

Fenntartható gazdaságfejlesztés a Dunakanyar Térségi Fejlesztési Tanács területén



Helyzetelemzés

Készült a

Dunakanyar Térségi Fejlesztési Tanács részére

Budapest, 2006. február 28.

Területi lehatárolás

Budapest és a nagyobb
városok hatása a térségre

Szuburbanizációs folyamatok

Határon átnyúló kapcsolatok

Kistérségi helyzetelemzések

SWOT

Készítette



TETT Consult Kft.
www.tett.co.hu

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék	2
1. Bevezetés	3
1.1. Területi lehatárolás	3
1.2. A tervezési terület gazdaságát meghatározó tényezők	4
1.2.1. Idegenforgalom, turizmus.....	4
1.2.2. Közlekedési folyosók	5
1.2.3. Ipari parkok a térségben	5
1.2.4. Duna folyam, mint gazdaságfejlesztési tényező.....	9
2. Budapest és a nagyobb városok hatása a térségre	10
2.1. Budapest szerepe a Dunakanyar gazdaságában.....	11
2.1.1. A települések elérhetősége Budapestről.....	12
2.1.2. Munkaerőpiacra gyakorolt hatás	13
2.1.3. Vállalkozásokra gyakorolt hatás.....	13
2.2. Nagyobb városok hatása a Dunakanyar gazdaságára	14
3. Szuburbanizációs folyamatok hatása a Dunakanyarra	14
4. Határon átnyúló kapcsolatok	16
4.1. Ister-Granum eurorégió	16
4.2. Neogradiensis eurorégió	17
4.3. Ipoly eurorégió	17
4.4. Vág-Duna-Ipoly Eurorégió.....	18
4.5. Esztergom és környékének határon átnyúló kapcsolatai	19
4.6. Vác – Szob környékének határon átnyúló kapcsolatai	20
5. Kistérségi helyzetelemzések.....	22
5.1. Dorogi kistérség.....	22
5.2. Dunakeszi kistérség	26
5.3. Esztergomi kistérség.....	29
5.4. Pilisvörösvári kistérség.....	32
5.5. Rétsági kistérség	35
5.6. Szentendrei kistérség	38
5.7. Szobi kistérség.....	42
5.8. Váci kistérség	44
6. A helyzetelemzés SWOT – táblája.....	48

1. Bevezetés

Dunakanyar Térségi Fejlesztési Tanács 2004. december 13 – án alakult meg. A megalakulás fő célja a Dunakanyar, mint önálló szerveződési egység megteremtése volt. Az önálló szerveződés, intézményi keret és identitás kialakítása a térség egységes fejlesztése, a gazdasági potenciál erősítése, a turisztikai értékek használata és fejlesztése miatt szükséges. Ezen fenti tényezők együttes megvalósítása segít abban, hogy a térségben élők maguk is szebb környezetben, megfelelő életszínvonalon éljenek.

A DTFT – t megalakító kistérségek:

- Esztergom-Nyergesújfalui statisztikai kistérség,
- Dorogi statisztikai kistérség,
- Szobi statisztikai kistérség,
- Váci statisztikai kistérség,
- Szentendrei statisztikai kistérség,
- Pilisvörösvári statisztikai kistérség,
- Dunakeszi statisztikai kistérség,
- Rétsági kistérség

A fenti kistérségek együttműködése és közös céljainak megvalósítása a Dunakanyar fejlődését szolgálhatja.

1.1. *Területi lehatárolás*

A Dunakanyar Térségi Fejlesztési Tanács területén elhelyezkedő 115 település. A helyzetelemzés 3 régiót (Közép-Magyarországi Régió, Közép-Dunántúli Régió, Észak-Magyarországi Régió), 3 megyét (Pest, Komárom-Esztergom és Nógrád) és 8 kistérséget (Dunakeszi, Szentendrei, Szobi, Váci, Dorogi, Esztergomi, Pilisvörösvári, Rétsági) érint. A terület északról a Szlovák Köztársasággal, délen Budapesttel határos. A Duna vonalán számítva Süttő és Budakalász között helyezkedik el. Keleti – nyugati kiterjedése Nógrád,

illetve Komárom – Esztergom és Fejér megyéknél ér véget, így határos Salgótarján, Tatabánya és Székesfehérvár vonzáskörzetével.

Természeti lehatárolásának egyik legfontosabb tényezője az északról határoló Duna folyam és Ipoly folyó. A két határfolyó ma már az együttműködési lehetőségeket és a szélesebb kapcsolat lehetőségét biztosítja a két állam között. Keletről a Börzsöny, illetve a Cserhát hegységek és a Gödöllői dombság határolják. Nyugati határán a Gerecse, a Vértes lábai, valamint a Zsámbéki – medence terül el. A területhez tartozik a Visegrádi – , Budai – és a Pilis hegység. A DTFT területét a Duna folyam kettévágja, ami a gyengíti a gazdasági – társadalmi kapcsolatokat.

A tervezési terület lakónépessége 433 216 fő. Legnépesebb kistérsége a pilisvörösvári (92 924 fő), míg a legkevesebb lakos a szobi kistérségben él (12 726 fő). Egy kistérségben átlagban 54 000 ember él, azonban a statisztikailag nagy szórást mutatnak a kistérségi népességszámok.

1.2. A tervezési terület gazdaságát meghatározó tényezők

A terület gazdaságának legfontosabb tényezői az idegenforgalom, a közlekedési folyosók, az ipari parkok és a Duna folyam. Ezek mind olyan lehetőségek, amelyeket megfelelő módon fejlesztve a térség gazdasága töretlenül fejlődhet és az itt élők részesülhetnek ebből.

1.2.1. Idegenforgalom, turizmus

A Dunakanyar kiemelt üdülőkörzet, az Országos Területfejlesztési Koncepció szerint. A turizmusáról két dolgot állapíthatunk meg:

1. a térség turisztikai vonzerők tekintetében nem egységes, azaz vannak olyan területek, amelyek nem rendelkeznek turisztikai potenciával
2. a turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű területek fejlesztése a térség fejlődésének egyik kulcsa

Az első állítás leginkább a dorogi kistérségre igaz, illetve a gödi kistérség nem rendelkezik olyan potenciállal, amely a hagyományos turizmus célállomását jelentené. a második tény

pedig azt jelenti, hogy a térség fejlesztésének egyik legfontosabb pontja a turizmus fejlesztés minél dinamikusabb fejlesztése a fenntarthatóság korlátai között.

1.2.2. Közlekedési folyosók

A tervezési terület közút ellátottsága a szakemberek között is éles vitákat vált ki. Egyesek szerint a térség elérése megfelelő, mások szerint igencsak gyenge. A Dunakanyarhoz legközelebb repülőtér Budapest dél – keleti részén, Ferihegyen található. Ferihegyről a tervezési terület legközelebbi, déli részének elérése tömegközlekedéssel több, mint 1 óra. Legtávolabbi pontját 2,5 óra alatt lehet elérni. Ennél rosszabb a helyzet áruszállítás esetében, ezért a Dunakanyarba való légi áruszállítás gyakorlatilag lehetetlen. A helyet megoldását az esztergomi repülőtér fejlesztése valósíthatja meg.

Vasúti elérése a térségnek Budapestről a bal parton megfelelő. Ezen vasúti vonal fejlesztése és a párkányi teherpályaudvarral való szorosabb együttműködés mindenképpen kívánatos. A jobb part vasúti közlekedése nem kielégítő.

Az áruszállítás szempontjából legnépszerűbb közúti megközelítés felemás képet mutat. Budapestet könnyen meg lehet közelíteni akár a keleti, akár a nyugati határról, onnan azonban észak felé szűkülnek a közlekedési lehetőségek. A 2/A út kapacitása nem tudja kiszolgálni a megnövekedett forgalmat. Ugyanez elmondható az észak-nyugat felé haladó 10-es útról is.

1.2.3. Ipari parkok a térségben

A DTFT területén 6 ipari park található. A folyó bal partján található ebből kettő, a váci és rétsági székhellyel. A jobb parton Esztergomban, Nyergesújfalun, Szentendrén és Dorogon található.

Váci Toperini Ipari Logisztikai Üzleti Park¹

¹ Az ipari park honlapja (www.tipvac.hu) és interjú alapján

Az ipari park területe 25 hektár (250.000 m²). 5000 m² - 60000 m² nagyságú területek teljes közművesítéssel eladók ill. bérbeadók. Az ipari park központi épülete Vác város belvárosától 5 percre helyezkedik el. Területén összesen 500 m² bérelhető irodaterület és 21, 10 - 48 m² alapterületű irodahelység van. Iparvágány és teljes közmű van. Tavaly a telkek méretét csökkentették, ez által a kisebb cégek is betelepülhetnek. Átlagos telekméret 2-2,5 ha, de igény esetén 5 ha terület is bérelhető. Az ipari park célja hogy Vácraól és Budapestreól költözzenek ki cégek. Jelenleg 1 hektár terület került kiadásra, amelyen 5 vállalkozás dolgozik (2-2 gyártó és kereskedő, 1 tanácsadó cég).

Rétsági Ipari Park

Rétságon az ipari park hasznosítható szabad területe 28 hektár. Negyvenhektáros, teljesen közművesített területen jelenleg 10 betelepült vállalkozás működik, mintegy 1200 fős létszámmal. Nógrád megyében a rétsági a legkorszerűbb ipari parknak számít. A parkban kiépült a teljes ipari infrastruktúra és közmű. Elhelyezkedését tekintve nemzetközi főútvonal mellett, vasúti pályaudvartól 600 méterre épült. A dunai vízi út távolsága 14 km. A betelepülő vállalkozások megvásárolhatják vagy bérbe vehetik a telkeket. Az ipari park térség gazdaságának meghatározó erejévé vált és jelentős hatással van a város fejlődésére. Legnagyobb cégei a TDK, Tredegar, a Ten Cate Enbi, a PCC AFT és a Spektíva 2000 vállalatok.

Esztergomi Ipari Park²

Az Esztergomi ipari park kiterjedése jelenleg 104 hektár, mely egy északi és egy déli területre oszlik. Az ipari park kialakulásában meghatározó szerepe volt a Magyar Suzuki Rt.-nek, mely a város déli részén, a korábbi Labor MIM "C" telep és az annak helyén létrejött kis cégek szomszédságában 1991-ben gyárat épített. A Suzuki jelenleg 2700 főt foglalkoztat és évente mintegy 150 000 személy autót készít. Itt telepedett le 1994-ben az AMP (ma TYCO), majd 1997-ben a Fotex OPTIKA Kft (helyén ma a Habasit Kft. üzemel). Az üzemekhez – főként a vállalatok saját beruházásában – kiépült az elektromos és a gázvezeték-hálózat. 1997-ben a déli terület elnyerte az Ipari Park címet, amelyhez rövidesen hozzacsatolták a Dobogókői út mentén elhelyezkedő tartalék területet is. Az évezred utolsó éveiben egy újabb kisebb Suzuki-

² www.istergranum.hu

beszállító, az IMAG (ma: Rába) indította meg termelését a multinacionális cég szomszédságában. 2001-től fokozatos közműépítéssel és fejlesztésekkel segítette a város a park fejlődését. A Széchenyi Terv pályázataival és a telekeladásokból származó saját erővel 2001-ben 240 millió forint fejlesztés valósult meg. Ez évben alakult meg az ipari parkban a Közép-Magyarországi Autóipar Klaszter. Ennek során egyre több beszállító vállalat jelent meg, amely a Suzuki számára szállít alkatrészeket. A parkban jelenleg mintegy 5000 fő dolgozik.

Nyergesújfalui Ipari Park³

Nyergesújfalu zöldmezős iparterülete 2000 évben nyerte el az Ipari Park címet. Az ipari parki területet nyugatról a kiserdő területe északról az Esztergom - Almásfüzitő egyvágányú vasútvonal és a 10 sz. főút, délről a Búzás-hegy határolja. A keleti oldalon a Búzás-hegy lábánál a 10. sz. főút új, a várost elkerülő szakasza fogja határolni. Az Ipari Park helyszínéül jelenleg 53,0 ha szolgál, amelyből 42,0 ha a rendelkezésre álló nettó terület. A helyszín keleti irányban 100 hektárig bővíthető a jelenleg mezőgazdasági terület megvételével.

A terület jelenleg a Nyergesújfalu Város Önkormányzatának tulajdonában van, homogén terület-felhasználású, mezőgazdasági művelés alatt áll. Az Ipari Parkba nyíltvágányú leágazással iparvágány kiépítési lehetőség a befektetők részére engedélyezhető. Közmű hálózat a területen van, a telkek rákapcsolása megoldható.

Az ipari parkot a Ipari Projekt Hungária Kft üzemelteti, amelynek Tatabányán és Kunszentmiklóson van hasonló projektje.

ÉMI Szentendre Ipari Park⁴

A 14,7 hektár nagyságú ipari park Pest megye északi részén Szentendre déli iparterületén, a szentendrei Duna-ág és a 11-es számú főútvonal között, a tervezett M0-ás körgyűrű nyomvonalától 4 kilométerre északra helyezkedik el. Az ipari park állami 100% állami tulajdonban van, ami kivételnek számít az ipari parkok között. A park területén már 1961-ben elkezdődött az Építésügyi Minőségellenőrző Innovációs Kht. jogelődjei (ÉTI és ÉMI)

³ Nyergesújfalu honlapja alapján

⁴ Az ipari park honlapja alapján www.emi.hu

kísérleti telepének kiépítése, amiből a park kialakult. A parkban az elmúlt közel 40 év alatt 14.290 m² laboratórium, iroda és raktár, valamint vállalkozói telephelyek épültek. Az ipari park fejlesztése folyamatos.

Az ipari park területén jelenleg számos kutató-fejlesztő, illetve minősítő laboratórium működik: zaj- és rezgésvédelmi, épületakusztikai, felvonó-vizsgáló, tartószerkezeti, tűzvédelmi laboratórium, illetve automatizált tűzvédelmi berendezések minősítését végző laboratórium. Az innovációs centrumként is funkcionáló park a felsorolt kutató-fejlesztő szellemi kapacitást, az ÉMI Kht. építőipari szakmai tapasztalatait, valamint a szakmai munkakultúrát kívánja szakmai és pénzügyi befektetők bevonásával továbbfejleszteni, és a rendelkezésre álló kutatói-fejlesztői lehetőségeket fokozottabban kihasználni.

