöldmezős telkekből áll.² A tulajdoni szerkezet vegyes; többségében a városgazdálkodó Pécs Holding, kisebb részben területet vásárló német, francia és finn befektetők rendelkeznek tulajdonnal.

2. táblázat: A Pécsi Ipari Park fő adatai

Ipari park neve	Pécsi Ipari Park (PIP)	
Alapítás éve	1996	
Jellege	vegyes (barna- és zöldmezős)	
Tulajdonosai (%)	magyar külföldi	75%: Pécs Holding 25%: külföldi befektetők
Fő adatok	Betelepült vállalkozások alapításkor	n.a.
	Betelepült vállalkozások jelenleg	56
	Alkalmazottak alapításkor	n.a.
	Alkalmazottak jelenleg	1580 fő, 2008-ban 2422 fő
	Beruházási érték	n.a.
	Árbevétel	n.a.
	Exportarány	n.a.

² A pécsi városszerkezet fizikai átalakulásáról lásd TRÓCSÁNYI A. (2011) tanulmányát.

Terület (ha)	Hasznosítható ebből betelepített ebből szabad	139 ha n.a. n.a.
Vállalkozási szerkezet (db)	mikrovállalkozás (-9 fő) kisvállalkozás (10-49 fő) középvállalkozás (50-249 fő) nagyvállalkozás (250- fő)	31 13 2 10
Infrastrukturával ellátott terület (ha)	csatorna víz villamos energia gáz közvilágítás úthálózat	139 139 94,4 114,4 92,2 94,4
Kommunikációs hálózat kiépítettsége	vezetékes telefon vezetékes internet fénycábel-hálózat	van van fejlesztés alatt

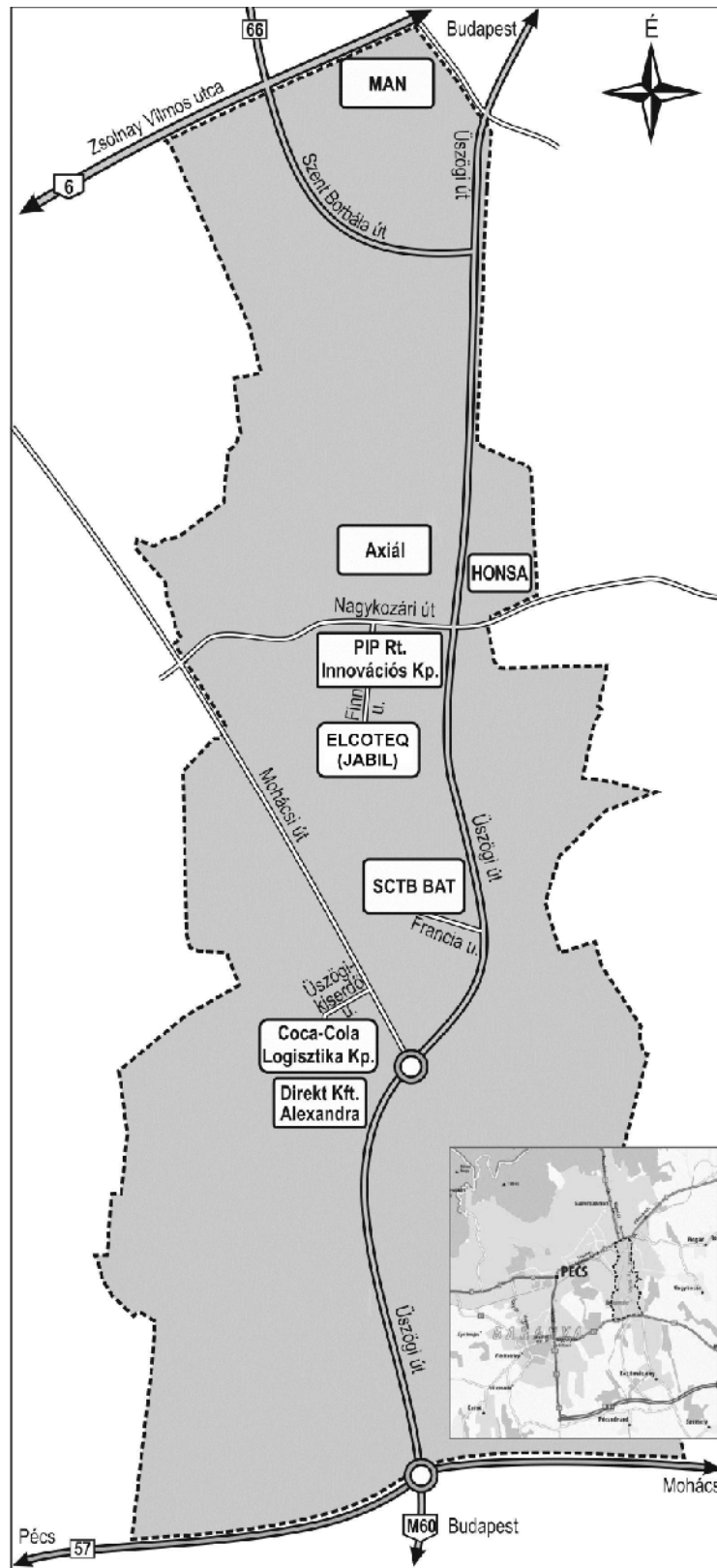
Forrás: Az ipari park 2011. évi beszámolója, www.pip.hu és interjú alapján a szerző szerkesztése

Az ipari park Pécs legjelentősebb, regionális szerepet játszó ipari telephelyeként került kialakításra; célja elsősorban a nagy területigényű, magas foglalkoztatást teremtő vállalatok térségbe vonzása volt. Ezt az alapításkor utakkal feltárt, közművesített telephelykínálattal ösztönözték. Az ipari park funkciója a későbbiekben diverzifikálódott; logisztikai központok és kereskedelmi egységek is megjelentek a letelepült cégek között. A legjelentősebb vállalatok jelenleg a 2012-ben betelepült ELCOTEQ-utód Jabil Circuit Magyarország Kft., a Pécsi Direkt Kft. (Alexandra), a HONSA Alkatrész Kereskedelmi Kft., az SCTB British-American Tobacco Pécsi Dohánygyár, az Axiál Kft., valamint a kereskedelmi vállalkozások között a Cora, a Bricostore és a Pólus raktárbázisa.

A válság különösen kedvezőtlen hatással volt az ipari parkra, amelynek 2008 után mintegy ezer fővel csökkent a foglalkoztatása. A mélypontot az ELCOTEQ-ben végrehajtott leépítésekkel, majd a vállalat felszámolásával érték el; az összesített létszám a Jabil belépésével jelenleg 1580 főn áll. Továbbra is sok vállalkozás küzd a fennmaradásáért, és források hiányában a fejlesztések leálltak. Sem pályázati források, sem bankhitelek nem állnak kellő mennyiségben rendelkezésre.

2002-ben 500 ezer Euró PHARE forrás és 200 millió Forint saját erő felhasználásával az innovatív kis- és középvállalkozások inkubációja érdekében Innovációs és Technológiai Fejlesztési Központot alakítottak ki a gazdasági szereplők és egyetem közötti kapcsolatok erősítésére. Az innovációra alapozott fejlődés mindmáig elsősorban az egyetemi klinikumhoz kötődő egészségipari kisvállalkozások formájában jelenik meg az ipari park-

ban; a pólusprogram során sem vezetett kritikus tömegek kialakulásához. Az Innovációs Központ egyben a teljes PIP központja lett.



2. ábra: A Pécsi Ipari Park (PIP)

Forrás: Ipari park közlése alapján a szerző szerkesztése

2004 és 2010 között három ütemben inkubációs célokat szolgáló Vállalkozói Falu alakult ki, DDOP források felhasználásával. Az épületegyüttes összesen 6200 m², egyenként 450-550 m² alapterületű, egyedi igényeket is figyelembe vevő műhelycsarnokot, szociális blokkot és irodákat foglal magában; csarnokbérleti rendszerben működik. Ez a befektetésvonzási forma kiemelkedően sikeresnek bizonyult, a kiépített kapacitások iránt magas érdeklődés volt tapasztalható. A csarnokok területének 90%-át bérlik termelő vállalkozások. Az ipari park vezetősége problémának tartja, hogy kevés a PIP területén az 50–250 fős méretkategóriájú középvállalkozás, amelyek átmenetet képeznének a multinacionális vállalatok és a kisvállalkozások között.

Míg a multik külső forrásból érik el az általuk igénybevett szolgáltatásokat, a KKV-k számára igény esetén az ipari park kiközvetíti vagy maga nyújtja őket. A szolgáltatások között műszaki, jogi, pénzügyi–ügyviteli és pályázati tanácsadás, területörzés, tárgyalóterem, közlekedésszervezés, takarítás, szervezett hulladékgyűjtés, karbantartás és korlátozottan biotechnológiai technológiatranszfer szerepel. A kisvállalkozások igény szintje azonban nagyon alacsony, nem vesznek igénybe széles körű szolgáltatási kört; a nagyok pedig, amelyek szolgáltatásaikat saját rendszereiken keresztül veszik igénybe, nem teszik indokoltá a komolyabb kínálatot.

Az ipari park belső utak mellett kialakított nagyméretű telkekre alapul; a kisebb területigényű kisvállalkozások a Vállalkozói Faluban és a 6-os főút mellett telepedtek le. A belső úthálózatban a közösségi közlekedési vállalattal együttműködésben buszmegállót alakítottak ki, továbbá szerződéses járatok is üzemelnek egyes vállalkozások és a város között. Az ipari park parkolók építésével is törekedett a személyközlekedési igények kiszolgálására. A fejlesztési célok között szerepel a déli irányból, a Mohácsi úton áthaladó tömegközlekedés kialakítása, amely jobb összeköttetést teremtene az Ipari Park felé, valamint a belső úthálózat fejlesztése, a most még nem teljes közvilágítás, valamint a változó igényeknek megfelelő járdák és bicikliutak kiépítése.

A betelepült vállalkozások szállítási szükségleteiket elsősorban közúton látják el; a vasúti szállítás szerepe csekély. Az M60-as autópálya-szakasz megépítésével az ipari park szállítási adottságai jelentősen javultak a főváros, valamivel kisebb mértékben a nyugati piacok felé. A szállításokban a logisztikai szolgáltatások több formája megtalálható: a nagyvállalatok saját szerződéses kapcsolataival mellett létezik ipari parkon belül működő logisztikai cég is. A betelepült vállalatok nemzetközi kapcsolatrendszerük elsősorban Németország felé orientált; keleti irányban az Alexandra romániai szállítási a legjelentősebbek.

4.2. Bólyi Ipari Park

Az ipari park helyén az 1990-es rendezési tervben jelöltek ki először iparterületet; magát az ipari parkot 1998-ban alapították zöldmezős beruházással, 3 betelepült vállalkozás részvételével. 2002-ben már 600 alkalmazottja volt, amellyel lényegében megszüntette a helyi munkanélküliséget és hozzásegítette a települést a mikrotérségi központtá fejlődéshez; a helyi közösség sikeresen alkalmazkodott a globalizáció feltételeihez, amelyet az önkormányzat innovatív hozzáállása is elősegített (MAUREL, M-C és PÓLA P. 2007). Már a hivatalos bejegyzés előtt elkezdődött az infrastruktúra kiépítése és a befektetés-promóció. Az ipari park szervezetének 100%-os tulajdonosa a városi önkormányzat; a betelepített terület 78%-át értékesítették, 22%-át pedig – elsősorban hazai kis- és középvállalkozásoknak – bérbe adták. Az ipari park címet elnyert 57,7 ha területből 16,1 ha még szabadon hasznosítható. A területek betelepítése Bóly városától fokozatosan kifelé haladva, fésűs elrendezésben (feltáró utakra felfűzve) történt három ütemben, a még szabad telkek az ipari park külső szélén, a III. fejlesztési ütem területein helyezkednek el. Egy 11,5 ha alapterületű, az alapítás idején állattartó telepként, jelenleg vetőmagtárolóként üzemelő terület az I. ütem része, de csak formálisan tartozik az ipari parkhoz (Bóly – Töttös Zrt.).

Az ipari park szerkezeti adottságai alapján a kis- és középvállalkozásokra alapozott helyi foglalkoztató ipari parkok közé sorolható, de ezen a kategórián belül magyar viszonyok között kiemelkedően sikeres, Bóly munkaerőpiacán túllépve kistérségi foglalkoztató szerepet játszik, és a Bóly Rt. jelentős létszámcsökkentése után a legfontosabb munkaadó a város környezetében. A válság előtt kb. 820, jelenleg 760 főt foglalkoztató ipari park alkalmazottjainak kb. 40%-a bólyi lakos, 60%-a ingázó; a bejárók között jelentős szerepük van a környékbeli aprófalvaknak. A település 6%-os munkanélküliségi rátája így rendkívül kedvező, a megyei érték fele. A válság jelentette problémák továbbra is érvényesülnek, mivel a termelő vállalkozások közül először külföldi részlegekben került sor a leépítésekre, és még nem történt meg a teljes létszám visszapótlása. A létszámcsökkentés elsősorban a szerződéses állomány hosszabbításának elmaradásával ment végbe és a teljes állomány kb. 20-25%-át érintette; a tartósan foglalkoztatott munkavállalók között kisebb a fluktuáció. Az ipari park vezetése megpróbálja elkerülni a jelentős cégek kivonulását, mivel az gazdasági kár mellett marketingproblémát is jelenthet számukra.

3. táblázat: A Bólyi Ipari Park fő adatai

Ipari park neve		Bólyi Ipari Park
Alapítás éve		1997
Jellege		zöldmezős
Tulajdonosai (%)	Magyar Külföldi	100%: Bóly Város Önkormányzata –
Fő adatok	Betelepült vállalkozások alapításkor	3
	Betelepült vállalkozások jelenleg	20 működő, 4 betelepülő, 4 szerződött
	Alkalmazottak alapításkor	n.a.
	Alkalmazottak jelenleg	760 fő, válság előtt 820 fő
	Beruházási érték	2104 millió Ft
	Árbevétel	3389
	Exportarány	20,14%
Terület (ha)	Hasznosítható	57,7
	ebből betelepített	37,5
	ebből szabad	16,1
Vállalkozási szerkezet (db)	mikrovállalkozás (-9 fő)	7
	kisvállalkozás (10-49 fő)	5
	középvállalkozás (50-249 fő)	5
	nagyvállalkozás (250- fő)	1
Infrastrukturával ellátott terület (ha)	csatorna	44,29
	víz	44,29
	villamos energia	44,29
	gáz	36
	közvilágítás	30
	úthálózat	44,29
Kommunikációs hálózat kiépítettsége	vezetékes telefon	van
	vezetékes internet	van
	fénykábel-hálózat	van