A betelepülni szándékozó vállalkozások számára jelenleg összesen 32.604 m² nagyságú telekrész áll rendelkezésre. A befektetők speciális igényeihez alkalmazkodva lehetőség van a telkek különböző méretű felosztására is, azonban a minimális teleknagyságnak el kell érnie a 2.000 m²-t. A beépíthetőség felső határa 30 százalék. A parkon belül kiépített úthálózat, beton burkolatú rakodóterek, víz, csatorna, gáz, elektromos energia és telefon hálózat áll rendelkezésre a kapcsolódó szolgáltatásokkal együtt.

Dorog Város Térség- és Gazdaságfejlesztő Környezetvédelmi Ipari Parkja

A Dorogi Ipari Park a Budapest-Esztergom vasútvonal, a 10-es számú főút, a 117-es számú közút és a Mészköhegyi iparvágány között helyezkedik el. Területe 70 hektár, amiből 16,8 hektárt vett meg a Sanyo vállalat. A gyártócsarnok felépítése után ide települt a cég technológiai fejlesztési központja és a teljes európai gyártásirányítása.

A csapadékvíz, szennyvízelvezetés és ivóvíz bevezetése megoldott. A villamos energia-, földgázellátás a területen található gerincvezetésekre való csatlakozással megoldható. Ugyanígy megoldható a távközlési kapcsolat kiépítése is.

A közelmúltban került kialakításra az ipari park újabb területe. 44,1 hektár nagyságával jól kiegészíti a már működő telepet.

1.2.4. Duna folyam, mint gazdaságfejlesztési tényező

A Duna folyam szerepe a térség számára több okból fontos: ivóvízbázis, turisztikai célpont, szállítási útvonal. A Duna mintegy 3 millió ember ivóvízbázisa, többek között a Dunakanyaré. Ebben a funkciójában gazdaságfejlesztő szerepe nincsen. Turisztikai célpontként a Duna mind a belföldi, mind a külföldi turisták számára vonzó: a szállodahajók nagy száma a településeknek, az újjáépülő strandhelyek és csónakházak az aktív turizmus számára jelent lehetőséget. A Dunakanyarbeli Duna Programban leírtak alapján a Duna part kiemelt rekreációs övezet. Ennek során cél, hogy a kerékpáros, vízi, bakancsos turizmus szorosan kapcsolódjon a Duna folyamhoz.

A Duna, mint szállítási útvonal fejlesztése, napirenden lévő kérdés. A Víz Keretirányelv kimondja és az Európai Unió Bizottságának célja, hogy a Duna teljes hosszában hajózható legyen. Ez vonatkozik a személy – és áru forgalomra is. A Dunakanyar Duna szakaszán több kikötő és vízi megállóhely szolgálja ki a hajókat. Szállodahajó kikötők Esztergomban és Visegrádon vannak. Igény jelentkezik Nagymaros, Vác és Szentendre részéről hasonló kikötő építésére. A Duna partján 10-15 km-en belül ki tudnak kötni a kisebb hajók. A nagyobb hajók csak az említett településeken. A Szentendrei-ág hajózhatóság szintén több problémát vet fel. A város szeretné a hajók fogadásának kapacitását bővíteni, a Duna-Ipoly Nemzeti Park nem támogatja az ötletet. Több kikötőfejlesztésben a NATURA 2000 besorolás, vagy a természetvédelmi övezet státusza hátráltató tényező. Egyre inkább mutatkozik az igény jachtkikötők és az azt kiszolgáló létesítmények építésére.

Teherhajózás a térségben egyes vélemények szerint nem kívánatos, más vélemények szerint jó fejlesztési lehetőség. Teherhajó kikötési lehetőség jelenleg Lábatlanban van, illetve a Szobon volt korábban. A szobi teherkikötő fejlesztése környezetvédelmi tiltásokba ütközik.

A Duna folyam nagy problémája, hogy nehezen átjárható kelet-nyugati irányba. Az Árpád-híd után a Tahi-híd, majd a Mária Valéria híd esik a térségbe. Ez a két híd és a hozzá kapcsolódó kompok és révek nem szolgálják elég erősen a két part közötti kapcsolatok fejlesztését. Az M0-ás összekötő híd még nem épült meg és egyelőre a váci híd megépítése sem látszik a közeljövőben biztosítottnak.

A Duna gazdasági szerepét tekintve jelenleg nem éri el a kívánatos szintet. Azzal, hogy a tervezési területet kettévágja, a kelet-nyugat irányú kapcsolatokat is minimálisra csökkenti. Ennek oka a már említett hidak hiánya is, amit mindenképpen orvosolni kell. A vízi élethez köthető tevékenységeket szintén fejleszteni kell. A korábbi tények (rossz vízminőség, fürdőzési tilalom) ma már nem élnek, de egyelőre a Duna nem tudja magához csábítani a fürdőzőket. Ezt pedig

2. Budapest és a nagyobb városok hatása a térségre

A Dunakanyar térségének egészére kihat Budapest jelenléte, ereje. Ha meg akarnánk határozni a térség legjelentősebb városát, akkor a főváros kellene megjelölni még akkor is, ha az nem tartozik bele a területi lehatárolásba.

A Dunakanyar Térségi Fejlesztési Tanács területével határos megyék nagyobb városai közül Győr, Tatabánya, Komárom, Gödöllő, Balassagyarmat és Salgótarján tölt be kisebb-nagyobb szerepet. Székesfehérvár kizárólag mint régióközpont van hatással Esztergom és környékének fejlesztéseire. A határon túli kapcsolatok vagy a szlovák fél hatása még olyan erős, hogy például Párkány, Érsekújvár vagy Losonc komoly hatással lenne a térségre. Párkány szerepe azonban felértékelődik abban a pillanatban, amikor útjára indul a teherkomp, majd megépül a teherhíd Esztergomban.

A Dunakanyar területén két olyan nagyobb város található, amely integrál szerepet tölt be: Esztergom és Vác. Ez a két település a térség lakosságának 15%-át adják. A két város két pólust képez a tervezési területen: Esztergom hatása a Duna jobb partján, míg Vác hatása a bal parton érződik erősebben. Szintén jelentős nagyságú, ám kevésbé integrátor szerepet tölt be Dunakeszi (30 580 fő) és Szentendre (23 941 fő). Szentendre a Duna jobb partjának szakaszán jelentős befolyással bír és a Szentendrei-sziget is szorosabban kapcsolódik hozzá (ennek egyik oka a kistérségi lehatárolás is). Dunakeszi kistérségben a nagy népességhez összesen 3 település tartozik, amelyek között az infrastrukturális viszonyok nem kielégítőek.

A települések jól elkülöníthető következő szintjét a 15 000 fő körüli városok alkotják. Ekkora méretű Dorog, Pomáz, Budakeszi, Pilisvörösvár, Fót és Göd. Ezen városok már inkább csak szűkebb vonzáskörzetük, vagy kistérségük számára jelentenek integráló erőt.

Szintén találunk jó néhány várost 10 000 fő lakossággal. Ezen városok leginkább az agglomerációban vannak és növekedésük az elmúlt néhány évtized szuburbanizációs tendenciáinak köszönhető. Nem olyan városok, amelyek történelmileg is fontos szerepet tölthettek be, ezért feladatuk nem térségük vezető szerepének kialakítása. Érdekes viszont megemlíteni két olyan kistérséget, ahol nincsen 3000 főnél nagyobb település: a szobi és rétsági kistérség. Rétsági kistérségben Diósjenő és Rétság majdnem eléri a 3000 főt, a szobi kistérségben csak Szob városa ekkora.

2.1. Budapest szerepe a Dunakanyar gazdaságában

Budapest, mint az ország fővárosa jelentős hatást gyakorol a térség gazdaságára. A naponta oda érkező 300 000 ingázó, a logisztikai, pénzügyi központok és a közpolitika legfontosabb színhelyei is itt található. Budapest fogadja a legtöbb turistát, itt a legnagyobb koncentrációja a vállalkozásoknak és ide érkeznek a fő közlekedési útvonalak. A Közép-magyarországi régióban képződik a magyarországi GDP mintegy 45,6%-a, amelynek 79%-át Budapest adja. Budapest részesedése 2003 – ban a magyarországi beruházásokból 41%-kal.

A Dunakanyar közvetlen határos a fővárossal. Ennek számos pozitív és negatív hozam van, de az előnyöket kihasználva a térség fejlődését össze lehet kötni Budapest fejlődésével. A Közép – Magyarországi Régió Stratégiája leírja: „A Közép-magyarországi régió legyen a minőség elvein nyugvó élhető, az itt élők számára egészséges lakó- és munkakörnyezetet biztosító, ugyanakkor a fenntarthatósági kritériumokat gazdasági, környezeti és társadalmi vonatkozásban egyaránt teljesítő, nemzetközileg is vezető, kreatív, regionális identitással rendelkező, ugyanakkor a Kárpát-medence fő szervező erejét jelentő térség.”. Ezen megállapítások mind igazak Budapestre, amely nemcsak a Kárpát-medence legjelentősebb központjává válhat, de a Balkán felé irányuló tőke-, áru-, személyforgalom kapuja is. A fővárosnak ezt a szerepét felhasználva összeköthető a két térség fejlesztése.

Ma Budapest azonban leginkább pihenőövezetként, rekreációs területként tekint a Dunakanyarra. Ez rendben, van mert a legfőbb elképzelés – mint ahogyan a 2005 őszén elkészült Dunakanyarbeli Duna Program is leírja – a térség turisztikai irányú fejlesztése. Budapest ma használja Dunakanyart: hétvégét szervez ide, túrázik, kerékpározik vagy

megnézi a településeket. Ez azonban csak a fővárosi lakosokra igaz: igen kevés külföldi vendég jut el Budapestről a Dunakanyarba.

2.1.1. A települések elérhetősége Budapestről

A közel 1,8 millió fős város a legtávolabbi településtől sincs messzebb 70 km – nél. Esztergomot közel 1 óra, Vácot fél óra alatt lehet elérni közúton. Vonattal ugyanez 1,5, illetve fél órára tehető. A legtávolabbi települések (Kemence, Bernecebaráti) megközelítése sem több 1,5 óránál. Közúti tömegközlekedéssel már nem ennyire egyszerű a helyzet. A jobb parton Pilisvörösvár, Dorog, Esztergom és az agglomeráció viszonylag könnyen (de lassan), a többi település csak átszállással érhető el. Ki kell emelni Szentendre megközelíthetőségét, ahová a rendszeres HÉV járatokkal 3 óra alatt el lehet érni. Ugyanez az útvonal autóbusszal is megtehető, amely Visegrád és Esztergom felé megy tovább. A bal parton Vác és a Vác – Balassagyarmat vonalon fekvő települések elérése megfelelő, a szobi és rétsági kistérség többi települése nehezen közelíthető meg.

Vasúti közlekedés szempontjából Esztergom elérése megfelelő minőségű kocsikkal, de lassan történik. Az egy vasúti pályával rendelkező vonalon kénytelenek a szembe jövő vonatok bevárni egymást, ami jelentősen lassítja a forgalmat. A jobbpart többi településének vasút elérése (kivéve a már említett Szentendrei HÉV-et) szinte lehetetlen. A bal parton ennél sokkal jobb a lehetőségek. A Budapest – Érsekújvár vonalon fekszik Vác és Szob. Ezen két város elérése megfelelő. Vácot ma már 25 perc alatt el lehet érni a Nyugati pályaudvarról, ami nagyban megkönnyíti az ingázók helyzetét. A rétsági településeket mellékvonalként éri el MÁV, ennek ellenére kielégítőnek mondható a szolgáltatás.

A személyforgalom mellett az áruforgalom is jelentős. A Duna jobb partján a 10-es út terheltsége igen nagy. Budapest és Solymár között a reggeli és délutáni órákban nagyon lassú a forgalom. A 10 – es úton Lábatlan környéke a teherautó forgalom miatt forgalmas, szennyezett, ami nagy mértékben zavarja a helyi lakosokat is. A bal parton a 2/A jelzésű út tehermentesíti a 2-es számú főutat, azonban a megnövekedett teherforgalom miatt kezd telítetté válni. Ez utóbbi kezelésére számos ötlet született, de az egyik legkézenfekvőbb megoldás Vác logisztikai fejlesztése lehetne.

2.1.2. Munkaerőpiacra gyakorolt hatás

A fővárost övező településekről mintegy 300 000 ember ingázik a fővárosba. Ezen szám körülbelül 1/5-e érkezik a DTFT területéről. Az ingázók általában a Vác és Budapest közötti településekről (csak Vácról 3-4000 ember), valamint a Szentendrei HÉV mentén lévő településekről érkeznek. Nem ritka azonban például a Dorogról való ingázás sem. A kistérségi munkaerő helyzetről a kistérségek vizsgálatánál teszünk említést. A Budapestről az agglomerációba ingázók száma elenyésző, azonban ez a folyamat is jelen van. Sajnos nincsen olyan összehasonlító adatunk, amely a DTFT területén belüli ingázásról adna pontos képet.

Arányait tekintve a felsőfokú képzettségűek ingáznak a legnagyobb csoportban a fővárosba. Ennek oka a már említett szolgáltatási szektorok fővárosba való összpontosulása. A DTFT területe (és ebbe a városok is beletartoznak) egyenlőre kevés felsőfokú képzettségű embernek ad munkát. Ez akkor változhat, ha a fővárosban lévő szolgáltatók székhelyeiket Budapesten kívülre költöztetik, vagy bővítik fiókirodáik számát.

2.1.3. Vállalkozásokra gyakorolt hatás

A térségben lévő vállalkozások nagy része Budapesten összpontosul, azonban egyre inkább megfigyelhető a vállalkozások Budapestre való kiköltözése. Ennek okai az olcsóbb telekárak, jobb bérleti feltételek és sok esetben a nagyobb terület. A vállalkozások számára a térségben több ipari park és inkubáció központ is rendelkezésre áll. Az ipari parkok a következők:

- ÉMI Szentendre Ipari Park
- Váci Toperini Ipari Logisztikai Üzleti Park
- Esztergomi Ipari Park
- Nyergesújfalui Ipari Park
- Rétsági Ipari Park
- Dorog Város Térség- és Gazdaságfejlesztő Környezetvédelmi Ipari Parkja

Inkubációs központok, illetve a kisvállalkozásokat segítő Magyar Vállalkozásfejlesztési Alapítvány irodái minden megyében megtalálhatóak.

2.2. Nagyobb városok hatása a Dunakanyar gazdaságára

A DTFT észak-keleti határaival kapcsolatban álló Balassagyarmat és Salgótarján szinte kizárólag a rétsági kistérségre van hatással. Ennek oka lehet, hogy egyedül ez a kistérség van Nógrádban, így közigazgatási szempontból Salgótarjánhoz tartoznak. Kettejük közül Balassagyarmat befolyása erősebb, közelsége és a térség szerkezete miatt is. A rétsági kistérség jellemzően kis lélekszámú településekből áll, négy jelentősebb településsel: Rétság, Diósjenő, Nagyoroszi és Romhány. A többi település 1000 fő körüli, vagy az alatti. Balassagyarmat a magyar-szlovák kapcsolatban is szervező erő, ezért szorosabb vele a kapcsolat, illetve több közintézményét is használja a kistérség. Ingázás szempontjából a kistérség két fő célja Vác és Balassagyarmat. A Salgótarjánba ingázók száma elenyésző.

Gödöllő hatása a DTFT-re nem számottevő. A Dunakeszi kistérséggel való szorosabb kapcsolat nem indokolja a befolyásoló szerepet, már csak eltérő jellegű tevékenysége és mérete miatt sem.

A Tatabánya-Komárom irány sem az esztergomi, sem a dorogi kistérségre nem hat számottevően. Mindkét kistérség az észak – déli kapcsolatokat preferálja, illetve inkább Győr és Budapest felé ingáznak. A térség gazdaságára hatással lehet a komáromi teherhíd fejlesztés, illetve Tatabánya azon szándéka, hogy az esztergomi teherkompot igénybe akarják-e venni az ott megtelepedett vállalkozások.

3. Szuburbanizációs folyamatok hatása a Dunakanyarra

A '90-es évek elejétől kezdve a fővárosból egyre többen költöznek Budapest környékére. Számuk eddig mintegy 120 000 főre tehető. A szuburbanizáció elsősorban az agglomeráció településeit érinti, de a tömegközlekedés fejlődésével olyan helyszínek is célponttá váltak, mint például Vác, Bicske, vagy a déli irányban Monor, vagy Ráckeve. Ennek következtében ezen települések lakosság száma jelentősen megnőtt. Elindult a városiasodás folyamata számtalan kistérségen, ami a közszolgáltatási intézmények, közüzemek, közlekedési

infrastruktúra fejlesztését hozta magával. Erős város-koncentráció alakult ki az agglomerációs térségben.

A szuburbanizációs folyamat elindítói azok a tehetősebb emberek voltak, akik a zajos és nyüzsgő fővárosból az élhetőbb vidéki településeken akartak berendezkedni, azzal a megkötéssel, hogy könnyen elérhető legyen számukra Budapest (munkahely, iskola miatt). Ez azt eredményezte, hogy a népesség növekedésével és a magasabb igények miatt a településeknek folyamatosan fejleszteniük kellett a közszolgáltatásokat. Ez nem egy település esetében problémás volt. A jóléti szuburbanizáció mellett megjelent a lecsúszott társadalmi csoportok kiáramlása is. Ők elsősorban a dél, illetve dél-kelet felé költöztek, mert az északi, észak-nyugati területek megfizethetetlenek voltak számukra. A Dunakanyar szempontjából elmondható tehát az, hogy a jóléti szuburbanizáció jelent meg, amely serkentőleg hatott a térség fejlődésére. A folyamatos közmű, közút fejlesztések munkahelyeket teremtettek és a biztos vásárlóerő hatására megjelentek a hipermarketek, bevásárlóközpontok is. A térségben lévő „új városok” egymás konkurenciái lettek ezen központok letelepítésében, mint ahogy a város funkciójából adódó szolgáltatások nyújtásában is. Az évek során alakult ki a Duna partján Pest megyében Vác és Szentendre dominanciája, valamint Komárom – Esztergomban Esztergomé.

A szuburbanizáció felgyorsulását azonban nem megfelelő mértékben követte a közlekedés fejlesztése. Ma az agglomerációból sokszor csak órák alatt lehet eljutni a főváros egy másik végén lévő kerületébe. A fővárosba vezető utakon (10, 11, 2, 2/A, de még az M1-M7 és az M3 autópályák is) a reggeli és délutáni órákban lépésben lehet haladni. Sok helyen kamionok vagy tehergépkocsik is lassítják a közlekedést. Korábban már említettük a tömegközlekedés helyzetét, ami szintén javításra szorul.

A szuburbanizáció mellett megjelent térségen belül, vagy a Budapest irányába történő áramlás is. Ennek oka a már említett elégtelen közlekedés, vagy akár munkahelyváltás.

A szuburbanizációs hatások a gazdaság számos területén éreztetik hatásukat. Több nagyobb vállalat már nem is Budapesten, hanem az agglomerációban lévő ipari parkokban telepedik le. Ez ma még elsősorban az M1-M7 autópálya környékére jellemző, de várhatóan az északi ipari parkok is jelentős számú betelepülővel számolhatnak. Szintén újabb jelenség a tudásbázisok

kitelepülése (pl. Piliscsaba) és a logisztikai központok megjelenése. Ezen a téren a 2/A főútnak lehet komoly szerepe pesti oldalon. A jobb parton Dorog, Esztergom, Nyergesújfalu és Szentendre lehet vonzó a nagyobb vállalatoknak. Tevékenységüket mindenképpen korlátozza, hogy a Dunakanyar elsődleges céljához (rekreációs övezet) alkalmazkodni kell a befektetőknek. Ez azt jelenti, hogy a szolgáltatási, kutató és logisztikai központok élveznek előnyt (ez utóbbiak is inkább a tervezési terület peremén).

A térség többi részére az erőteljes szuburbanizáció nem jellemző. Sem Esztergom térségében, sem Vác és Szentendre vonzáskörzetében nem beszélhetünk a jelenségről. A területen belüli migráció is kis mértékű.

4. Határon átnyúló kapcsolatok

Az Európai Unióhoz való csatlakozáshoz közeledve a leendő tagállamok egymás után ismerték fel a határon átnyúló kapcsolatok jelentőségét. Ennek megfelelő keretet adott az Európai Unió strukturális és kohéziós politikája, amely támogatta, sőt megkívánta a nemzetközi együttműködések intenzívebbé válását. Ennek egyik szerveződési kerete az eurorégió. Az eurorégiók nem régi intézmények Magyarországon és Szlovákiában. A PHARE CBC programoknak köszönhetően jöttek létre és kezdtek el az itt élő emberek államhatáron túli együttműködésben gondolkodni. Ennek köszönhetően a térségben négy eurorégió található. Az Ister-Granum eurorégió az egyik legaktívabb határ menti együttműködés az ilyen típusú intézmények közül. Az eurorégió fő célja a két térség gazdasági, turisztikai és kulturális együttműködése. A Neogradiensis Eurorégió a történelmi nógrádi vármegye településeinek közötti kapcsolat erősítését szorgalmazza. Az Ipoly eurorégió a folyó átjárhatóságához kötődő feladatok megoldására jött létre. Kivétel a szervezések között a Vág – Duna – Ipoly eurorégió, amely mesterségesen, megyéken alapulva született.

4.1. Ister-Granum eurorégió

Az Ister-Granum Eurorégió a helyi, közösségi autonómiák megerősítéséből kiindulva jött létre, a határon átnyúló kapcsolatok javítása, a határ helyzetéből következő előnyök kihasználása érdekében. Ezek az előnyök, melyek az eltérő szuverenitások pozitív egymásra hatásából származnak, lassacskán összeadódnak, és az itt élő emberek lényeges erőforrásává válnak. Ehhez az alapot a lakossági interakciók számának és gyakoriságának növekedése

biztosítja, melyhez a kétoldalú hivatalos törekvések alakíthatják ki a határokat valóban átlépő együttműködéseket, a „határ nélküli eurorégiót”, mégpedig európai módon. Az eurorégió megszületése mindkét oldal kívánalma volt: a gazdasági kapcsolatok felélénkítése, a turizmusfejlesztés, munkavállalók elhelyezkedésének könnyítése közös érdekeket szolgál. A régió területe meghaladja a 2.000 km²-t, lakossága a 200.000 főt. Az eurorégió legfontosabb döntéshozó szerve a közgyűlés, amelynek a 100 polgármester a tagja.

Az elmúlt években a szervezet céljainak megvalósulása a gazdasági és turisztikai kapcsolatok erősítésében volt a leglátványosabb. A magyar oldalon működő üzemekben alkalmazott szlovákiai munkavállalók, a szorosabbá váló vállalkozásfejlesztési kapcsolatok a gazdasági potenciál minél jobb kihasználását teszi lehetővé. Turizmusfejlesztés területén a régióban korábban állt 8 Ipoly – híd újjáépítése, a kerékpárutak és túrautak kiépítése a fő cél. Ezek megvalósítása elkezdődött.

4.2. Neogradiensis eurorégió

A Neogradiensis eurorégió a hagyományok jegyében nagyjából a hajdani, vegyes nemzetiségű Nógrád megye területén jött létre. A magyar oldalon magába foglalja a mai magyarországi Nógrád megyét, szlovák oldalon pedig a jelenlegi nagykürtösi, losonci és poltári járásokat. Losoncon írták alá a megállapodást 1998 decemberében arról, hogy a történelmi Nógrád-Novohrad megye területén határon átnyúló interregionális együttműködést alakítanak ki. A hagyománynak azért van fontos szerepe, mert ebben a térségben jelentős bányászat és kohászat fejlődött ki a 19. század második felében helyi nyersanyagbázison. Azóta a világpiacon leértékelték ezt a fejlesztési irányt mindkét országban. Az eurorégió esélyt teremt arra, hogy a 19. századi dinamizmus mély álmából felébredjen. Ennek elsőrendű feltételeit tartalmazzák a stratégiai tervek, amelyek a közlekedési utak javítását és a határátkelők számának növelését célozzák. A szlovák oldal számára lehetőség az ott lévő nyersanyag, a szilikát feldolgozása, aminek a terjesztésében fontos szerepet szánának a magyar oldalnak is. A DTFT területéről Rétság városa része az eurorégióknak.

4.3. Ipoly eurorégió

Ipel-Ipoly Euroregion nevű szövetség (Ipoly Eurorégió) a két ország külön-külön alakult környezetvédelmi és kulturális civil szervezeteinek összefogásából jött létre. A fejlesztési koncepciók vezettek az eurorégió kialakításának gondolatához. Erre 1999-ben került sor Balassagyarmaton, ahol két tükörszervezet jött létre az akkori politikai-jogi körülményeknek megfelelően. 2002 októberében írták alá az Ipoly Eurorégió Határon Átnyúló Együtműködés és az Ipelsky Euroregion Jogi Személyek Szövetsége közötti szerződést, amellyel létrehozták az Ipel-Ipoly Euroregion nevű szövetséget, amely már önálló jogi személy. A Szövetség székhelye Ipolyságon (Sahy) található. Ez az egyesült szervezet már kérhette felvételét az Európai Régiók Szövetségébe, ami 2003 májusában meg is történt. Az eurorégió működési területe: Ipolyság, Zselíz és Léva környéke, az Érsekújvári járás Ipoly menti területe, a Rimaszombati járás nyugati része, valamint a Losonci, Nagykürtösi, Korponai és a Selmecebányai járás /összesen 232 település 209 949 lakossal/. Az eurorégió jelenleg 68 tagja van /58 település és 9 szervezet/.

Az Ipoly folyó két partját azon a szakaszon, amelyet 1920-ban mintegy 160 km hosszúságban államhatárrá minősített az első világháborút lezáró békeszerződés, eredetileg 47 híd kötötte össze. Ezeket a hidakat a békeszerződés aláírása után az államhatalom lebontotta. Így az Ipoly nem csupán határfolyóvá lett, de a természetes emberi életet megbénító folyóvá vált. Jelenleg az Ipoly folyón újjáépítendő hidak tervezése kötik le a szervezetek energiáit. Több híd tervezés alatt áll. Nyolc híd újjáépítésének megvalósíthatósági tanulmánya készül. 2005 – ben kormányközi megállapodás született a magyar és a szlovák közlekedési miniszter között. A két miniszter szándéknyilatkozatot írt alá a Pöstyénpuszta-Pető és a Nógrádszakál-Rárópuszta közötti Ipoly-híd felépítéséről. A két híd várhatóan 2007 végére épül fel. Szintén elindulnak 2006 – ban INTERREG támogatásból valósulhat meg az Ipolydamásd – Helemba és az Ipolypásztó – Vámosmikola közötti hidak műszaki tervezése.

4.4. Vág-Duna-Ipoly Eurorégió

Vág-Duna-Ipoly Eurorégió Komárom-Esztergom, Veszprém, Fejér, valamint Pest megye és a Nyitra kerület által megalakított eurorégió. A társaság fő célja kezdetben Komárom-Esztergom Megye és a régió vonatkozásában az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése, az európai integrációs felkészülés megyei önkormányzati feladatainak koordinálása volt. Ma az eurorégiós együttműködés célja, területei a következők:

- A régió vonzóbbá tétele, a gazdaság és az idegenforgalom összehangolt fejlesztése a határon átnyúló kapcsolatok erősítése révén;
- a területfejlesztés és a területrendezés összehangolása. A közlekedésfejlesztés összehangolása. Együttműködés a természet-, környezet-, és vízvédelem, a katasztrófák elhárítása területén;
- a közös kulturális örökség ápolása, oktatási, tudományos és innovációs bázisok közötti kapcsolatok fejlesztése;
- EU közösségi finanszírozási programban való eredményes részvétel;
- az információcsere feltételeinek kiépítése, az információ-áramlás biztosítása;
- közös projektekre, programokra ajánlások kidolgozása, koordinálása, közös projektek, programok kidolgozásának lebonyolítása, támogatása

Ezen célok megvalósulását több nemzetközi program és pályázat biztosítja. A szervezet működésének koordinálását a Vág-Duna-Ipoly Fejlesztési Ügynökség Kht látja el.

A nemzetközi kapcsolatok a gazdasági életben is egyre jobban éreztetik hatásukat. Határon átnyúló kapcsolatok szempontjából két területet különböztethetünk meg:

- Esztergom és környéke
- Vác – Szob környéke

4.5. Esztergom és környékének határon átnyúló kapcsolatai

Esztergom és Párkány kapcsolata hosszú időre nyúlik vissza. Az 1895 – ben épült és később lerombolt Mária Valéria híd a két város közötti kapcsolatot jelentette. 2001. október 11 – én Esztergom és Párkány között újra állt a híd. A két alkalommal is lerombolt Mária Valéria híd az Európai Unió támogatásával új szerepet adott a térségnek: nemcsak a két parton élő emberek közötti évszázados kapcsolatokat építette újjá, hanem a két határ menti térséget is bekapcsolta az összeurópai folyamatok vérkeringésébe. A híd megnyitása nemcsak gesztusértékű, de egy szoros kapcsolatot lehetővé tévő esemény kezdete is. Ezt a tényt azóta számos eset bizonyította, amely az oktatás, egészségügy és gazdasági kapcsolatok területén ismertek. Ma már menetrendszerinti buszok szállítják Párkányból a munkavállalókat Esztergomba és környékére, sok ember jár át egymás országába vásárolni, de olyan esetről is tudunk, amikor egy párkányi asszony sürgős betegellátását Esztergomban végezték el.