Forrás: Az ipari park 2011. évi beszámolója és interjú alapján a szerző szerkesztése

A betelepült vállalkozások között a legjelentősebb az Eckerle Automotive Bóly Kft. (korábban SMT Hungária Kft., 477 alkalmazott), motorok szénkeferendszerére szakosodott, a teljes európai piacra szállító autóiipari beszállító, amely a válság idején jelentős, kb. 150 fős leépítést hajtott végre, de helyben maradni szándékozik. További kiemelhető vállalkozások találhatóak a fűtéstechnikában (Max Blank Hungária Kft., német és francia piacokon értékesített vas/márvány prémium kandallók), az építőiparban (Mecsek Aszfalt Kft.), a fémfeldolgozásban, a gépgyártásban (Schmitt Sky Lift Zrt.) és a faiparban. Kihe-lyezett telephelyet üzemeltet a Délvíz Zrt. (vízmű). A betelepülő cégek között növényne-mesítő üzem, autóiipari termékeket is előállító fröccsöntő, egyedi gépeket gyártó vállalko-zás, valamint betontermék (betonelem)-gyártó található. Az exportorientált cégek fő piaca Németország, bővebben Észak- és Közép-Európa, ezen belül Csehország, Ausztria, és a továbbfeldolgozásra vitt termékek esetében Románia vonzása kiemelkedő. Az autóiipari

szállítások egy része Ferihegy repülőtéren keresztül történik, és léptéke globális hatósugarú (a Volkswagen kínai és mexikói telephelyeire).

A Bólyon települt vállalkozások számára releváns versenyelőnyök között lényeges a szakképzett munkaerővel való viszonylag jó ellátottság, amit kiegészít a munkavállalók némettudása. Egyes vállalkozások letelepülésében szerepe volt a családi–rokon kapcsolatoknak (ez Baranya megyében máshol is előforduló szoft ipartelepítési tényező), de elsősorban az ipari park által kínált telephelyi adottságok és az önkormányzat aktív befektetésszervező tevékenysége meghatározó. Az M6-os autópálya hatása abszolút pozitív, de nem önmagában meghatározó elem. Bóly közvetlen környezetének munkaerőpiaca kedvező helyzetű, a munkaerő kínálata illeszkedik a kereslethez, és csak néhány hiányszakmára van példa (szerszámgyártás, CNC marós, CNC esztergályos). Ez a probléma enyhült az aktív technikusképzéssel és a TISZK létrehozásával, de még nem megoldott.

A vállalkozások között még viszonylag kis súlyú a hazai tulajdonú középvállalkozások aránya, de már létezik 5-6 helyi vállalkozás, amelyek garázscégekből nőttek ki magukat és költöztek be az ipari parkba. Az ipari park fejlesztési stratégiájában kiemelten támaszkodik ezekre a vállalkozásokra, mivel egyes iparágak befektetésvonzásában megerősödtek a keleti versenytársak (Románia és Ukrajna), és a válság is visszavetette a nyugati vállalatok beruházási hajlandóságát. A helyi vállalkozások működéséhez az ipari park külön kedvezményeket biztosít, pl. kedvezményes (70%-on átadott) energiaárakkal. A legszívesebben önkormányzati segítség viszont a csarnoképítés és a csarnokbérleti rendszer lett. A kis- és középvállalkozások számára rendkívül nehéz feladat a tőke- és infrastruktúraigényes, szabványokkal és előírásokkal terhelt telephely-létesítés, ehhez sem szabad tőkével, sem szaktudással nem rendelkeznek; ezért komoly kereslet mutatkozik kulcsrakész csarnokhely biztosítására. Az önkormányzat a két megnyitott, kisebb üzemcsarnok³ mellett további három csarnokban 6100 m² gyártótér és kb. 800 m² iroda és szociális blokk létrehozását tervezi vegyes finanszírozással (kb. 400 millió költség 50-50%-ban önkormányzati és DDOP pályázati forrásból), amelyet kedvezményes, 850 Ft/m² bérleti díjjal tervez értékesíteni. Bár ez a beruházás jelentős költségekkel jár, hosszú távon működtetett önkormányzati vagyonelemmé válik, és visszahozza a befektetett pénzt (a helyi foglalkoztatás és adók mellett fogyasztás, egzisztenciaépítés, szolgáltatások igénybevétele formájában). Az ipari park hosszú távú gazdasági céljai – erős helyi vállalkozóréteg kialakítása –

³ Egyenként 4000 m² területen 800 m² csarnok; felszereltségük két iroda, 10-30 fős öltöző, vizesblokkok, étkező; a gyártótér területén 5 t portáldaru, pneumatikus hálózat, 250 kW villamos teljesítmény, elektromos kapuk, tűzjelző és vagyonzvédelmi rendszer, 16 parkoló, termálvíz alapú padlófűtés.

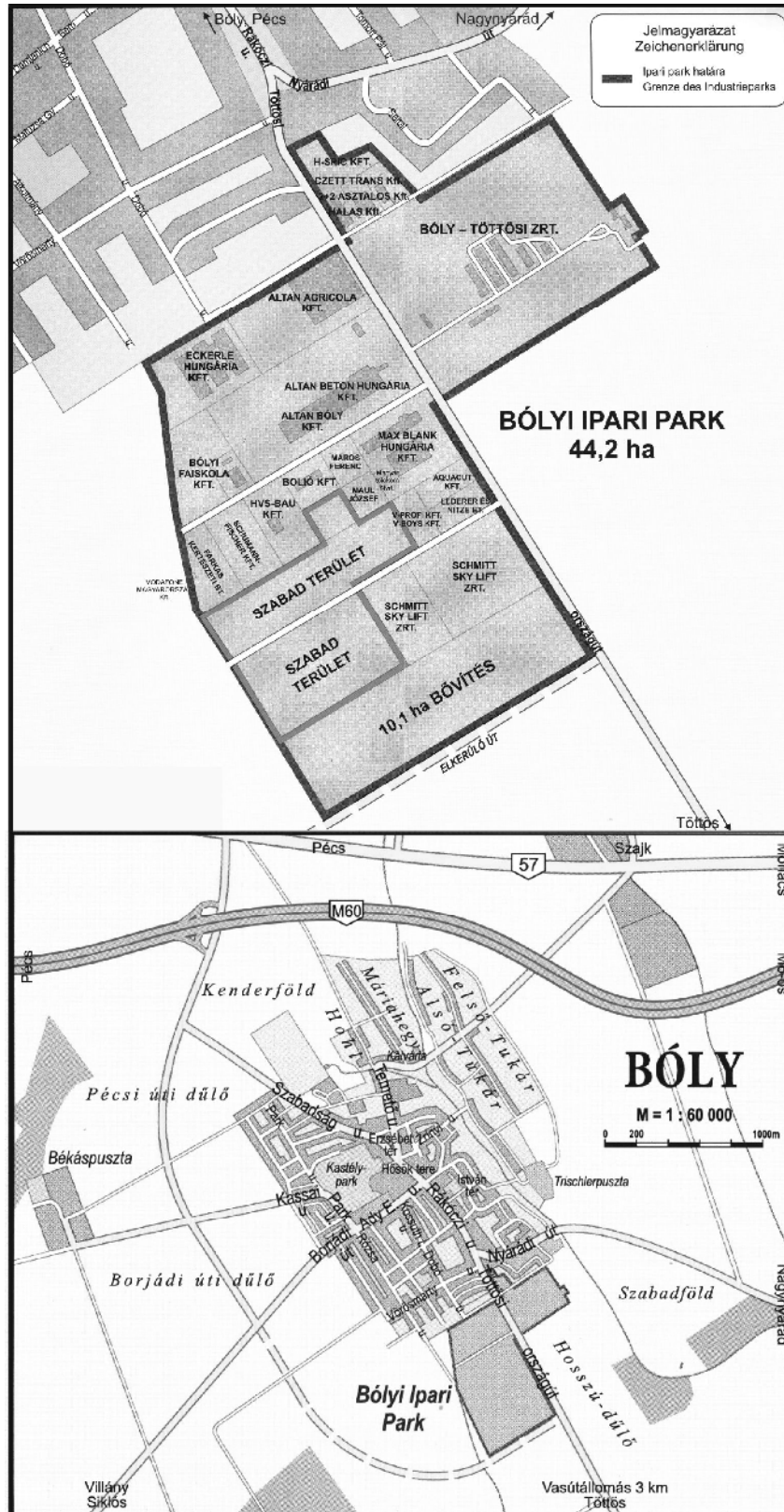
mellett a település szociális céljai, a fiatal vállalkozók megtartása és hazahozatala, vagyis végső soron a település fenntartható fejlődése jelentik a beruházások motivációját.

Az ipari park helyközi–távolsági közlekedési kapcsolataiban a megye más ipari parkjaihoz hasonlóan a közút meghatározó, a vasúti szállítás drágasága, lassúsága és szervezeti merevsége miatt nem merül fel reális lehetőségként. Még az ipari parktól független Bóly Rt. tömeges szállításai (pl. cukorrépa, vetőmag- és szántóföldi növénytermesztés, élőállat) is közúton történnek. A vállalkozások kialakították szállítási rendszereiket; működik reptéri kapcsolat és németországi ingajárat is. A saját logisztikai részleget működtető nagy- és közép vállalkozások mellett kialakultak a csoportos szállítás közösen igénybevett kapacitásai; bólyi szállító vállalkozások (Czett-Trans Szállító és Szolgáltató Bt.) végzik el a szállítás megszervezését és lebonyolítását, ami rendszeres kamionforgalommal, összeállított heti program alapján zajlik heti 2-3 szállítási/rakodási napon, hetente két fordulóval.

A közúti kapcsolatokban az M6-os autópálya jelentette összeköttetést a betelepült és letelepülő vállalatok jelentős pozitívumként értékelik. Az ipari park alapításakor elzárt, periférikus közlekedésföldrajzi helyzetű volt, és a vállalatok betelepülését egészen az ezredfordulóig visszavetette a jugoszláv konfliktus utóhatása. A legfontosabb cél Németország elérése, és ezt az autópályakapcsolat lényegesen könnyebbé tette. Egyes hazai vállalkozásoknál a megnyíló lehetőség profilváltást eredményezett, illetve hazai tulajdonú vállalkozásokat vonzott az ipari parkba (pl. Aquacut Kft., vízsugaras vágás); a külföldi tulajdonú vállalkozásoknál az autópálya a szállítás mellett az ügyvezetők közlekedése szempontjából is fontos.⁴

Az ipari park területi terjeszkedése adminisztratív nehézségekkel jár; a bővítés alapjául szolgáló földterületek megvásárlása nem okozott gondot az önkormányzat számára, de a földek bevonása, átminősítése lassú és bürokratikus folyamat. Ezek a problémák felmerültek egy biogáz-üzem telephelyválasztása kapcsán is; az autópálya-lehajtótól délnyugatra tervezett telephelyet csak területcserével sikerült megszerezni. Az önkormányzat törekszik a délnyugati elkerülő út megépítésére, ami felfűzné az ipari parkot a Siklósi útra és az M60-as útszakaszra, tehermentesítené az ipari park és a Bóly Rt. szállításai által is leterhelt belső települési úthálózatot (lásd *I. ábra*). Ez 2020 m-es becsatlakozást létesítené az autópályára.

⁴ Korábban volt példa beruházás megghiúsulására annak köszönhetően, hogy nem volt biztosított az üzletvezetők közlekedése, illetve magánrepülőgépre nem kaptak Pécssett leszállási engedélyt.



3. ábra: A Bólyi Ipari Park

Forrás: Önkormányzati kiadvány

Az ipari park belső infrastruktúrája összközművesített⁵, továbbá kommunikációs infrastruktúrával, így optikai kábelhálózattal is ellátott. Az önkormányzat az infrastruktúra kiépítése után értékesíti a szabad telkeket, és ha igény van rá, a szükséges kiegészítő beruházásokat is elvégzi. A vállalkozások zavartalan energiaellátása és a termelés kiesések megakadályozása érdekében többszörös átfedésű, saját generátorkapacitással is rendelkező áramellátás működik; a fő szolgáltató az E-ON, de lehetőség nyílik más áramszolgáltatók igénybevételére is. A belső szolgáltatásokat, amelyeket korábban a városi önkormányzat, jelenleg a 2012 januárjától működő Bólyi Ipari Park Üzemeltető Kft. szervez, az igények rugalmas kiszolgálásával és a szolgáltatók közvetítésével biztosítják. Így pl. üzemi étkeztetést, bevásárlásszervezést, szervezett munkásszállítást, takarítást, hulladékgyűjtést rendezvényszervezést is végeznek, amely további biztos keresletet biztosít a szolgáltatások nyújtásába bevont helyi vállalkozók számára.