Az Esztergom – Párkány közötti kapcsolat második pillére a teherkomp beüzemeltetése, amely mindkét félnek érdeke. Párkány Szlovákia második legnagyobb teherpályaudvarával rendelkezik, Esztergom és térsége viszont az egyik legiparosodottabb területet Magyarországnak. A két ország között – közúti teherhíd hiányában – nem valósulhat meg az áruszállítás. Ezen probléma időleges orvoslására a két város INTERREG pályázatot adott be 2005 tavaszán, amely nem nyert. Ezzel biztossá vált, hogy 2005 – ben nem indul be a teherkomp. A teherkomp elindítása mindkét félnek érdeke. E nélkül a párkányi és ebedi ipari park megvalósítása főlegesen lenne és az esztergomi térséget is hátrányosan érintené. A teherkomp üzemeltetése az első lépcső lenne egy vezető logisztikai bázis kialakításának.

A teherhíd megépítése a 2007 – 2013 közötti időszak egyik legfontosabb projektje a Közép – Dunántúli Régió számára. Ennek megvalósításához az is kell, hogy a Helsinki V/c folyosó Esztergomnál hagyja el az országot, és nem a 2 – es út mentén. Erről a kérdéstről még nem született politikai döntés.

A kistérség határon átnyúló hatásait jól mutatják a betelepült nagyvállalatok is. Amíg a párkányi papírgyárban viszonylag kevés magyar dolgozik, addig a Suzuki vagy a Sanyo üzemeiben egyre több a Szlovákiából érkező munkavállaló. A magyar munkaerőt ők nem szorítják ki a piacról, mert sok esetben akkora bérért nem is vállalnák el az adott munkát. A Szlovákiából érkező munkavállalók számának növekedése egyébként Győr és Komárom környékén is jellemző. A Suzuki számára is kiemelten fontos lenne a teherkomp és később a teherhíd megépítése, mert a beszállítóit a szlovák oldalról is tudná toborozni.

Az Esztergom – Párkány együttműködésnek a már említett Ister-Granum eurorégió az intézményesített formája. A régió jellemzőit már ismertettük és itt csak annyit jegyeznénk meg, hogy ma úgy látszik: hosszú távon egy olyan integráló erőt jelent a térségben, amelynek hatása nemcsak a jelenleg térségben élő 200 000 főnek, de szélesebben értelmezve az egész Dunakanyarnak fontos fejlődési potenciálja lehet.

4.6. Vác – Szob környékének határon átnyúló kapcsolatai

Vác város célja, hogy északi kapu legyen a Budapest felé megvalósuló kereskedelem, mozgásban. Ennek jó földrajzi fekvése, megfelelő mérete és kielégítő közlekedési

infrastruktúrája segíti. Vácra áthalad a 2 – es számú főút és a város mellett halad el (több leágazással a városhoz kapcsolódva) a 2/A jelzésű autópályát. Ez utóbbi képezi alapját a majdani M2-es útnak. A 2 – es főút Ipolyság városánál folytatódik Szlovákiában. Vác és Ipolyság között évek óta intenzív munkakapcsolat alakult ki, amely az Ipolyunióban, a közös INTERREG pályázatokban és egyéb közszolgáltatások ellátásának tervezésében mutatkozik meg. Vácnak fontos érdeke, hogy a Helsinki V/c folyosó ezen a területen haladjon át és az ehhez kapcsolódó teherforgalom is itt valósuljon meg. Ez utóbbi jelenleg még probléma a térségben, két ok miatt:

1. nem megfelelő teherbírású az úthálózat
2. nem állnak meg a szállítók a térségben

Az első problémát a közlekedési folyosó szélesítése, felújítása oldja meg. Ehhez szükséges, hogy a politika ezt a nyomvonalat jelölje ki az észak – déli közlekedési folyosó fő irányának. A második probléma azt a paradoxont okozza, hogy az északról érkező áruk Budapestre érkeznek, majd visszahozzák őket Vácra. Ez dupla forgalmat jelent, környezetszennyezést és idővesztést okoz. Ezért mindenképpen célszerű a terület logisztikai fejlesztése.

Szob és környéke az Ipoly mente központja. Maga a település az Ipoly és a Duna torkolatánál fekszik, természetvédelmi övezetben. Ez utóbbi számos korlátozás állít a gazdaságfejlesztés elé (pl. a szobi teherkikötő fejlesztése). Szob és az Ipoly mente két fontos tényező miatt kulcsszereplő: az Ipoly hidak miatt és az Érsekújvár – Párkány – Budapest vasútvonal miatt. Az Ipoly hidak problémája közel 50 évre nyúlik vissza. A korábbi 47 híd helyett ma mindösszesen három üzemel. A jól működő gazdasági kapcsolatokat a hidak felépítésével újra lehetne aktiválni és a térségi közlekedés szempontjából is igen hasznos lenne. Ez nemcsak gazdaságfejlesztési, de turisztikai szempontból is kívánatos. A vasútvonal mind Szob, mind Vác esetében fontos tényező. Jelenleg adminisztratív okok miatt nem egyszerű sem a vasút áruszállítása, sem a személyszállítás. A Schengeni Szerződés hatályba lépésével ezek az akadályok elhárulnak, de célszerű lenne minél korábban felszámolni a fölösleges nehézségeket.

Szob központja a Szlovákiába irányuló kerékpáros turizmusnak is. A készülő Szob – Losonc kerékpárút csatlakozik a Duna partján futó EUROVELO hálózathoz és jó kapcsolódási pont a szomszédos ország felé.

A határon átnyúló együttműködések erősítésére az elmúlt 5-8 évben több projekt, program és intézmény alakult, készült el. Elsősorban PHRARE, majd INTERREG támogatásokból megvalósuló közös projektek és a kölcsönös lehetőségek felismerése ösztönözte ezen térségeket az együttműködésre. Ennek hozadéka a már tervezés alatt álló Ipoly hidak, a részben elkészült kerékpárutak, a vállalalkozási együttműködések. Ezt a folyamatot erősíteni kell, mert a térségnek kiváló adottságai vannak egy olyan logisztikai, vállalalkozási övezet kialakítására, amely a Duna és Budapest közelségét kihasználva, az egész Kárpát – medencében fontos szerepet tölthet be.

5. Kistérségi helyzetelemzések⁵

A kistérségi helyzetelemzések célja, hogy a minden kistérségről bemutassuk azokat az adatokat, amelyek a gazdaságfejlesztés szempontjából fontosak lehetnek.

5.1. *Dorogi kistérség*

A Dorogi kistérség Komárom-Esztergom megye részeként Magyarország egyik legfejlettebb régiójában helyezkedik el, ami jelentős gazdaságfejlesztési potenciált hordoz magában. Ezt tovább erősíti Budapest, Esztergom és Párkány, valamint a Dunakanyar közelsége.

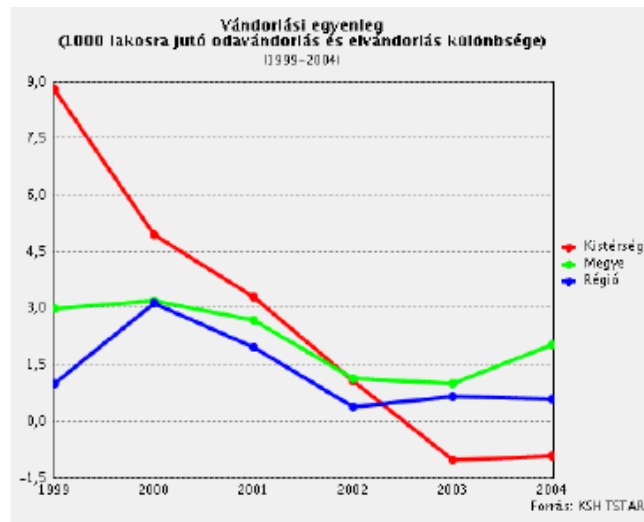
A kistérség 40 640⁶ lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 19,3%, ami nagyjából megegyezik megye 19,4%-os, és a régió 19,2%-os átlagával⁷; ugyanakkor jelentős mértékű a népességfogyás (0,4%)⁸ és az elvándorlás is, ami ellentétes, mind a megye, mind a régió folyamataival, és arra enged következtetni, hogy a háttérben meghúzódó gazdasági, társadalmi viszonyok kedvezőtlenebbek a tágabb környezetinél.

⁵ A felhasznált grafikonok, ábrák és kimutatások a VÁTI Kht kiadványaiból készült. Ezen dokumentumok 2006 januárjában készültek, így a helyzetelemzéshez a legfrissebb adatok kerültek felhasználásra. A statisztikai adatok a VÁTI és a KSH adatbázisaiból származnak

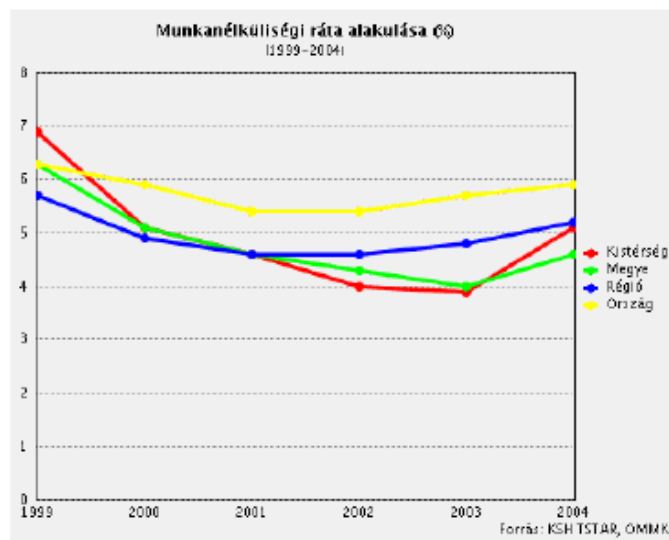
⁶ 2002 végén

⁷ Mindhárom mutató 2002 végére vonatkozik

⁸ 2002-ben változás a 2001 év végéhez képest



A Dorogi kistérség munkaerőpiaci képe fokozatosan romló tendenciát mutat az elmúlt két évben, ami jóllehet összhangban van az országos trendekkel, azonban azoknál nagyobb amplitúdóval mozog.



Sokat elmond a munkaerőpiac helyzetéről, hogy 2005 harmadik negyedében a munkanélküliségi ráta 6,88%-on állt, amellett, hogy az aktivitási és foglalkoztatási ráta rendre 57,9 %⁹ és 53,9%¹⁰ volt, mely mutatók a romló munkanélküliségi adatok ellenére stagnálnak vagy csak nagyon kismértékű romlást mutatnak. Ez ismét összhangban áll az egész országra jellemző változásokkal. Ezeknek a folyamatoknak részben oka lehet az alacsony átlagos

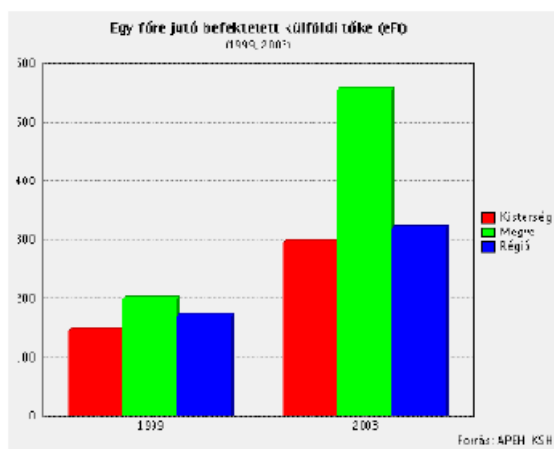
⁹ 2005. 3. negyedév

¹⁰ 2005. 3. negyedév

iskolázottság (elvégzett átlagos osztályszám: 9,18¹¹), ami egyrésztől a megye második legalacsonyabb értéke, másrésztől alatta marad a régiós átlagnak is.

A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy a Dorogi kistérség meglehetősen modern szerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 1,8%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 55,5%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 42,7%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás továbbá az közel van a sok fejlett ipari államban tapasztalt hasonló mutatókhoz. Ezekből az következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja inkább a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet átalakításával szemben.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:



Jól látszik a külföldi tőkebefektetések növekvő trendje, ugyanakkor nem hordoz feltétlenül sok információt a megyével való összevetés, hiszen az esztergomi Suzuki gyár meglete jelentősen a megye javára torzítja az adatokat. A régió átlagával közel megegyező érték viszont kedvező következtetések levonását engedi meg a számunkra.

A külföldi tőkebefektetéseken túl jelentős szerepet játszanak a kistérség életében a különböző állami és Európai Uniói fejlesztési források. Ezt a következő táblázatok foglalják össze:

Hazai támogatások, 2002-2005:

¹¹ 2001. február 1.

Cél kategória	Projektok száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdaságfejlesztés	115	160 848	1 621 331
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	7	135 393	595 003
Műszaki infrastruktúra	33	99 950	288 252
Humán infrastruktúra	23	34 947	87 294
Emberi erőforrások fejlesztése	2	18 260	76 037
Tervezés	3	6 600	16 125
Kulturális örökség védelme	1	1 600	2 400
Települési életminőség	1	1 000	2 508
Összesen	185	458 598	2 688 950

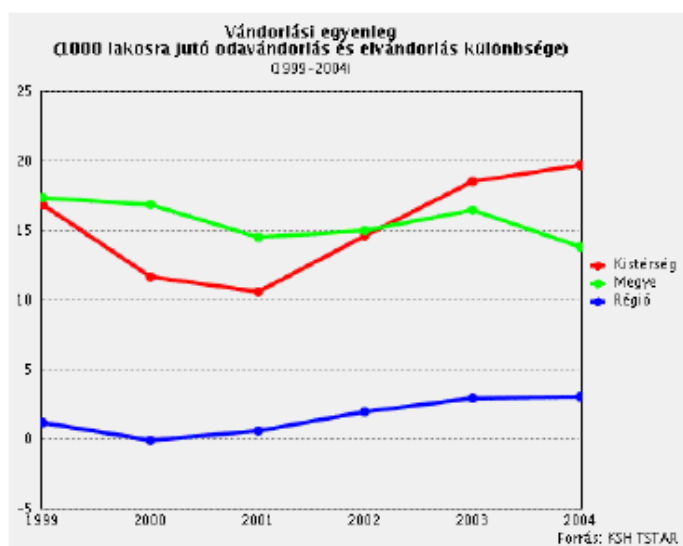
Európai Unió támogatások, 2004-2005:

Operatív program	Projektok száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Regionális Fejlesztés OP	2	1 068 074	1 199 574
Gazdasági Versenyképesség OP	10	286 955	1 441 305
Humán Erőforrás Fejlesztés OP	1	75 800	60 638
Agrár és Vidékfejlesztés OP	5	56 448	142 688
Összesen	18	1 487 277	2 864 205

5.2. Dunakeszi kistérség

A Dunakeszi kistérség Pest megye részeként Magyarország az egyik legdinamikusabban fejlődő régiójában helyezkedik el. Szomszédos a fővárossal, a Duna bal partján helyezkedik el. Három település alkotja és lélekszáma eléri a 60 000 főt. Ez nagymértékű városiasodást jelent.