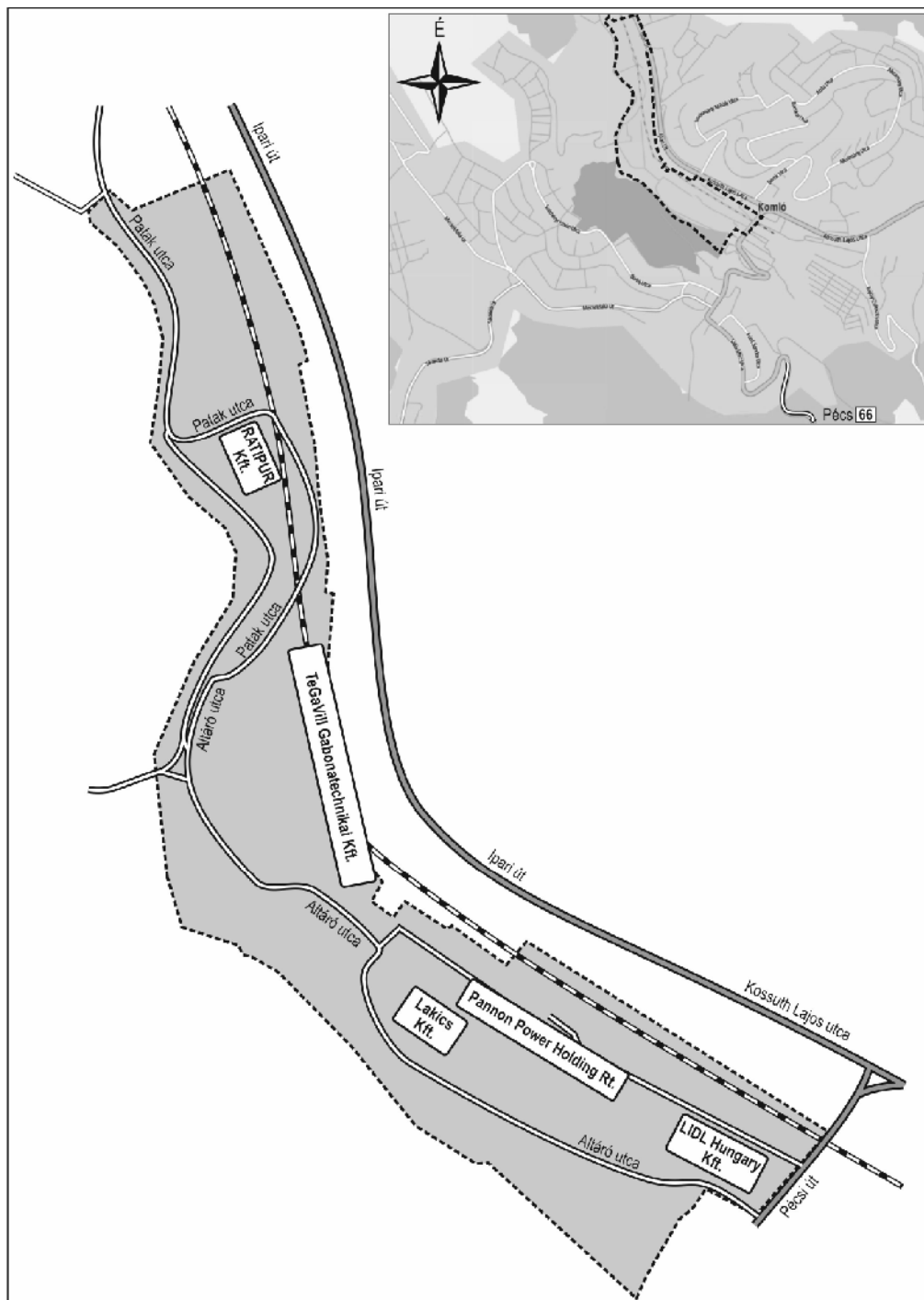
4.3. Carboker – Komlói Ipari Park

A Carboker – Komlói Ipari Parkot 1999-ben alapították a bányavagyon-hasznosítás állomásaként, 25 ha barnamezős területen (jelenleg – formálisan – 32 ha tartozik hozzá). Létrehozásakor már több ipari vállalkozás működött a telephelyén. Az ipari park kitűzött céljai ellenére kizárólag vagyonkezelőként működött, és nem folytatott önálló fejlesztő vagy befektetés vonzó tevékenységet területei értékesítésre kínálásán túl; ezt az is szemlélteti, hogy megkérdéskor több, régóta letelepült vállalkozás képviselője számára nem volt érzékelhető, hogy ők egy „ipari parkban” működnek. Városi vállalkozók közös pályázati feltételeik és céljából már korábban kísérletet tettek a valós tevékenységet nem folytató ipari park megvásárlására, de akkor ez nem járt sikerrel: a felkínált vagyontárgyak (korábban a szénbányához tartozó irodaépületek) valós minősége messze elmaradt a könyv szerinti értéküktől, és a területet jelentős adósságok terhelték. Jelenleg az önkormányzat az ipari park újraalapítására törekszik, de a Carboker 2011-es felszámolása után ehhez még jelentős örökölt akadályokat kell elhárítania. Így a helyről jelenleg csak iparterületként beszélhetünk, de profilja, közlekedési problémái és jövőbeli lehetőségei miatt mégis rövid bemutatást érdemel.

⁵ Víz, tűzvíz, csatorna, gáz, termálvíz-fűtés, villamos energia, közvilágítás és úthálózat.

Az ipari park fő profilját a gépgyártó vállalatok adják; közöttük több hazai tulajdonú közép vállalat, amelyek az elmúlt két évtizedben 15-30 fős családi vállalkozásokból nőttek nemzetközi tevékenységet is folytató, 100-300 fős létszámú piaci szereplőkké. Termékeik elsősorban egyedi megrendelői igényeket kielégítő gépek és géprendszerek, részben technológia telepítése. A gépgyártás mellett fémmegmunkáló vállalkozások is megtalálhatók; ezek szintén a városban kialakult ipari hagyományokhoz és tudáshoz kapcsolódnak. A vállalkozások számára folyamatos problémával jár a kiöregedő szakmunkásállomány megújítása és az elvándorlás megállítása; ennek érdekében közös megoldásokban gondolkodnak, és tanulószervezetekkel is elősegítik a szakmunkások helyben maradását.

Az ipari park területe a város központjába ékelődő, az Altáró utca, a Pataki utca és a vasútvonal által határolt terület. A komlói ipartelepítésben évtizedek óta kihívást jelentett a domborzati adottságokhoz való alkalmazkodás; a rendelkezésre álló sík területek rendkívül korlátozottak, és teljes egészében a völgyfenéken, a városközpontban található. A szénbányászat idején ez nagyon erős környezeti terheléssel járt; ma a működő vállalkozások emissziója minimális. Az ipari park – iparterület barnamezős, a Mecseki Szénbányák Tröszt egykori tulajdonában lévő, melléküzemek által betelepített területeken terül el. Mind a vasút, mind a déli oldal hegyoldala kemény korlátot jelent a további terjeszkedés számára; a már betelepült vállalkozások ezt elsősorban területeik intenzívebb kihasználásában látják biztosíthatónak. Szabad területet a korábban a Komlói Fűtőerőmű Zrt. által tulajdonolt 6,2 ha összterületű telkek jelentenek.



4. ábra: A Carboker – Komlói Ipari Park területe

Forrás: A szerző szerkesztése

Az ipari park belső közlekedésében az Altáró utca szolgál külső szállítási útvonalként, de csak déli irányban kínál kijárást a város belső úthálózata és a 66-os főút irányában. Az egyetlen út állapota, használati értéke súlyosan elmarad az elvárásoktól, északon nem aszfaltosított és télen a hó- és jégmentesítése sem megoldott. Mindaddig nem került sor a jobb szállítási feltételeket kínáló és a városközpontot tehermentesítő elkerülő útvonal ki-

alakítására. Az útellátottság azért is jelentős probléma, mert a letelepült gépipari vállalkozások aránylag nagy tömegű gépeket és berendezéseket szállítanak, input- és outputforgalmuk pedig egyenként évi 500–6000 tonna közötti értéket is elér. A külső kapcsolatokban további gondként merül fel az autópálya távolsága, de ez nem mindegyik vállalatra igaz – nyugati szállításaikat gyakran más útvonalakon bonyolítják, nem veszik igénybe a fővárosi kitérővel járó M6-os autópályát. Az infrastruktúrahálózat más elemeinek teljes körű kiépítése sem valósult meg, így pl. a földgázhálózat megállt az ipari park déli határvonalánál, és a fűtést jelenleg a költségesebb városi távhővel kell megoldani; az északi területeken nem létesült vízhálózat. A lezajlott fejlesztéseket a működő iparvállalatok valószínűsítették meg.