A kistérség 61 648¹² lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 17,8%, ami nagyjából megegyezik megye 18,1%-os, de jelentősen alatta marad, mind a régió 21,5%-os, mind az egész ország 20,4%-os átlagának¹³; ugyanakkor jelentős mértékű a népességnövekedés (1,5%)¹⁴ és az idevándorlás is, ami összhangban áll, mind a megye, mind a régió folyamataival. Az idevándorlásnak meghatározó tényezője a budapesti agglomerációban lezajló szuburbanizációs folyamat.

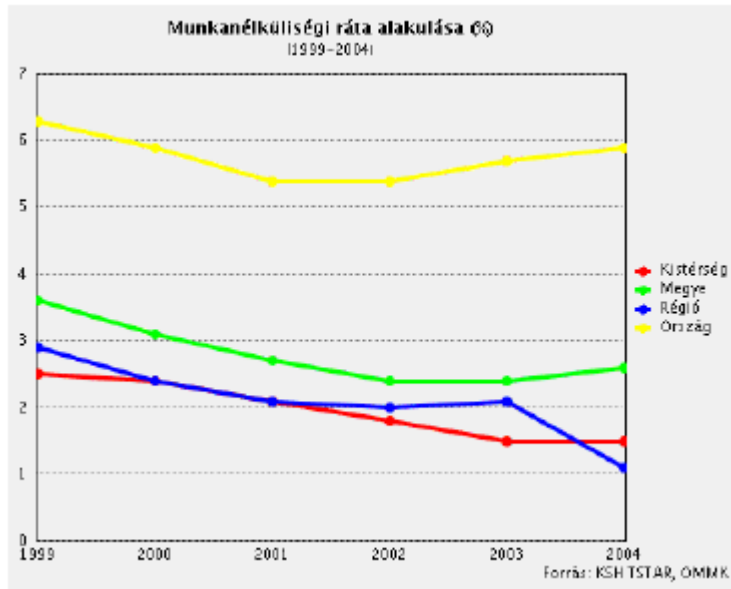


A Dunakeszi kistérség munkaerőpiacán az országos átlagnál jóval alacsonyabb a munkanélküliségi ráta, ami ráadásul fokozatosan javuló tendenciát mutat az elmúlt években, ami rácsúfol az országosan jellemző trendekre. Mindezek nagyfokú együttmozgást mutatnak a budapesti agglomeráció jellemző gazdasági folyamataival.

¹² 2002 végén

¹³ Mind a négy mutató 2002 végére vonatkozik

¹⁴ 2002-ben változás a 2001 év végéhez képest



Sokat elmond a munkaerőpiac helyzetéről, hogy 2005 harmadik negyedében a munkanélküliségi ráta 3,58%-on állt, amellett, hogy az aktivitási és foglalkoztatási ráta rendre 60 %¹⁵ és 57,9%¹⁶ volt, mely mutatók a javuló munkanélküliségi adatokkal együtt folyamatos javulást mutatnak. Ezek részben összhangban állnak, részben ellentételesen mozognak az egész országra jellemző változásokkal, azoknál lényegesen jobb gazdasági helyzetről tanúskodnak. Ezeknek a folyamatoknak részben oka lehet a magas átlagos iskolázottság (elvégzett átlagos osztályszám: 10,11¹⁷), ami egyrészt a megye legmagasabb értékei között van, másrészt jelentősen magasabb az országos átlagnál is, továbbá a főváros gyors gazdasági növekedésének kisugárzó hatása.

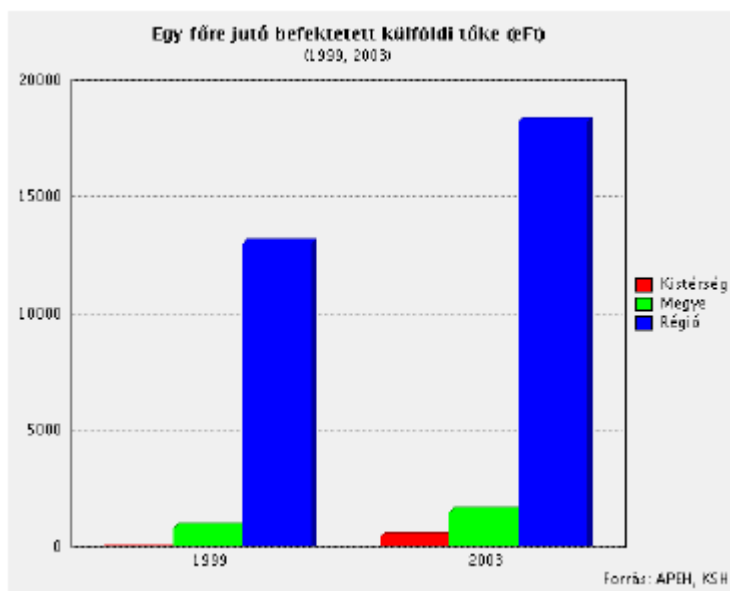
A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy a Dunakeszi kistérség kimagaslóan fejlett szerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 1%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 31,7%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 67,3%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás lényegében megegyezik a fejlett ipari államokban tapasztalt hasonló mutatókkal. Ezekből az következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja inkább a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet átalakításával szemben.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:

¹⁵ 2005. 3. negyedév

¹⁶ 2005. 3. negyedév

¹⁷ 2001. február 1.



Jól látszik a külföldi tőkebefektetések növekvő trendje, ugyanakkor az alapvető lemaradás a régióhoz képest jól mutatja, hogy Budapest hihetetlen előnyét a környezetéhez képest az egy főre jutó külföldi befektetések terén. Ez azt is jelenti továbbá, hogy a kistérség nem tudott a külföldi tőkéért folytatott versenyben megfelelően helytállni, a számára létező piaci résekbe benyomulni.

A külföldi tőkebefektetéseken túl jelentős szerepet játszanak a kistérség életében a különböző állami és Európai Uniói fejlesztési források. Ezt a következő táblázatok foglalják össze:

Hazai támogatások, 2002-2005:

Cél kategória	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdaságfejlesztés	287	184 349	518 000
Műszaki infrastruktúra	43	155 828	357 062
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	18	70 873	309 417
Humán infrastruktúra	4	53 562	200 760
Emberi erőforrások fejlesztése	3	32 651	116 620
Települési életminőség	2	12 681	14 069
Tervezés	1	10 496	34 987
Kulturális örökség védelme	1	1 000	1 500
Egyéb, nem besorolható	1	624	624
Összesen	360	522 044	1 553 039

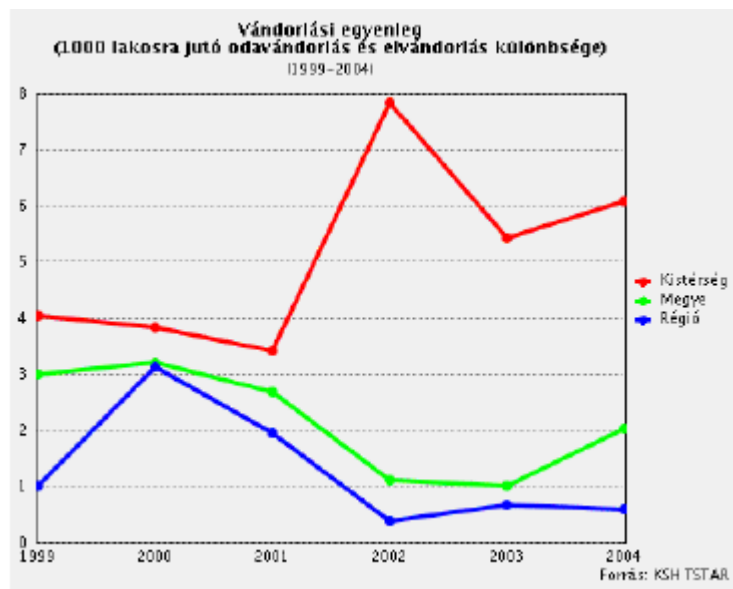
Európai Uniói támogatások, 2004-2005:

Operatív program	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdasági Versenyképesség OP	25	275 304	993 122
Regionális Fejlesztés OP	2	218 701	399 144
Humán Erőforrás Fejlesztés OP	2	26 963	38 481
Összesen	29	520 968	1 428 747

5.3. Esztergomi kistérség

Az Esztergomi kistérség Komárom-Esztergom megye székhelyeként Magyarország egyik legfejlettebb régiójának gazdasági, társadalmi központja, ami jelentős gazdaságfejlesztési potenciált hordoz magában. Ezt tovább erősíti Budapest, Párkány és Dunakanyar közelsége. A határon átnyúló szerepvállalása miatt mindkét ország számára kiemelt térséget alkotó Ister-Granum eurorégió központjaként és ipari központként is Közép – Európa egyik vezető térsége lehet.

A kistérség 55 451¹⁸ lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 19,6%, ami hozzávetőleg megegyezik a megye 19,4%-os és a régió 19,2%-os átlagával¹⁹, ugyanakkor enyhén növekvő a népesség száma (0,1%)²⁰, ami döntően a jelentős pozitív vándorlási egyenlegnek köszönhető. Ez összhangban van, mind a megye, mind a régió enyhén pozitív egyenlegeivel, csak a mértékében van egy jelentős különbség, ami arra enged következtetni, hogy a háttérben meghúzódó gazdasági, társadalmi viszonyok jelentősen kedvezőbbek a tágabb környezet hasonló tulajdonságainál.

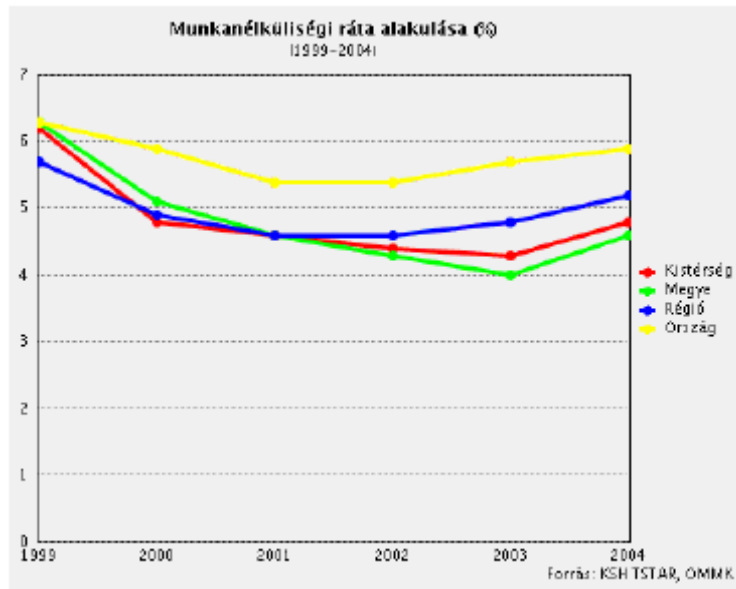


¹⁸ 2002 végén

¹⁹ mindhárom mutató 2002 végére vonatkozik

²⁰ 2002-ben változás a 2001 év végéhez képest

Az Esztergomi kistérség munkaerőpiaci képe sok éves javuló tendencia után, fokozatosan romló irányba mozdult el az elmúlt két évben, ami lényegében összhangban van az országos trendekkel.



Sokat elmond a munkaerőpiac helyzetéről, hogy 2005 harmadik negyedében a munkanélküliségi ráta 6,21%-on állt, amellett, hogy az aktivitási és foglalkoztatási ráta rendre 61,3%²¹ és 57,5%²² volt, mely mutatók a romló munkanélküliségi adatok ellenére stagnálnak vagy nagyon kis mértékű javulást mutatnak. Ez ismét összhangban áll az egész országra jellemző változásokkal. Ezeknek a folyamatoknak részben oka lehet az enyhén átlag fölötti átlagos iskolázottság (elvégzett átlagos osztályszám: 9,72²³), ami egyrészt a megye második legmagasabb értéke, másrészt valamivel magasabb az országos átlagnál (9,47²⁴). A különbség azonban nem elég jelentős ahhoz, hogy jelentős magyarázóerőt tulajdonítsunk neki, ezért szükséges a meghúzóó okokat részletesebben elemezni

A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy az Esztergomi kistérség meglehetősen modern szerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 1,8%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 48,3%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 49,9%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás továbbá

²¹ 2005. 3. negyedév

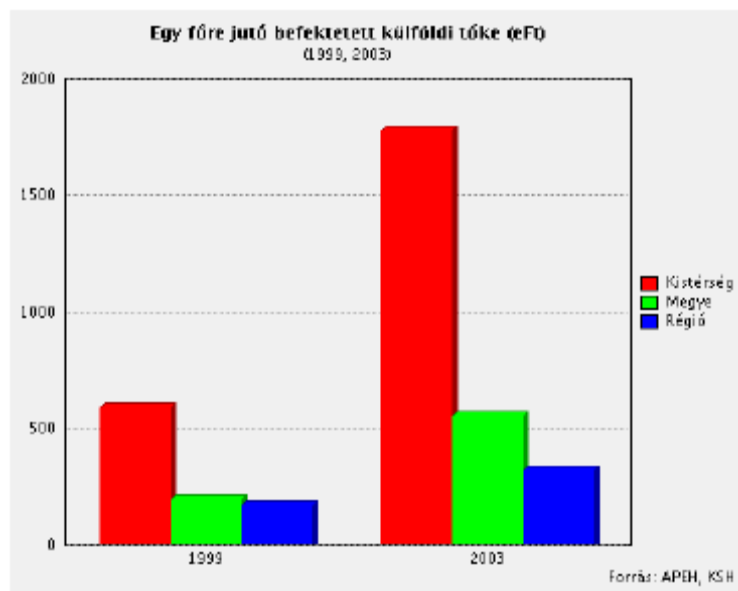
²² 2005. 3. negyedév

²³ 2001. február 1.

²⁴ 2001. február 1.

az közel van a sok fejlett ipari államban tapasztalt hasonló mutatókhoz. Ezekből az következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja inkább a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet átalakításával szemben.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:



Jól látszik a külföldi tőkebefektetések növekvő trendje, és mind a megyével, mind a régióval szembeni tetemes előny. Ugyanakkor jelentősen torzíthatják az adatokat az esztergomi Suzuki gyár beruházásai, de feltételezhetően ezeken túl is megmaradna a kistérség előnyének jelentős része.

A külföldi tőkebefektetéseken túl jelentős szerepet játszanak a kistérség életében a különböző állami és Európai Unió fejlesztési források. Ezt a következő táblázatok foglalják össze:

Hazai támogatások, 2002-2005:

Cél kategória	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Műszaki infrastruktúra	69	192 331	502 490
Gazdaságfejlesztés	248	159 284	409 141
Humán infrastruktúra	21	68 919	206 622
Tervezés	1	5 354	17 848
Települési életminőség	1	5 000	6 666
Kulturális örökség védelme	3	4 000	5 800
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	2	2 641	6 804
Egyéb, nem besorolható	1	2 150	2 150
Emberi erőforrások fejlesztése	1	80	160
Összesen	347	439 739	1 157 679

Európai Unió támogatások, 2004-2005:

Operatív program	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdasági Versenyképesség OP	41	870 680	1 540 577
Humán Erőforrás Fejlesztés OP	5	860 824	1 005 691
Regionális Fejlesztés OP	1	599 881	629 875
Agrár és Vidékfejlesztés OP	1	11 259	15 012
Összesen	48	2 342 644	3 191 155

5.4. Pilisvörösvári kistérség

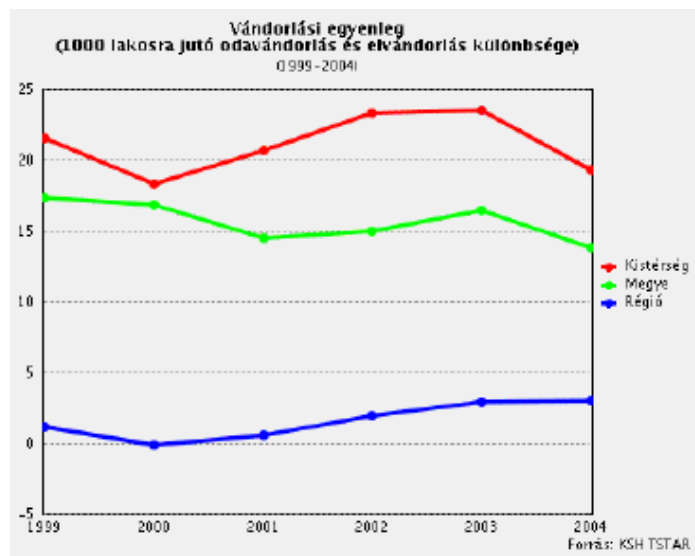
A Pilisvörösvári kistérség Pest megye részeként Magyarország legfejlettebb régiójában helyezkedik el. Szomszédos a fővárossal, közel van a Dunakanyarhoz és a 10-es út, valamint az M1 autópálya közelsége miatt Esztergom, Tatabánya és Győr felé is nyitott. Ezek kiváló gazdaságfejlesztési potenciált hordoznak magukban, amit tovább erősít a kedvező megközelíthetőség (M1-es autópálya első sorban.).

A kistérség 78 311²⁵ lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 17,2%, ami alatta marad enyhén a megye 18,1%-os, és jelentősen, mind a régió 21,5%-os, mind az egész ország 20,4%-os átlagának²⁶; ugyanakkor jelentős mértékű a népességnövekedés (2,6%)²⁷ és az idevándorlás is, ami összhangban áll, mind a megye, mind a régió folyamataival. Az idevándorlásnak meghatározó tényezője a budapesti agglomerációban lezajló szuburbanizációs folyamat.

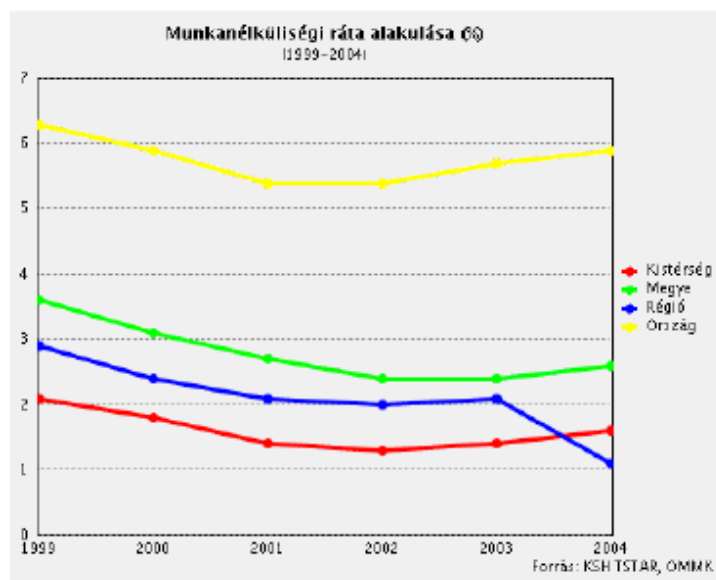
²⁵ 2002 végén

²⁶ Mind a négy mutató 2002 végére vonatkozik

²⁷ 2002-ben változás a 2001 év végéhez képest



A Pilisvörösvári kistérség munkaerőpiacán az országos átlagnál jóval alacsonyabb a munkanélküliségi ráta, ami ráadásul csak sokkal enyhébben romló tendenciát mutat az elmúlt években, mint az országos átlag. Mindezek nagyfokú együttmozgást mutatnak a budapesti agglomeráció jellemző gazdasági folyamataival.



Sokat elmond a munkaerőpiac helyzetéről, hogy 2005 harmadik negyedében a munkanélküliségi ráta 4,22%-on állt, amellett, hogy az aktivitási és foglalkoztatási ráta rendre 52,5 %²⁸ és 50,3%²⁹ volt, mely mutatók az enyhén romló munkanélküliségi adatok mellett folyamatos javulást mutatnak. Ezek tulajdonképpen összhangban állnak az egész országra

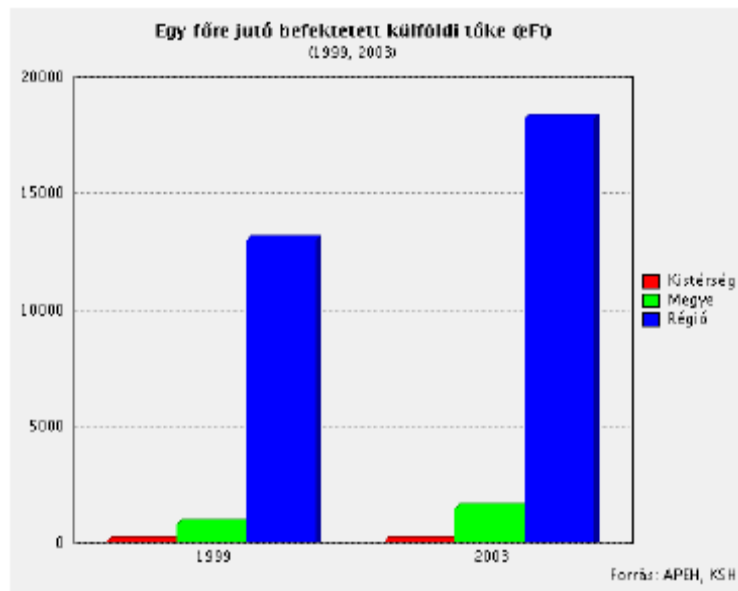
²⁸ 2005. 3. negyedév

²⁹ 2005. 3. negyedév

jellemző változásokkal, azoknál valamivel jobb gazdasági helyzetről tanúskodnak. Ezeknek a folyamatoknak részben oka lehet a magas átlagos iskolázottság (elvégzett átlagos osztályszám: 10,20³⁰), ami egyrészt a megye második legmagasabb értéke, másrészt jelentősen magasabb az országos átlagnál is, továbbá a főváros gyors gazdasági növekedésének kisugárzó hatása.

A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy a Dunakeszi kistérség kimagaslóan fejlett szerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 1,6%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 28,6%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 69,8%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás lényegében megegyezik a fejlett ipari államokban tapasztalt hasonló mutatókhoz. Ezekből az következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja inkább a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet átalakításával szemben.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:



Látszik, hogy a külföldi tőkebefektetések egy főre eső értéke alig nőtt a vizsgált időszak alatt, ugyanakkor az alapvető lemaradás a régióhoz képest jól mutatja, hogy Budapest hihetetlen előnyét a környezetéhez képest az egy főre jutó külföldi befektetések terén. Ez azt

³⁰ 2001. február 1.

is jelenti továbbá, hogy a kistérség nem tudott a külföldi tőkéért folytatott versenyben megfelelően helytállni, a számára létező piaci résekbe benyomulni, sem az egyes időszakokat vizsgálva, sem a trendet tekintve.

A külföldi tőkebefektetéseken túl jelentős szerepet játszanak a kistérség életében a különböző állami és Európai Uniós fejlesztési források. Ezt a következő táblázatok foglalják össze:

Hazai támogatások, 2002-2005:

Cél kategória	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdaságfejlesztés	358	324 033	612 599
Műszaki infrastruktúra	70	221 330	441 368
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	29	166 688	415 221
Települési életminőség	3	82 000	240 222
Humán infrastruktúra	15	69 709	298 379
Tervezés	4	36 031	61 187
Kulturális örökség védelme	6	12 500	18 750
Emberi erőforrások fejlesztése	2	4 182	4 545
Egyéb, nem besorolható	3	2 682	2 738
Összesen	488	919 115	2 095 009

Európai Uniós támogatások, 2004-2005:

Operatív program	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Agrár és Vidékfejlesztés OP	6	511 328	1 337 112
Gazdasági Versenyképesség OP	34	399 380	749 279
Regionális Fejlesztés OP	1	60 000	60 000
Környezetvédelmi és Infrastruktúra OP	1	41 335	137 785
Humán Erőforrás Fejlesztés OP	1	5 916	9 860
Összesen	43	1 017 957	2 294 036

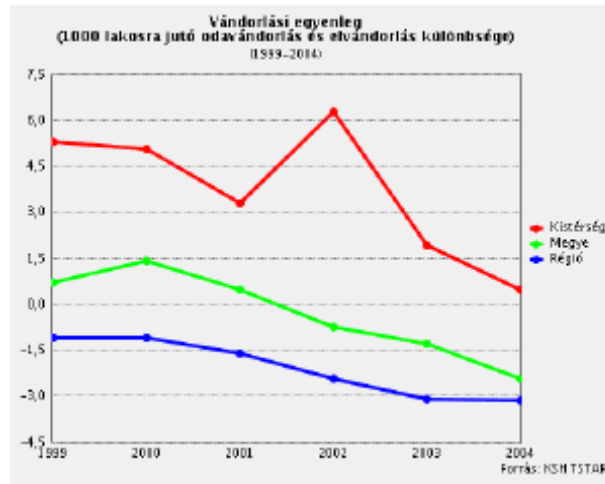
5.5. Rétsági kistérség

A Rétsági kistérség Nógrád megye részeként Magyarország egyik legfejletlenebb régiójában helyezkedik el, ugyanakkor közel van, mind a főváros, mind a Dunakanyar határához. Ez és a határon átnyúló kapcsolatai jelentős fejlődést eredményezhetnek.

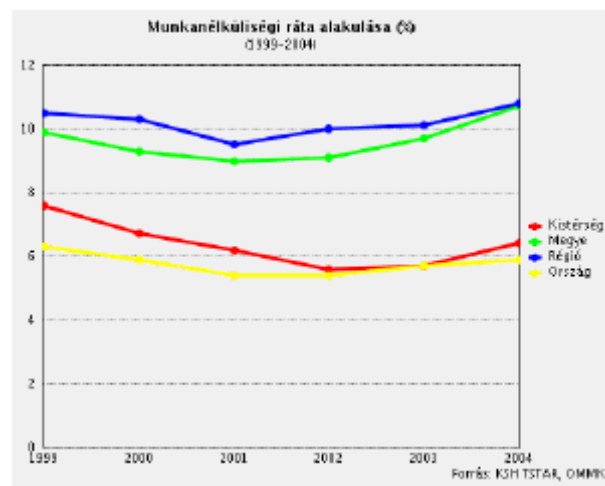
A kistérség 25 892³¹ lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 20,7%, ami enyhén alatta marad a megye 21,4%-os átlagának, de valamivel kisebb, mint a régió 21,4%-os

³¹ 1995-2004

átlaga³²; ugyanakkor jelentős népességnövekedés (1,25%)³³ volt tapasztalható az elmúlt 10 év során, amit az idevándorlás táplált, ezek alapvetően ellentétesek, mind a megye, mind a régió folyamataival. Az idevándorlásnak meghatározó tényezője a budapesti agglomerációban lezajló szuburbanizációs folyamat, ami feltehetőleg csak a megye Budapesthez legközelebbi területeit érinti.



A Rétsági kistérség munkaerőpiacán az országos átlaggal nagyjából megegyező a munkanélküliségi ráta, ami kicsivel erősebben romló tendenciát mutat az elmúlt években, mint az országos átlag. Mindezek a folyamatok részben együttmozgást mutatnak a budapesti agglomeráció jellemző gazdasági folyamataival, részben hordoznak magukban Nógrád megyei jellemvonásokat is.



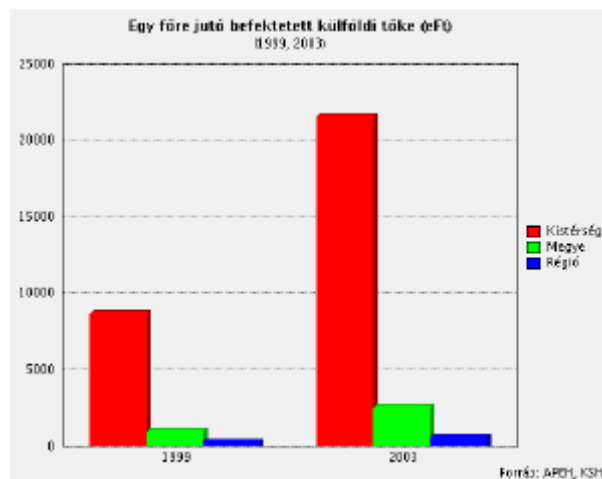
³² Mind a három mutató 2002 végére vonatkozik

³³ 2002-ben változás a 2001 év végéhez képest

Sokat elmond a munkaerőpiac helyzetéről, hogy 2005 harmadik negyedében a munkanélküliségi ráta 5,89%-on állt, amellelt, hogy az aktivitási és foglalkoztatási ráta rendre 43,7 %³⁴ és 41,1 % volt, mely mutatók az enyhén romló munkanélküliségi adatok mellett lényegében stagnáltak az elmúlt években. Ezek irányukban ellentétesek az egész országra jellemző változásokkal, jóllehet nincs közöttük nagyfokú diszkrepancia. Ezeknek a folyamatoknak részben oka lehet az alacsony átlagos iskolázottság (elvégzett átlagos osztályszám: 8,95³⁵), ami egyrésztől közel van a megye átlagához, másrésztől jelentősen alacsonyabb az országos átlagnál.