4.4. Mohácsi Ipari Logisztikai Üzleti Park

A Mohácsi Ipari Parkot 1999-ben, két részből hozta létre a az önkormányzat (Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási Kft.), a már meglévő üzemekkel betelepített terület és üres ingatlanok egyesítésével. Teljes egészében önkormányzati tulajdon, a betelepült vállalkozások száma jelenleg 31, az alkalmazottak száma legújabb adatok szerint 730. Mindkét adat jelentősen visszaesett a kiinduló állapothoz képest. A létesítmény iparági profilja rendkívül vegyes, de főként kisipari, kereskedelmi és szolgáltató kis- és mikro-vállalkozásokon alapul, amelyek szűk területen működnek, jellemzően a helyi, térségi piacokat szolgálják ki, tevékenységük még országos léptékben sem jelenik meg. Mindössze három középvállalkozás működik a területen. Korábban Mohács hagyományaira alapozva tervezték egy faipari klaszter kialakítását, de a fafeldolgozásban egy évtized alatt drasztikus piacvesztés és leépülés zajlott le, amely összefügg a magyar ipar belső szerkezeti átalakulásával, az alacsony hozzáadott értékű iparágak térvesztésével (lásd KISS É. 2010). A bútoripar régi struktúrában működő cégeit eladták, szándékosan leépítették és tönkretették, vagy a külső verseny hatására mentek tönkre.

A letelepült vállalkozások szállítási igénye korlátozott tevékenységükhöz illeszkedően meglehetősen csekély. A szállítás szinte kizárólag közúti (elsősorban saját tulajdonú) eszközökkel történik; nincsenek erős helyi szállítványozó cégek sem. Az M6-os hatása mindeddig semmilyen formában nem tapasztalható. A légi szállítás csak eseti jelleggel, pl. berendezések beszerzésénél fordul elő (Ferihegy mellett Zágráb növekvő jelentőségével). A vasúti szállítás a pálya igen gyenge minősége miatt is alkalmatlan; a vonal nem villamo-

sított, a MÁV szervezeti rugalmassága alacsony, a tarifák magasak a szállítandó árumennyiséghez képest, és mindmáig hiányzik a régóta hiányolt bátaszéki összeköttetés.⁶ Az iparvállalatok közül egyedül a Mohácsi Farostlemezgyár örököse, a Cronospan végez jelentős vasúti szállítást, piacai felé és belső gyáregységei között, de a közút náluk is meghatározó. A Mohácson korábban elérhető folyami közlekedés nem említhető; korábban működött egy teherkikötő a farostlemezgyár területén, de a privatizáció során ezt a Bóly Rt.-be apportálták, majd lakóingatlanként továbbértékesítették, így lényegében megszűnt. Fejlesztése elvi lehetőség, de a gabonaszállító cégek kivételével nincs rá számottevő kereslet. Az ipari park belső infrastruktúrájában alapvető telephelyfejlesztést végzett; telekkijelölés után belső utakat épített, víz, szennyvíz és más infrastruktúra építését valósította meg. A közvilágítás még bővítésre szorul.

4. táblázat: A Mohácsi Ipari Park fő adatai

Ipari park neve		Mohácsi Ipari Logisztikai Üzleti Park
Alapítás éve		1999
Jellege		vegyes (barna- és zöldmezős)
Tulajdonosai (%)	magyar külföldi	100%: Mohács Város Önkormányzata –
Fő adatok	Betelepült vállalkozások alapításkor	40
	Betelepült vállalkozások jelenleg	31 működő
	Alkalmazottak alapításkor	kb. 2000 fő
	Alkalmazottak jelenleg	730 fő
	Beruházási érték	22308 millió Ft
	Árbevétel	12943 millió Ft
	Exportarány	39,7%
Terület (ha)	Hasznosítható	150,2
	ebből betelepített	122
	ebből szabad	28,2
Vállalkozási szerkezet (db)	mikrovállalkozás (-9 fő)	18
	kisvállalkozás (10-49 fő)	10
	középvállalkozás (50-249 fő)	3
	nagyvállalkozás (250- fő)	0
Infrastruktúrával ellátott terület (ha)	csatorna	122
	víz	122
	villamos energia	122
	gáz	122
	közvilágítás	2
	úthálózat	122
Kommunikációs hálózat kiépítettsége	vezetékes telefon	van
	vezetékes internet	van
	fénykábel-hálózat	van

Forrás: Az ipari park 2011. évi beszámolója és interjú alapján a szerző szerkesztése

⁶ Terveit még 1949-ben (!) fogadta el a Rákosi-féle politikai vezetés, de a jugoszláv szakítás és a mohácsi acélkombinát telephelyének északra helyezése miatt az építkezést 5 km töltés megépítése után azonnal leállították. Azóta lényegében semmi sem történt; Mohács pedig izokron térképek alapján az ország egyik legrosszabb közlekedéscsodrajzi pozíciójával rendelkező települése maradt.

A válság hatására az ipari parkban további fluktuáció ment végbe; régebbi cégek szűntek meg és újak jöttek létre, de összességében érzékelhető a foglalkoztatás csökkenése. A 20%-os térségi munkanélküliség a helyi társadalom válságával társul. Egyáltalán nincsenek új munkaerő-felszívó vállalkozások, és a helyi 2000 fős munkanélküli állományból sokan nem is vállalnának munkát. Jelentős elvándorlás tapasztalható Németországba, beteggondozóknak és más alacsony státuszú munkakörökbe.

4.5. Ipark – Pécs Déli Ipari Park

2010-ben alapított, az ipari park címet 2012-ben elnyert, kiépülő infrastruktúrájú gazdasági–kereskedelmi–szolgáltató övezet Pécs déli határában. A meghatározó pécsi ingatlanfejlesztő cég által megvalósított fejlesztés a Győri Ipari Parkot is létrehozó osztrák tulajdonosi kör (IPP Beteiligungs GmbH) többségi és a város kisebbségi tulajdona; a fejlesztési tervekben egy magas szolgáltatási színvonalú, kiemelkedő regionális versenyképességű ipari park elképzelése jelenik meg. Az összes területből 110 ha viseli az ipari park címet; 100 ha még mezőgazdasági művelés alatt áll.