A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy a Rétsági kistérség meglehetősen fejlett szerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 2,9%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 48,8%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 48,2%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás alapvetően megegyezik a fejlett ipari államokban tapasztalt hasonló mutatókkal; amellelt, hogy kissé alacsony a szolgáltatási szektor részaránya. Ezekből az következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja inkább a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet alapvető átfarmálásával szemben.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:



³⁴ 2005. 3. negyedév

³⁵ 2001. február 1.

Látszik, hogy a külföldi tőkebefektetések egy főre eső értéke jelentősen növekedett a vizsgált időszak alatt, amellett, hogy meghatározó a kistérség előnye a régióhoz és a megyéhez képest is. Ez jól mutatja továbbá, hogy a kistérség sokkal vonzóbb befektetési terep a tőle keletre, észak-keletre elhelyezkedő megyei vagy régiós területeknél, aminek feltehetően Budapest közelsége az oka.

A külföldi tőkebefektetéseken túl jelentős szerepet játszanak a kistérség életében a különböző állami és Európai Unió fejlesztési források. Ezt a következő táblázatok foglalják össze:

Hazai támogatások, 2002-2005:

Cél kategória	Projektok száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdaságfejlesztés	227	773 710	2 392 845
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	8	431 421	3 778 159
Műszaki infrastruktúra	78	175 995	415 904
Települési életminőség	11	104 850	1 749 732
Emberi erőforrások fejlesztése	7	94 960	933 696
Humán infrastruktúra	16	61 484	196 003
Egyéb, nem besorolható	4	27 616	29 534
Kulturális örökség védelme	3	9 596	14 396
Tervezés	9	7 701	10 990
Összesen	363	1 687 333	9 521 259

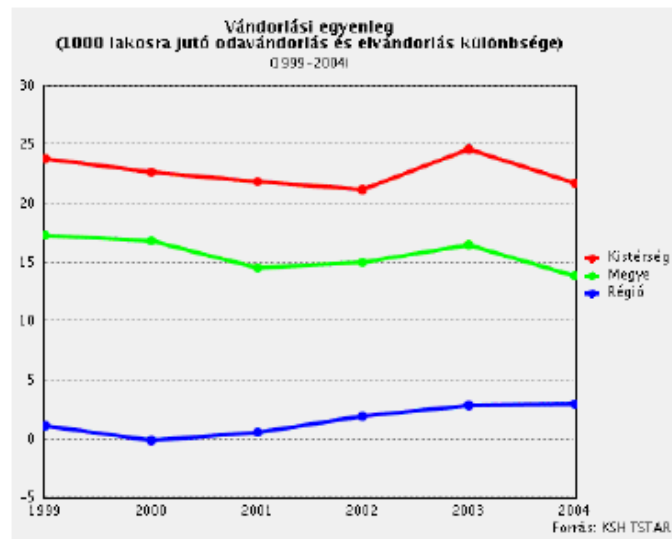
Európai Unió támogatások, 2004-2005:

Operatív program	Projektok száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Regionális Fejlesztés OP	1	444 388	495 639
Agrár és Vidékfejlesztés OP	3	45 031	113 828
Gazdasági Versenyképesség OP	6	40 199	90 661
Humán Erőforrás Fejlesztés OP	2	29 680	29 880
Összesen	12	559 298	730 008

5.6. Szentendrei kistérség

A Szentendrei kistérség Pest megye részeként Magyarország legfejlettebb régiójában helyezkedik el. Közvetlen kapcsolata van a fővárossal és szerves része a Dunakanyarnak. A kistérséghez tartozik a Szentendrei-sziget is. A kedvező tulajdonságok kiváló lehetőségeket hordoznak magukban, amit a közelben megvalósuló infrastrukturális beruházások - elsősorban a budapesti környűrű – tovább javítanak.

A kistérség 69 102³⁶ lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 17,3%, ami nagyjából megegyezik megye 18,1%-os, de jelentősen alatta marad, mind a régió 21,5%-os, mind az egész ország 20,4%-os átlagának³⁷; Ugyanakkor jelentős mértékű a népességnövekedés (2,3%)³⁸ és az idevándorlás is, ami összhangban áll, mind a megye, mind a régió folyamataival. Az idevándorlásnak meghatározó tényezője a budapesti agglomerációban lezajló szuburbanizációs folyamat.

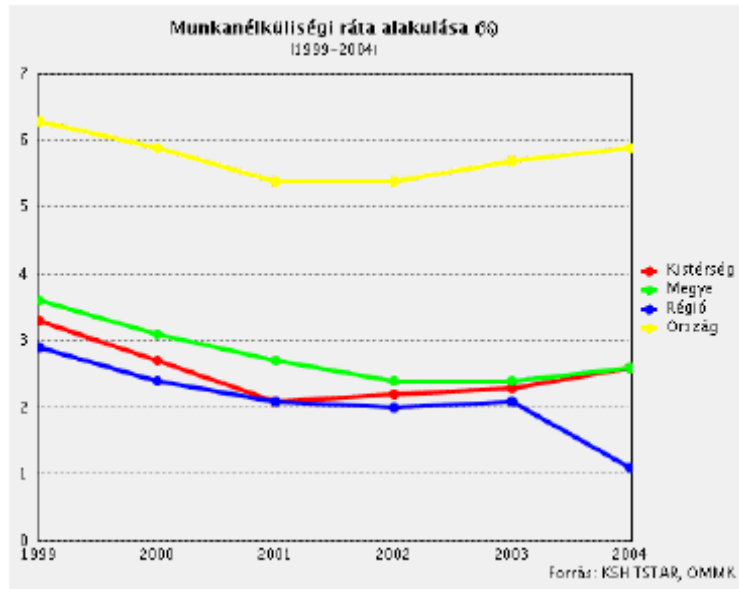


A Szentendrei kistérség munkaerőpiacán az országos átlagnál jóval alacsonyabb a munkanélküliségi ráta, ami csupán enyhén romló tendenciát mutat az elmúlt években, így rácáfol az országosan jellemző trendekre. Mindezek nagyfokú együttmozgást mutatnak a budapesti agglomeráció jellemző gazdasági folyamataival.

³⁶ 2002 végén

³⁷ Mind a négy mutató 2002 végére vonatkozik

³⁸ 2002-ben változás a 2001 év végéhez képest



Sokat elmond a munkaerőpiac helyzetéről, hogy 2005 harmadik negyedében a munkanélküliségi ráta 6,17%-on állt, amellett, hogy az aktivitási és foglalkoztatási ráta rendre 58,5 %³⁹ és 54,9%⁴⁰ volt, mely mutatók a közepesen erősen romló munkanélküliségi adatok mellett folyamatos javulást mutatnak. Ezek részben összhangban állnak, részben ellentétesen mozognak az egész országra jellemző változásokkal, azoknál valamivel jobb gazdasági helyzetről tanúskodnak. Ezeknek a folyamatoknak részben oka lehet a magas átlagos iskolázottság (elvégzett átlagos osztályszám: 10,28⁴¹), ami egyrészt a megye legmagasabb értéke, másrészt jelentősen magasabb az országos átlagnál is, továbbá a főváros gyors gazdasági növekedésének kisugárzó hatása.

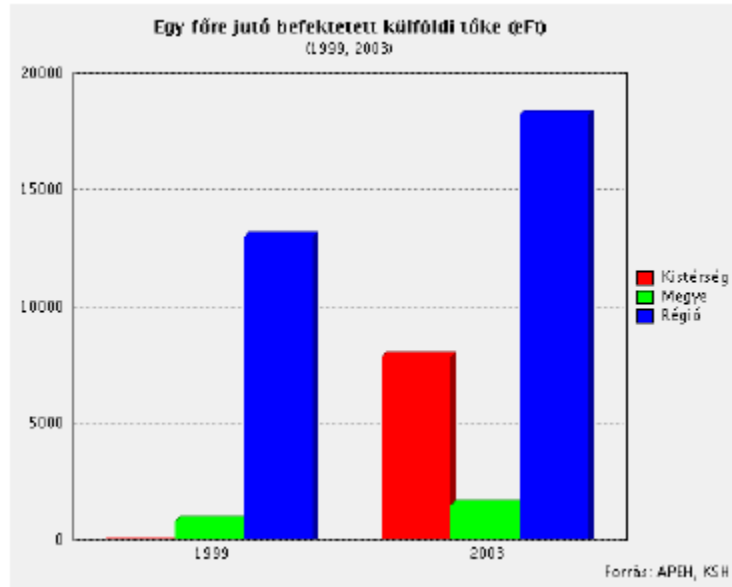
A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy a Szentendrei kistérség kimagaslóan fejlett szerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 2,0%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 26,0%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 72,1%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás lényegében megegyezik a legfejlettebb ipari államokban tapasztalt hasonló mutatókkal. Ezekből az következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja inkább a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet átalakításával szemben.

³⁹ 2005. 3. negyedév

⁴⁰ 2005. 3. negyedév

⁴¹ 2001. február 1.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:



Jól látszik a külföldi tőkebefektetések növekvő trendje, ugyanakkor jelentős a lemaradás a régióhoz képest, ami jól mutatja, hogy Budapest jelentős előnyét a környezetéhez képest az egy főre jutó külföldi befektetések terén. Szintén látható, hogy mennyire jelentős a kistérség fölzárkózása a vizsgált időszakban, ami azt valószínűsíti, hogy sikerült a külföldi tőkékért folytatott versenyben előrelépni, a létező piaci résekbe benyomulni.

A külföldi tőkebefektetéseken túl jelentős szerepet játszanak a kistérség életében a különböző állami és Európai Uniói fejlesztési források. Ezt a következő táblázatok foglalják össze:

Hazai támogatások, 2002-2005:

Cél kategória	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	23	542 073	4 098 042
Gazdaságfejlesztés	341	240 448	581 765
Műszaki infrastruktúra	47	142 153	363 979
Humán infrastruktúra	6	70 149	231 976
Tervezés	3	19 000	51 596
Kulturális örökség védelme	6	10 200	14 220
Egyéb, nem besorolható	4	7 590	7 590
Emberi erőforrások fejlesztése	2	4 435	14 224
Összesen	432	1 036 048	5 363 392

Európai Unió támogatások, 2004-2005:

Operatív program	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdasági Versenyképesség OP	32	939 069	1 494 430
Regionális Fejlesztés OP	3	541 711	570 584
Agrár és Vidékfejlesztés OP	1	45 821	61 095
Humán Erőforrás Fejlesztés OP	1	13 500	15 000
Összesen	37	1 540 101	2 141 109

5.7. Szobi kistérség

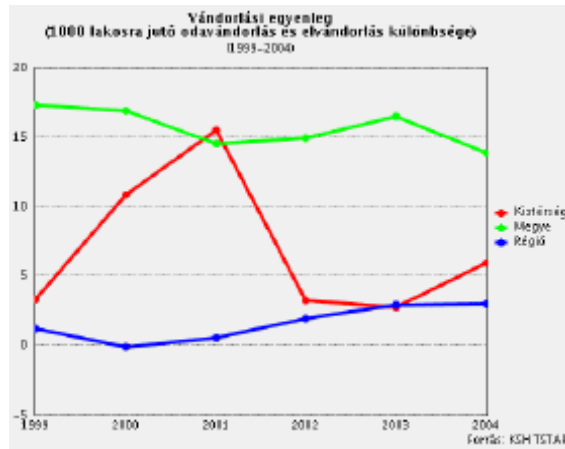
A Szobi kistérség Pest megye részeként Magyarország legfejlettebb régiójában helyezkedik el. A fővárossal nincsen szomszédos kapcsolata, a Váci kistérségen keresztül éri el azt. A Duna bal partján és az Ipoly mentén helyezkedik el. Határos a párkányi kistérséggel. Ez utóbbi tényezők a határon túli kapcsolatokat és ebből adódó fontos szerepét erősítik.

A kistérség 13 362⁴² lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 22,1%, ami magasabb, mint megye 18%-os aránya. Nagyjából megegyezik a régió 21,1%-os, és az országos 20,4%-os átlagával⁴³. A népességcsökkenés kis mértékű (0,2%)⁴⁴. A bevándorlásnak 2001 körül volt csúcspontja, azóta lassan növekvő tendenciát mutat. Az idevándorlásnak meghatározó tényezője a budapesti agglomerációban lezajló szuburbanizációs folyamat.

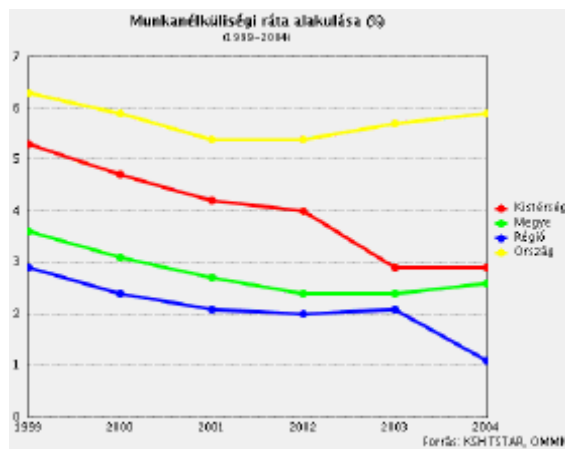
⁴² 2002 végén

⁴³ Mind a négy mutató 2002 végére vonatkozik

⁴⁴ 2002-ben változás a 2001 év végéhez képest

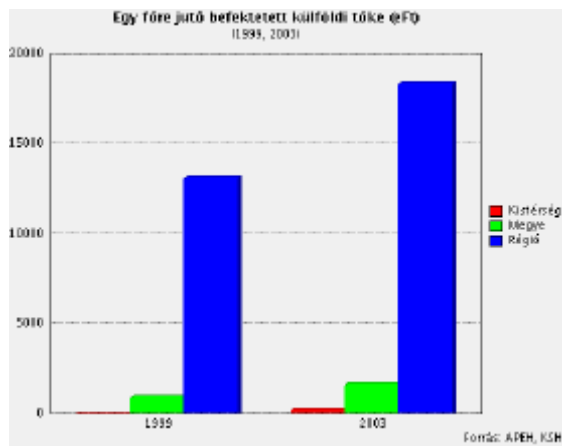


A Szobi kistérség munkaerőpiacán az országos átlagnál alacsonyabb a munkanélküliségi ráta. Enyhén javuló tendenciát mutat az elmúlt években, így rácáfol az országosan jellemző trendekre. A megyei és regionális átlagtól viszont magasabb. Ennek oka a régió belüli periférikus helyzete. Mindezek nagyfokú együttmozgást mutatnak a budapesti agglomeráció jellemző gazdasági folyamataival.



A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy a Szobi kistérség fejlett gazdaságszerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 6,5%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 28,4%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 65,1%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás lényegében megegyezik a fejlettebb ipari államokban tapasztalt hasonló mutatókkal. Ezekből az következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja inkább a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet átalakításával szemben.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:



Jól látszik a külföldi tőkebefektetések növekvő trendje, ugyanakkor jelentős a lemaradás a régióhoz és a megyéhez képest is. Ez is alátámasztja a térség periférikus helyzetét a régióban, illetve azt a tényt, hogy a határon túli kapcsolatokat ebben az irányban nem tudja még jól kihasználni a térség.

A külföldi tőkebefektetéseken túl jelentős szerepet játszanak a kistérség életében a különböző állami és Európai Unió fejlesztési támogatások. Ez utóbbiban a kistérség nem használta ki kellőképpen a lehetőségeit. Ezt a következő táblázatok foglalják össze:

Hazai támogatások 2002-2005 között:

Cél kategória	Projektok száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdaságfejlesztés	131	1 203 756	2 495 323
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	14	285 750	1 624 671
Települési életminőség	22	175 326	698 941
Műszaki infrastruktúra	14	130 309	215 447
Tervezés	8	99 392	126 336
Egyéb, nem besorolható	10	60 675	89 368
Emberi erőforrások fejlesztése	3	6 345	7 294
Kulturális örökség védelme	1	1 000	1 500
Összesen	203	1 962 753	5 258 880

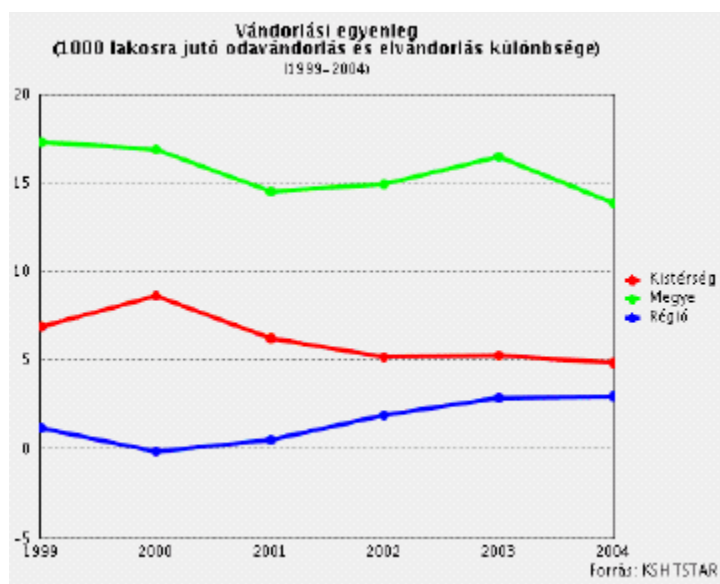
EU támogatások 2004-2005-ben:

Operatív program	Projektok száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdasági Versenyképesség OP	3	31 772	86 571
Agrár és Vidékfejlesztés OP	3	24 129	60 993
Összesen	6	55 901	147 564

5.8. Váci kistérség

A Váci kistérség Pest megye részeként szomszédos a fővárossal és a Duna bal partján helyezkedik el. Áthalad rajta a 2-es és 2/A számú főút, valamint az Érsekújvár – Budapest vasútvonal. A főváros közelsége és az említett tényezők gazdaságfejlesztési potenciált hordoznak magukban, amit a közelben megvalósuló infrastrukturális beruházások - elsősorban a budapesti körgyűrű – tovább javíthatnak.

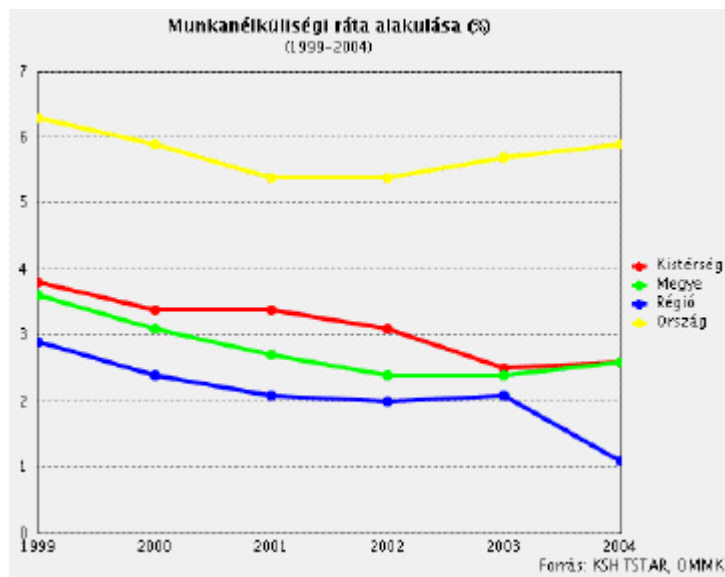
A kistérség 67 926⁴⁵ lakosán belül a 60 éves és idősebb korosztály aránya 19,1%, ami nagyjából megegyezik megye 18,1%-os, de alatta marad, mind a régió 21,5%-os, mind az egész ország 20,4%-os átlagának⁴⁶. A népességnövekedésről nincsen adatunk. A térségbe vándorlás elmarad a megyei átlagtól, és bizonyos mértékig ellentétes a régió folyamataival.



A kistérségiben a munkanélküliség aránya az országos átlagnál jóval alacsonyabb. Folyamatosan javuló tendenciát mutat az elmúlt években, így rácáfol az országosan jellemző trendekre. A megyei átlaggal együtt mozog, a régiós átlagnál azonban valamelyest magasabb.

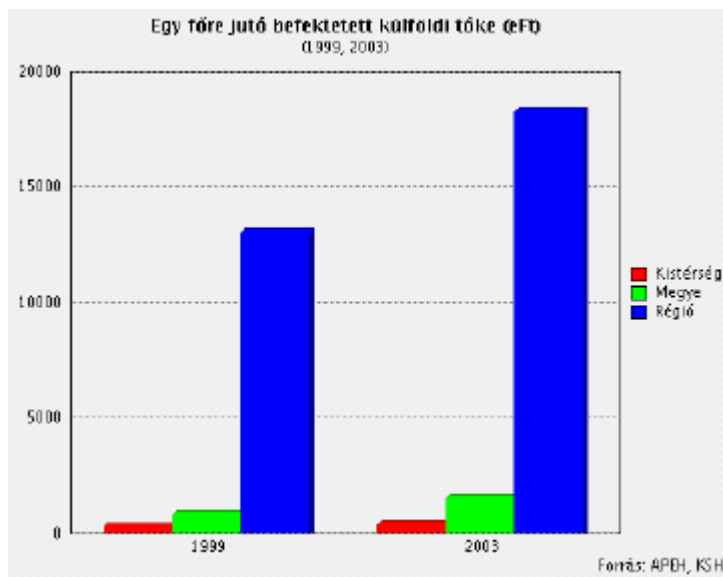
⁴⁵ 2002 végén

⁴⁶ Mind a négy mutató 2002 végére vonatkozik



A gazdaság szerkezetét tekintve kijelenthető, hogy a Váci kistérség fejlett gazdaságszerkezettel rendelkezik, amit legjobban a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 1,5%-os, az iparban és építőiparban foglalkoztatottaknak a 37,7%-os és a szolgáltatási szektorban dolgozók 60,8%-os aránya mutat. Ez a szerkezeti megoszlás lényegében megegyezik a fejlettebb ipari államokban tapasztalt hasonló mutatókkal. Ennél kisebb mezőgazdasági foglalkoztatási arány a térségben csak a három város által alkotott Dunakeszi kistérségben található. Az ipar viszonylag magas aránya a termelő üzemek által elért eredmény. Ez hosszú távon mindenképpen a kistérség előnyére válik. Ezekből következik, hogy a megfelelő gazdaságfejlesztés célja a szektorok további modernizálása, a hatékonyság növelése kell, hogy legyen, a gazdasági szerkezet átalakításával szemben.

További fontos gazdasági jellemző még az egy főre jutó külföldi tőke értéke, ami egyben a térség nemzetközi versenyképességére is enged következtetni. Ezt a következő táblázat foglalja össze:



Az egy főre jutó befektetett külföldi tőke nagyobb, mint a legtöbb kistérségben, azonban így is elenyésző a fővároshoz képest. A külföldi tőke vonzásában nagy szerep juthat a logisztikai és turisztikai fejlesztéseknek, azonban a fővároshoz viszonyított aránya várhatóan nem fog változni. A külföldi tőke mellett a hazai és az EU-támogatások is a fejlesztéseket szolgálják. Az elmúlt években a következőképpen alakultak ezek a támogatások.

Hazai támogatások 2002-2005 között

Cél kategória	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Gazdaságfejlesztés	242	230 022	562 028
Humán infrastruktúra	21	224 505	629 419
Műszaki infrastruktúra	94	204 008	824 557
Emberi erőforrások fejlesztése	5	58 590	123 385
Környezetvédelem, környezetvédelmi infrastruktúra	13	40 474	627 148
Települési életminőség	2	28 870	32 078
Kulturális örökség védelme	6	13 605	20 186
Tervezés	3	9 975	17 893
Egyéb, nem besorolható	4	3 935	3 935
Összesen	390	813 984	2 840 609

EU –támogatások 2004-2005- ben

Operatív program	Projekt száma	Támogatás (eFt)	Költség (eFt)
Regionális Fejlesztés OP	1	839 938	933 264
Humán Erőforrás Fejlesztés OP	1	737 494	937 494
Agrár és Vidékfejlesztés OP	7	418 885	1 071 517
Gazdasági Versenyképesség OP	18	330 748	783 327
Összesen	25	2 327 065	3 725 602

6. A helyzetelemzés SWOT – táblája

Erősségek	Fontosság (1-10 pont)	Gyengeségek	Fontosság (1-10 pont)
<ul style="list-style-type: none"> Ipari célra hasznosítható területek nagy száma 	7	<ul style="list-style-type: none"> Dunakanyar identitás nem alakult ki 	5
<ul style="list-style-type: none"> Ipari hagyományok jelenléte 	6	<ul style="list-style-type: none"> Peremterületek (Dorog, Rétság) nem integrálódott eléggé a térségbe 	6
<ul style="list-style-type: none"> Egyes térségekben a mezőgazdaság jelentős múlttal rendelkezik 	7	<ul style="list-style-type: none"> Duna nem jelenlegi formájában nem alkalmas a vízi közlekedés és teherszállítás lehetőségeit kihasználni 	7
<ul style="list-style-type: none"> Magyar-szlovák kapcsolatok az utóbbi időben megerősödtek 	9	<ul style="list-style-type: none"> Ipari területek nem megfelelő arányú kihasználtsága 	6
<ul style="list-style-type: none"> Észak – déli közlekedési folyosó és Budapest közelsége miatt vonzó telephelyek 	8	<ul style="list-style-type: none"> Mezőgazdaság nem versenyképes 	7
<ul style="list-style-type: none"> Betanított munkásokra nagy az igény 	7	<ul style="list-style-type: none"> Mezőgazdasági földek kihasználatlansága 	7
<ul style="list-style-type: none"> Budapest közelségéből adódóan a térség egy részében megfelelő számú 	7	<ul style="list-style-type: none"> Korábbi ipar környezeti rombolása 	8

munkalehetőség van			
• Jelentős turisztikai értékek	9	• Megfelelő szálláshelyek hiánya	8
• Térségi Integrált Szakképző Központ létrehozása	8	• Fejlesztésre szoruló turisztikai értékek	6
• Több integrált projektben való részvétel (Dunakanyarbeli Duna Program, Királyi Városok projekt)	7	• Horizontális irányú közlekedés megoldatlan	7
• Jelentős erdőgazdálkodás	7	• Nem lehet a térséget egységes gazdasági egységként kezelni	7
• Vállalkozói kultúra kialakulása jól halad, van vállalkozó kedv a térség egyes részein	8	• A Duna kettévágja a térséget mind közlekedés, mind gazdaság szempontjából	8
		• Gyenge érdekérvényesítés (pl. OTK)	7
		• Belterületi vállalkozások több helyen zavarják a lakosságot	6
Lehetőségek	Fontosság (1-10 pont)	Veszélyek	Fontosság (1-10 pont)
• Sajátos adottságok az építészeti és természeti értékek és a rekreációra, pihenésre alkalmas helyek, amit a turizmus kihasználhat	10	• A vállalkozások az olcsósága Kelet-Magyarországra, vagy Távol – Keletre helyezik át a szék-, illetve a telephelyüket	7
• Jelentős, fejlődőképes, bővítési szándékkal rendelkező ipari vállalatok megléte	8	• Természeti értékek pusztulásnak indulnak	7
• Budapesti cégek kitelepülésének lehetősége	7	• Térség nem képes egységes területként megjelenni	6
• Támogatási források	7	• Továbbra is Budapest	6

megnyílása a kis – és közép vállalkozások, turizmus és a mezőgazdaság számára		„pihenőövezete” lesz	
• Észak – déli közlekedési folyosók fejlesztése	8	• Szárazföldi és vízi forgalom megnövekedése	6
• Dunakanyarbeli Duna Program megvalósulása	9	• „Nyaralók” és „víkendházak” aránya növekszik az állandó lakosokhoz képest	6
• Kapcsolat kiépítése Esztergom – Párkány – Tatabánya és Salgótarján – Losonc felé	8	• A betelepültekben nem alakul ki a településhez köthető identitástudat	5
• Három régió szinergiájának kihasználása	8	• Települések közötti rivalizálás a fejlesztéseket hátráltatja	7
• Szakképzés erősítése	8	• A térség egy része a 2. célkitűzés alá esik 2007-től, ezért bizonyos célokra nem pályázhatnak a teljes költségvetési periódusban	7
• Világörökségi cím elnyerése	9		
• Magyar – szlovák kapcsolatok bővítése	8		
• Filmkészítéshez kapcsolódó fejlesztések folytatása	7		
• Talentis program megvalósulása	8		