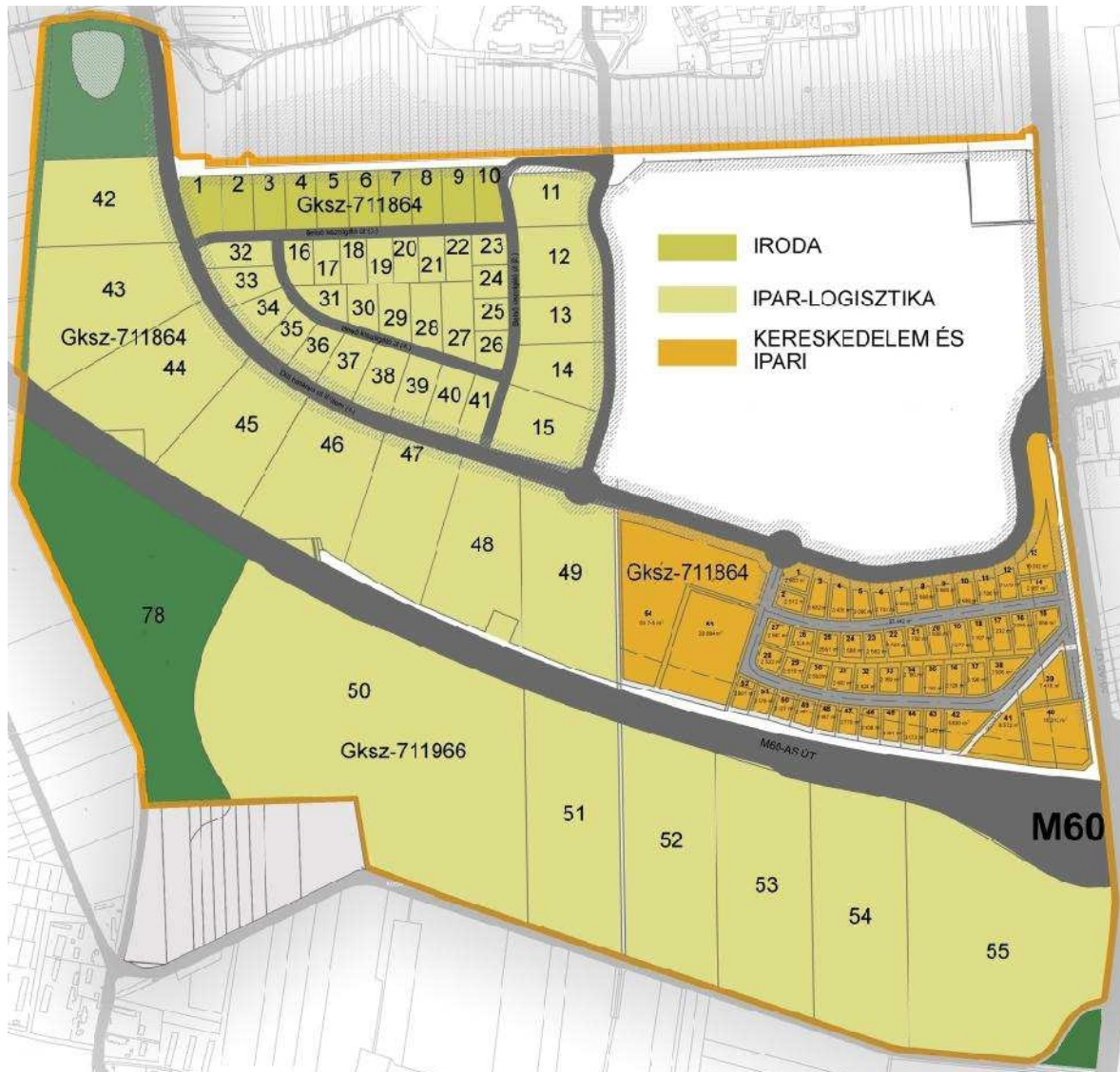
A tervezett hasznosítás elegyíti az ipari, kereskedelmi és szolgáltató funkciókat. A pécsi Kertváros lakótelep zajterhelésének megelőzésére a városhoz közel irodafejlesztésre, tőle távolodva pedig először kisebb, majd növekvő méretű üzemeknek alkalmas telkeket alakítottak ki. A legjelentősebb értékesített terület jelenleg az ipari park melletti 56 ha területű Auchan Kereskedelmi Park; az áruház építését azonban 2011-ben az áruházlánc vezetése a válságadókra hivatkozva elhalasztotta; jelenleg 2013. évi nyitást terveznek. A nyugati (meghatározóan német) befektetők mellett orosz, és emelkedő kínai érdeklődés volt tapasztalható ipari telephelyek iránt.

5. táblázat: Az Ipark fő adatai

Ipari park neve	Ipark – Pécs Déli Ipari Park	
Alapítás éve	2010	
Jellege	zöldmezős	
Tulajdonosai (%)	magyar külföldi	26%: Pécs Holding 74% osztrák befektetők
Fő adatok	Betelepült vállalkozások alapításkor	–
	Betelepült vállalkozások jelenleg	–, Auchan Kereskedelmi Park szerződött
	Alkalmazottak alapításkor	–
	Alkalmazottak jelenleg	3 fő
	Beruházási érték	–
	Árbevétel	–
	Exportarány	–
Terület (ha)	Hasznosítható	110 ha (+100 ha tartalék)
	ebből betelepített	–
	ebből szabad	110 ha
Vállalkozási szerkezet (db)	mikrovállalkozás (-9 fő)	–
	kisvállalkozás (10-49 fő)	–
	középvállalkozás (50-249 fő)	–
	nagyvállalkozás (250- fő)	–
Infrastrukturával ellátott terület (ha)	csatorna	110
	víz	110
	villamos energia	110
	gáz	?
	közvilágítás	–
úthálózat	110	
Kommunikációs hálózat kiépítettsége	vezetékes telefon	potenciális
	vezetékes internet	potenciális
	fénykábel-hálózat	potenciális

Forrás: www.ipark-pecs.hu és interjú alapján a szerző szerkesztése

Az ipari park telephelyválasztásában az M60-as útvonal melletti elhelyezkedés illetve a Pécs-Pogány repülőtér közvetlen közelsége volt a meghatározó tényező; a beruházó a kimagasló közlekedési adottságok hosszú távú befektetésvonzó erejében bízva hozott döntést a területvásárlásról. Potenciális befektetők részéről eddig közútra (autópályára) volt igény, és ezt szükséges beruházási feltételként is kezelték. A belső infrastruktúrából megvalósult a belső telekhatároló úthálózat kiépítése, kerékpárúttal és buszmegállókkal (a közlekedési vállalattal megegyezés született a beruházások utáni járatindításra), valamint a teljes csapadékvíz-, ivóvíz- és elektromos energiahálózat. Még megvalósításra vár a külső 100 ha feltárása és egy nyugati, Malomvölgyi út felé vezető összekötő út. A fénykábel-hálózatnak eddig a kezdőcsomója épült ki, de végig megvannak a földalatti vezetősatornák, és megvalósuló beruházásoknál könnyen kiépíthető a kapcsolat.



5. ábra: Az Ipark – Pécs Déli Ipari Park területe

Forrás: www.ipark-pecs.hu

5. Összefoglalás

A Baranya megye ipari parkjait vizsgáló kutatás célja a telephelyi és közlekedési adottságokra összpontosító helyzetelemzésen belül a közös fejlődési vonások, egyben az egyes ipari parkok relatív sikerességét vagy sikertelenségét magyarázó tényezők feltárása volt. Az ipar parkok és a bennük letelepült vállalatok fejlődésének értékelésére a periférikus térszerkezeti és gazdasági pozíció, a sikertelen ipari szerkezetváltás öröksége, az ország fő közlekedési tengelyeihez mérten is kedvezőtlen infrastrukturális helyzet, valamint a válság hatásainak együttes figyelembevételével tehetünk kísérletet. Ez a feltételrendszer egyálta-

lán nem kínál kedvező növekedési lehetőségeket, és nem nyújtja a könnyen megragadható siker ígértét sem. Az ipar és az ipari parkok fejlődése nem szükségszerűség, hanem *a térség gazdasági szereplőinek, társadalmának érdeke*, amelyet más szereplők – akár a főváros, akár az európai centrumtérségek képviselői – soha nem fognak helyettük képviselni.

A sok tekintetben kedvezőtlen adottságokkal rendelkező térségben megkésett és csekély maradt a külföldi működőtőke beáramlása, ami kihat az ipari parkok betelepültségére, profiljára és a bennük lekötött tőke mennyiségi és minőségi jellemzőire is. A külföldi ipart egy-két nagyvállalat mellett a (főként német tulajdonú) középvállalkozások képviselik; nem beszélhetünk a Bécs-Budapest tengely, valamint a fő közlekedési korridorok mentén már létrejött vállalati hálózatokról. A tartós jelenlétre berendezkedett külföldi szereplők mellett a rendszerváltás óta kialakult a helyi vagy regionális kötődésű, nemzetközi piacokra is kilépő hazai középvállalkozások rétege is, amelyek elsősorban a gépgyártásban, fémiparban, illetve könnyű- és építőipari területeken végzik munkájukat. Ezek a vállalkozások a feldolgozóipar specializált szegmenseiben, rés piacokon működő, versenyképes és innovatív piaci szereplők. Környezetükhöz mérten kiemelkedően jól teljesítenek, minőségi termékeket állítanak elő és minőségi (emberi) erőforrásokat használnak fel; voltaképpen a német „Mittelstand” (az értéktermelés nagyját adó, a német gazdasági sikerekért felelős középvállalati szféra) hazai megfelelői, remélhetően előfutárai. A rossz környezeti feltételek és a válság ellenére képesek voltak helytállni a hazai piacokon, és alkalmazkodással, folyamatos terjeszkedéssel integrálódni az ipar nemzetközi hálózataiba. Mellettük létezik a középvállalattá fejlődés látható esélyével rendelkező kisvállalkozások szűk köre is.

Az ipari parkokban letelepült vállalkozások szállítási tevékenységét a közút abszolút túlsúlya, az alternatív szállítási módok marginális szerepe jellemzi. Ezzel együtt az áruszállítás lebonyolításában, logisztikai szolgáltatások igénybevételében számottevő különbségek tapasztalhatók, amelyek elsősorban a vállalati mérettől, kisebb mértékben a külföldi és hazai tulajdon eltéréseitől függenek. Még jelentősebbek az ipari parkok belső infrastruktúrájának különbségei; más-más háttérről, telephely-fejlesztési stratégiákról beszélhetünk. Ki kell emelnünk a kis- és középvállalkozások számára kész telephelyet kínáló csarnokbérleti rendszer jelentőségét, amely a jövőbeli fejlesztési stratégiák egyik ígéretes komponense, az ipari parkok kínálatának kulcstényezője lehet, számottevően erősítheti a vállalkozásinkubáció hatékonyságát.

Az ipari parkok közötti különbségekben ki kell emelnünk a mikrokörnyezet szerepét is. Egy-egy település vagy mikrotérség társadalmi tőkéje, örökölt gazdasági hagyományai,

és a rájuk épülő intézményrendszer olyan erőforrások, amelyekkel sikeresen gazdálkodva az általános keretfeltételeket meghaladó sikerek érhetők el. A gazdaság szervezett fejlesztését, az ipar működési feltételeinek és intézményeinek lassú javítását, valamint a befektetéspromóciót belső kapacitások mozgósításával, lassú és kemény szervezőmunkával lehetséges elérni, és ebben akár az egyéni döntések, egyes vezetők innovációra és szervezőmunkára való hajlama is döntő jelentőségre tehet szert.

Az ipari parkok több szerepkörben is megjelenhetnek az iparfejlesztés folyamatában; annak kezdeményezőivé, alakítóivá és egyben kiérdemelt haszonélvezőivé válhatnak. Az ipari parkok által koncentrált formában felkínált versenyelőnyök (ipartelepítési tényezők) különösen alkalmasak lehetnek a vállalkozások versenypozícióinak javítására, amennyiben a kereslethez illeszkedő, illetve azt anticipáló formában képesek erőforrások felkínálására. Ez akár térségi léptékben, akár ipari parkokon belüli feladatmegosztást is feltételez. A regionális szerepkörű, meghatározó iparvállalatokat, szolgáltató és logisztikai központokat vonzó központi ipari parkok más telephelyigények kielégítésére alkalmasak, mint az egyes kis- vagy mikrotérségek munkaerőpiacát összefogó helyi foglalkoztató társaik. A nagyvállalatok más szolgáltatási kört vesznek igénybe, mint az inkubációt is igénylő helyi kis- és középvállalkozások. Az alapvető fejlesztési célok, a *térségi tényezőkinálat fejlesztése* és a *belső erőforrások mobilizálása–menedzselése* azonban mindkét léptékben érvényesek, és elérésük egyaránt javítja a külső befektetők és a helyi vállalkozók működési feltételeit. A befektetésvonzás, gazdaságszervezés és érdekképviselő kedvező irányban befolyásolhatja ezt a fejlődési folyamatot, érvényre juttatásukra pedig az ipari parkok mellett az iparvállalatok, fejlesztő szervezetek (kamarák, innovációs ügynökségek, klaszterek), a szakképző és oktató intézmények, valamint a közszféra együttműködésével nyílik lehetőség. A válságból való kilábaláshoz és egy új növekedési út megalapozásához tehát egy széles, hatékony, a térségi érdekeket képviselő *fejlesztési koalíció* létrehozására van szükség!

6. Források

- 1222/2011. (VI. 29.) Kormányhatározat a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről.
- ERDŐS K. és VARGA A. 2010. Az egyetemi vállalkozó – Legenda vagy valóság az európai regionális fejlődés elősegítésére? *Közgazdasági Szemle* 57. 5. pp. 457–472.
- ERDŐSI F. 2006. Közlekedés, távközlés. In: HAJDÚ Z. (szerk.) *Dél-Dunántúl. A Kárpát-medence régiói* 3. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest. pp. 278–306.
- ERDŐSI, F. – GÁL, Z. – GIPP, C. – VARJÚ, V. 2007. *Path Dependency or Route Flexibility in demand Responsive Transport? The Case Study of TWIST Project. Discussion Papers No. 59.* Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, Pécs. 72 p.
- HORVÁTH GY. 1998. *Európai regionális politika*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 502 p.
- HRUBI L. 2006. A régió ipara. In: HAJDÚ Z. (szerk.) *Dél-Dunántúl. A Kárpát-medence régiói* 3. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest. pp. 234–254.
- KISS É. 2010. *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 223 o.
- 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.
- LŐCSEI H. 2012. A gazdasági világválság hatása a munkanélküliség területi egyenlőtlenségeire. In: FAZEKAS K. – MOLNÁR GY. (szerk.) *Munkaerőpiaci tükrök, 2010: Közélpép: A válság munkapiaci hatásai*. 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 kérdései – Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. 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.
- NÉMETH N. 2009. *Fejlődési tengelyek az új térszerkezetben. Az autópálya-hálózat szerepe a regionális tagoltságban. Regionális Tudományi Tanulmányok* 15. ELTE Regionális Tudományi Tanszék, Budapest. 162 p.
- PAIS E. R. 2009. A műszaki képzés változásának kihívásai. In: FODOR I. (szerk.) *A régiók újraiparosítása. A Dél-Dunántúl esélyei*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. pp. 35–44.
- PÓLA P. 2009. Az újraiparosítás intézményi feltételei. In: FODOR I. (szerk.) *A régiók újraiparosítása. A Dél-Dunántúl esélyei*. MTA Regionális Kutatások Központja, 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 Közgazdaság-tudományi Kara, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs. pp. 233–246.
- RECHNITZER J. 2005. A magyar városhálózat innovációs potenciálja. In: GROSZ A. és RECHNITZER J. (szerk.) *Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon*. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, Pécs–Győr. pp. 147–181.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (szerk.) 2012. *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései – Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Publikon Kiadó, Pécs. 294 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 kérdései – Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Publikon Kiadó, Pécs. pp. 181–199.
- TRÓCSÁNYI, A. 2011. The spatial implications of urban renewal carried out by the ECC programs in Pécs. *Hungarian Geographical Bulletin* 60. 3. pp. 261–284.

Lux Gábor (2013): A Baranya megyei ipari parkok közlekedési adottságai és fejlesztési problémái. Kiss Éva (szerk.): *A hazai ipari parkok különböző dimenzióban*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 111–126.

Területi Statisztikai Évkönyv 2010. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.

www.ipark-pecs.hu

www.komloiiparipark.hu/

www.pip.hu